

## **Zrozumieć nowe, jedwabne szlaki energetyczne**

**Article by Eric Armando**

January 21, 2022

Europejska inicjatywa „Global Gateway”, stawiająca sobie za cel finansowanie inwestycji infrastrukturalnych. Pomysł podobnego programu, który padł w gronie państw G7. Oto zachodnie odpowiedzi na trwające niemal dekadę pasmo chińskich inwestycji, realizowanych pod hasłem Inicjatywy Pasa i Szlaku (BRI). Projekt ten jest nie tylko narzędziem poszerzania wpływów i zwiększania obrotów handlowych, ale również zapewnienia bezpieczeństwa społeczno-ekonomicznego Chin. Ta szeroko zakrojona wizja stanowi dowód na znaczenie trzech kluczowych aspektów geopolityki w XXI wieku. Kluczową sprawą staje się dostęp do energii. Technologia stanowi źródło siły. Obszary współzależności są ważniejsze niż kiedykolwiek.

Po dojściu do władzy w roku 2013 chiński prezydent, Xi Jinping, postanowił odpowiedzieć na „zwrot w stronę Azji” Baracka Obamy, wykorzystując do tego spowolnienie gospodarcze, doświadczane przez Zachód od 2008. Opracował on plan, opierający się na trzech filarach: wzmacnianiu relacji między Pekinem a jego bezpośrednim sąsiedztwem w celu zagwarantowania pokoju na granicach i wypchnięcia USA z Azji, zagwarantowaniu zbytu dla chińskiej nadwyżki produkcyjnej oraz zabezpieczeniu szlaków z i do Chin przy równoczesnym ustabilizowaniu ich modelu rozwojowego. Tak oto narodziły się nowe, jedwabne szlaki.

Plan ten został oficjalnie ogłoszony we wrześniu roku 2013 w trakcie przemowy, wygłoszonej w Nur-Sułtanie (dawnej Astanie, stolicy Kazachstanu). Przywołując ducha dawnych karawan, które przemierzały niegdyś Azję Środkową, Xi zaproponował strategiczne partnerstwo między Chinami, Kazachstanem, Kirgistanem i Uzbekistanem, którego elementem byłyby szeroko zakrojone inwestycje w drogi, koleje czy infrastrukturę energetyczną. Miesiąc później Xi zaproponował wzmocnienie więzi między Chinami a Stowarzyszeniem Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN)[1] poprzez rozwinięcie „Inicjatywy wodnego jedwabnego szlaku XXI wieku”. W marcu roku 2015 Komisja Rozwoju Narodowego i Reform opublikowała poświęcone pomysłowi materiały, skupiając się na pokazywaniu wielostronnych korzyści z jej realizacji. To tu pojawiła się jej oficjalna nazwa – Jeden Pas i Jedna Droga. Szybko została ona jednak porzucona, ustępując miejsca Inicjatywie Pasa i Szlaku (BRI). Nowy tytuł podkreślić miał fakt, że nie chodzi tu o pojedynczą inwestycję, ale o całą ich sieć.

Tchnięcie nowego życia w słabiej rozwinięte gospodarczo prowincje na zachodzie Chin stanowi jeden z podstawowych celów tych nowych jedwabnych szlaków<sup>[2]</sup>. Sinciang, kluczowy dla BRI region, jest na drodze do bycia kluczowym hubem energetycznym, będącym bramą dla transportowanych z Azji Środkowej węglowodorów. Znajdujący się 3 tysiące kilometrów na zachód od Pekinu region zajmuje powierzchnię 1,6 miliona

kilometrów kwadratowych, w dużej mierze pokrytych pustyniami otoczonymi wysokimi górami. Nie był on historycznie częścią strefy wpływów Chin Han – jego mieszkańcami są posługujący się językiem z rodziny tureckich Ujgurzy. Ich aspiracje, związane z pragnieniem większej autonomii dla Sinciang, spotkały się z brutalną odpowiedzią komunistycznych władz. Wśród narzędzi represji znalazła się przymusowa sterylizacja, sinizacja, oraz budowa obozów dla internowanych.

*Sinciang jest na drodze do bycia kluczowym  
hubem energetycznym, będącym bramą dla  
transportowanych z Azji Środkowej  
węglowodorów*

## **Kreślenie jedwabnych szlaków**

Szeroki zakres idei BRI przejawia się w sieci, która bez ma przez Eurazję i mieć swe odnogi w Afryce, Amerykach, a nawet w Arktyce. Jako że Chiny regularnie modyfikują uwzględniane w niej trasy, dostosowując je do swej agendy politycznej, trudno dokładnie ją opisać. Niektóre kraje zdecydowały się też na wyjście z tego pomysłu – Australia na przykład podjęła taką decyzję w kwietniu 2021 roku, zaniepokojona przypadkami chińskiego szpiegostwa czy próbami korupcji politycznej[3].

Część z tras budzi jednak szczególną uwagę Pekinu. Ta z Xi'an do Duisburga odtwarza dawne szlaki, przechodząc przez Sinciang, Kazachstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran oraz Turcję, umożliwiając transport produktów przeznaczonych na rynek europejski, jak również energii i surowców do samych Chin.

Azja Środkowa stanowi serce tego projektu – zarówno pod kątem bezpieczeństwa energetycznego, jak i kwestii geopolitycznych. Odnogi BRI wiodą do Rosji, Pakistanu oraz przyjaznych wobec Chin państw takich jak Bangladesz, Mjanma, Laos czy Kambodża. Kluczowy szlak morski to korytarz Wenecja-Szanghaj, łączący po drodze Ateny, Dżibuti, Gwadar w Pakistanie oraz Hambantotę na Sri Lance.

Kluczowe trasy prowadzą do Regionu Autonomicznego Sinciang-Ujgur. Graniczy on z ośmioma państwami – Afganistanem, Kazachstanem, Kirgistanem, Indiami, Mongolią, Pakistanem, Rosją i Tadżykistanem, stanowią idealną bramę, z której promieniować mogą chińskie wpływy w Azji Środkowej. Od lat 90. XX wieku Chiny wybudowały szereg przejść granicznych, doprowadziły również do zintegrowania chińskich i kazachskich linii kolejowych. „Podwójne miasta”, takie jak Horgos (Chiny)/Khorgos (Kazachstan), które pojawiły się wzdłuż granicy tych dwóch państw, stanowią kluczowe elementy tej strategii.

Te nowe korytarze mają za zadanie na nowo zdefiniować globalny ład poprzez stworzenie „sznura pereł” – zestawu portów (tak morskich, jak i suchych), które przyjmować będą chińskie produkty i potencjalnie będą mogły służyć za bazy aktywności ekonomicznej, a także na potrzeby militarne[4]. Aby nie wzbudzać niepokoju partnerów wspomnianymi projektami infrastrukturalnymi zajmują się osobne, państwowe firmy, takie jak China Communications Construction Company.

W latach 2013-2015 w Inicjatywę Pasa i Drogi zaangażowanych było około 60 krajów. Do roku 2020 liczba ta wzrosła do niemal 130. Chiny dążą do tego, by była ona jak najwyższa, ale kilka partnerów pozostaje dla nich kluczowych: to Pakistan, Kazachstan oraz Mjanma.

Pakistan czerpie dumę ze swej roli w projekcie. W roku 2015 46 miliardów dolarów zostało zarezerwowanych na stworzenie korytarza ekonomicznego między portem w Gwadarze a położonym w południowym Sinciangiu Kaszgarzem. Głębokomorski port w Gwadarze odgrywa tu niezwykle istotną rolę strategiczną – i to z różnych powodów. Pakistańska baza wojskowa gwarantuje Chinom odpowiedni poziom bezpieczeństwa – w przyszłości może wręcz umożliwić Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej stworzenie tu własnego przyczółka. Jako że położony jest w pobliżu Zatoki Omańskiej jest dobrym miejscem do transportowania węglowodorów z Bliskiego Wschodu do Chin. Terminal ciekłego gazu ziemnego pozwoli zarówno na jego import z Kataru, jak i możliwość skroplenia surowca z Iranu. Powiązana z ropociągiem rafineria pozwoli z kolei na przesył ropy do Sinciangiu.

Kazachstan, ze względu na jego znaczące zasoby węglowodorów, otrzymuje przeszło 70% chińskich inwestycji w Azji Środkowej[5]. Gospodarka tego kraju opiera się przede wszystkim na eksporcie ropy i gazu (na jego terenie znajduje się 3% światowych zasobów), jak również uranu (12%). Przez ten rozległy kraj o jednej z najniższych gęstości zaludnienia na świecie biegnie szereg ważnych ropociągów i gazociągów.

Mjanma stanowi kolejne źródło zabezpieczenia chińskiego bezpieczeństwa energetycznego. Otwarcie korytarza pomiędzy portem Sittwe w Mjanmie a Kunmingiem w Chinach doprowadziło do dywersyfikacji źródeł energii. Pekin zaznaczył również swoją obecność na należących do sąsiada Wyspach Kokosowych, położonych na północnym wschodzie Zatoki Bengalskiej. W roku 1992 skonstruował on elektroniczną stację do gromadzenia informacji wywiadowczych na Wielkiej Wyspie Kokosowej, służącą do monitorowania ruchu morskiego w okolicach położonych raptem 20 kilometrów dalej indyjskich Wysp Adamańskich. Istnieją również plany budowy bazy wojskowej na sąsiedniej Małej Wyspie Kokosowej. Niedawne zawirowania polityczne w Mjanmie stanowiły obiekt ważnej analizy Chin. Powrót dyktatury mógłby pomóc im w odzyskaniu kontroli nad sytuacją oraz w ograniczeniu amerykańskich i japońskich wpływów w tym rejonie.

## **Pogoń za energią**

Silny wzrost gospodarczy, który przez ostatnie dekady był cechą charakterystyczną Chin, przyczynił się do gwałtownego wzrostu zapotrzebowania na energię, dodatkowo stymulowanego przez sztucznie zaniżone jej ceny. W związku z brakiem (pomimo olbrzymiej powierzchni kraju) zasobów ropy czy gazu głównym źródłem energii elektrycznej jest tu węgiel. Choć Chiny dysponują jego sporymi złożami, to większość z nich znajduje się z dala od wielkich metropolii – w Sinciangiu, Shanxi oraz Mongolii Wewnętrznej. Fakt ten, w połączeniu z kwestiami środowiskowymi i zdrowotnymi, niską produktywnością czy problemami z podażą surowca przyczynił się do tego, że Pekin od roku 2009 jest importerem węgla na olbrzymią skalę (w roku 2020 sprowadził do kraju 304 miliony ton tego surowca)[6].

Trwanie komunistycznego reżimu zależne jest od funkcjonowania umowy społecznej, uzależnionej z kolei od wysokiego tempa wzrostu. Walcząc o przetrwanie partia nie szczędzi wysiłków na rzecz utrzymania energochłonnych gałęzi gospodarki, takich jak produkcja

cementu, stali czy szkła. Tłumaczy to zresztą upowszechnianie się przeszacowanych, nierzadko wręcz irracjonalnych projektów infrastrukturalnych. Zapewnienie ciągłych dostaw energii dla przemysłu jest tu sprawą najwyższej wagi.

*Trwanie komunistycznego reżimu zależne jest  
od funkcjonowania umowy społecznej,  
uzależnionej z kolei od wysokiego tempa  
wzrostu*

Choć projekt BRI przedstawiany jest jako sposób na ograniczenie problemów z nadprodukcją, to jego kluczowym aspektem jest ten, związany z geostrategicznym wymiarem energetycznym – szczególnie istotnym w obliczu faktu, iż funkcjonowanie obecnych szlaków zależy od szeregu punktów węzłowych. Przykładem może być Cieśnina Malakka, leżąca na obszarze silnie doświadczającym problemu piractwa. Na południowym krańcu przeprawy zlokalizowany jest z kolei sojusznik Stanów Zjednoczonych – Singapur. W wypadku konfliktu z USA blokada Malesji oraz Cieśniny Sundajskiej byłaby w stanie sparaliżować Chiny.

Import energii z Azji Środkowej przez Sinciang staje się zatem kluczowym elementem BRI. Pekin chce przede wszystkim zabezpieczyć realizację ropociągu z Atasu w Kazachstanie do Alashankou w Chinach. Już istniejący ropociąg, łączący Turkmenistan z Szanghajem (przez Horgos) pozwala Chinom otrzymywać co roku 55 miliardów metrów sześciennych gazu ziemnego z Turkmenistanu, Uzbekistanu oraz Kazachstanu. Inwestycja, będąca częścią Inicjatywy Pasa i Drogi, zahacza o cztery strony świata Azji Środkowej. Powstały w ten sposób korytarz energetyczny ciągnie się przez 9 tysięcy kilometrów – od Morza Kspijskiego aż po chińskie wybrzeże.

## **Zazielenianie jedwabnych szlaków**

W BRI swoją rolę do odegrania – inną niż zasoby kopalne – mają również odnawialne źródła energii. Choć Chinom zależy na zabezpieczeniu dostaw energii to marzą również o wysyłaniu w drugą stronę zaawansowanych (szczególnie zaś zielonych) technologii.

Pekin, przez wieki będący naukowym mocarstwem, doświadczył jednak w ostatnich wiekach długiego okresu stagnacji. Sytuacja zaczęła się zmieniać w I. 70 XX wieku, kiedy to rozwój technologiczny stał się kluczowym celem podejmowanych reform. Wymóg tworzenia przez zagraniczne firmy, chcące operować w Chinach, spółek *joint venture* z lokalnymi partnerami znacząco wzmocnił rolę Chin jako centrum innowacji. Prezydent Hu Jintao (2003-2013) był pierwszym liderem państwa, który czuwał nad realizacją jasno zarysowanej narodowej polityki innowacyjności. Plan Xi Jinpinga – ogłoszony w roku 2015 Made in China 2025 – stawia sobie za cel umieszczenie kraju w ścisłej, globalnej czołówce w najbardziej zaawansowanych technologiach, szczególnie zielonych oraz cyfrowych.

Od czasu podpisania paryskiego porozumienia klimatycznego w roku 2017 – a jeszcze bardziej od momentu, w którym wycofał się z niego Donald Trump – Chiny zaczęły pozycjonować się w roli czempiona ochrony środowiska. 22 września roku 2020 prezydent

Xi jednostronnie zadeklarował, że Chiny osiągną neutralność klimatyczną do roku 2060. W rok później obiecał z kolei zakończenie inwestowania w zagraniczne elektrownie węglowe oraz „wzmocnienie wsparcia innych krajów rozwijających się w zakresie rozwijania zielonej i niskowęglowej energetyki”[7]. Stanowisko to, poza poszerzeniem udziału rynkowego w rozwijających się sektorach gospodarki o wysokiej wartości dodanej, ma za zadanie wymusić na Zachodzie dokonanie wyboru między podnoszeniem kwestii łamania praw człowieka a współpracą z Pekinem w kwestiach klimatycznych. Chińska dominacja w obszarze minerałów ziem rzadkich, przejawiająca się w udziale w ich globalnym wydobyciu na poziomie 90% w roku 2016 oraz zdolnościach przetwórczych sięgających 75% globalnego zapotrzebowania, jest tu potężną kartą przetargową[8].

Pomysł na stymulowanie „zielonego” charakteru BRI w celu eksportowania niskoemisyjnych technologii zaczyna zatem trafiać na podatny grunt. Chinom udało się już stworzenie czołowych, międzynarodowych firm w sektorach związanych z ochroną środowiska, takich jak energetyka wiatrowa, magazynowanie energii czy fotowoltaika. Wraz z osiągnięciem stanu dojrzałości przez ten rynek nowe jedwabne szlaki mają stać się drogami, którymi zielone technologie energetyczne płynąć mają z Chin do reszty świata. Przeszło tuzin tego typu projektów realizowanych jest już w Pakistanie – w tym inwestycje w odnawialne źródła energii w rodzaju HydroChina Dawood Wind Power Project na wschód od Karaczi.

## **Przeszkody polityczne**

Pomimo bezdyskusyjnego wsparcia ze strony Pekinu oraz mocnych stron samej idei, Inicjatywa Pasa i Drogi ma również swoje słabości, które zagrażają realizacji całej strategii. Pierwszą – i niewątpliwie największą – są tu same Chiny, a właściwie ich własny obraz, jaki chcą prezentować na arenie międzynarodowej.

Od czasu objęcia władzy przez Xi Jinpinga tradycyjna wstrzeźliwość Chin ustąpiła miejsce zupełnie nowemu podejściu, określanego mianem „wilczej dyplomacji”. Wykorzystując w nadziei awansu w strukturach, chińscy dyplomaci konkurują ze sobą w prezentowaniu nacjonalistycznego ferworu. Nie wstrzymują się też już przed atakowaniem krytyków Chińskiej Republiki Ludowej. Choć strategia ta ma służyć rodzimym odbiorcom, to jej konsekwencje poza granicami kraju potrafią bardzo mu szkodzić. Badania opinii, zrealizowane w roku 2020 przez Pew Research Center w 14 różnych krajach pokazują, że 74% ankietowanych ma negatywną opinię o ChRL[8].

Konsekwencje realizowanych takimi środkami dyplomacji odczuwane są również w samych Chinach. W kwietniu roku 2020 Australia publicznie zaapelowała o śledztwo, dotyczące pochodzenia COVID-19. Pekin odpowiedział rezygnacją z importu australijskiego węgla, co przyczyniło się do zimowych zakłóceń w dostawach energii, kiedy jej produkcja nie była w stanie dorównać popytowi. W rezultacie Chiny zmuszone zostały do zwiększenia importu z Pakistanu. Islamabad sam jednak nie był w stanie zaspokoić chińskiego zapotrzebowania, przez co zwiększył import surowca z... Australii – po to, by móc później sprzedawać do Chin. Rosnąca nieufność może jak widać zmniejszyć szansę na realizacją kluczowego celu BRI – eksportu zielonych technologii do Europy.

Dla rozwijających się gospodarek istotnym zmartwieniem jest ryzyko utraty suwerenności. Budowa znajdującego się w Sri Lance portu Hambantota, położonego na trasie z Pakistanu do Chin, kosztowała około 350 milionów dolarów. Sfinansowana została niemal w całości ze

środków Chińskiego Banku Eksportowo-Importowego. Jego przeskalowanie oraz niezdolność do konkutowania z dynamicznym portem w Colombo przyczyniło się do osiągnięcia niedostatecznych zysków, co zmusiło Sri Lankę do rozpoczęcia negocjacji restrukturyzacji zadłużenia z Chinami. Pekin zgodził się na anulowanie długu w zamian za 99-letnią dzierżawę portu, która rozpoczęła się w lipcu 2017 roku. Już w 2018 Międzynarodowy Fundusz Walutowy zaczął ostrzegać przed chińskimi pożyczkami, jako że ich sięgające 7% oprocentowanie może oznaczać kłopoty z ich spłaceniem na dłuższą metę[9].

Europa jest w kwestii Chin podzielona. Grecja (z powodu portu w Pireusie) oraz Włochy (Genui oraz Triestru) są zależne od chińskich inwestycji, zdecydowały się zatem na dołączenie do Inicjatywy Pasa i Drogi. Europa Północna, szczególnie zaś Niemcy, pozostaje ostrożna w krytykowaniu Pekinu z powodu swego uzależnienia od eksportu do Chin. Francja, również zwykle ostrożna, zmuszona została do przerwania milczenia w momencie, gdy chińska ambasada w Paryżu dopuszczała się zaczęła prowokacyjnych działań, atakujących swobody kulturalne czy wolność akademicką.

Jakakolwiek analiza w tym temacie musi również odnieść się do chińskiej „aksamitnej izolacji”. Środkowe Królestwo marzy o byciu wielką potęgą – brak mu jednak sojuszników. Relacje z Rosją wydają się niejednoznaczne. Oba te kraje pragną podważyć powojenny ład międzynarodowy, dzielą również ze sobą pewne podobieństwa ideologiczne. Przy tym wszystkim są jednak również rywalami. Wejście Chin do Azji Środkowej stanowi otwarcie się na region tradycyjnie uznawany przez Moskwę za swoją strefę wpływów. W roku 2015 Rosja doprowadziła do powstania Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej, w której znalazły się również Białoruś, Kazachstan, Armenia oraz Kirgistan. Władimir Putin ogłosił wówczas, że unia ta dołączy do projektu nowych jedwabnych szlaków. Uczestnicząc w BRI Rosja działa na rzecz zachowania swoich wpływów, proponując Chinom na przykład, że gwarantować będą bezpieczeństwo Azji Środkowej.

Tak naprawdę niewiele krajów dzieli realne, ideologiczne powinowactwo z Pekinem. Wietnam częściowo zerwał swe więzi z potężnym sąsiadem po wojnie w roku 1979, nie jest zainteresowany Inicjatywą Pasa i Drogi czy chińskimi pożyczkami. Korea Północna uznawana jest za nieprzewidywalny, ale istotny protektorat, zabezpieczający chińską granicę na jej północno-wschodnim odcinku. Choć tamtejsze kopalnie węgla karmią chiński przemysł, słabość północnokoreańskiej produkcji czyni z Pjongjangu podrzędnego partnera handlowego. Choć Chiny odpowiadają za 83% eksportu Korei Północnej, to przekłada się to na obroty rządu raptem 2,8 miliarda dolarów. Północnokoreańskie PKB to około 1,5% tego, którym poszczycić się mogą Chiny.

Inne, bliskie Chinom kraje współpracują z nimi wyłącznie z powodów ekonomicznych, narodowych czy osobistych. Niedawne zmiany frontu Wysp Salomona czy Kiribati, które to zerwały relacje dyplomatyczne z Republiką Chińską (Tajwanem) na rzecz Chińskiej Republiki Ludowej, możliwe były dzięki szczodrości Pekinu. Choć Chiny mogą stawać się silniejsze, to ich *soft power* wciąż pozostaje słaba. Mimo wysiłków prezydenta Xi „chiński sen” ma problemy z wyjściem poza Wielki Mur.

Kolejnym, komplikującym sytuację czynnikiem jest skala partii komunistycznej oraz jej biurokratycznych, walczących o wpływy klik, komplikujących procesy decyzyjne. Polowanie na politycznych oponentów, realizowane pod hasłem walki z korupcją, prowadzi do zakłóceń w funkcjonowaniu kluczowych ministerstw. Nominacje, częściej niż na bazie

kompetencji, podejmowane są pod kątem lojalności danej osoby wobec Xi Jinpinga. Także i w tym względzie Chiny są swoim największym wrogiem.

Wspomnieć również należy o firmach – oficjalnie prywatnych, ale w praktyce wspieranych przez państwo – które decydują się na wspomniane inwestycje energetyczne w oczekiwaniu na subsydia. Chętnie biorą udział w proponowanych im projektach po to, by mieć dobrą opinię w oczach władz – nawet, jeśli oznacza to zakwestionowanie reguł dobrego zarządzania. Nowe jedwabne szlaki, w szczególności zaś ich komponent energetyczny, wymagają olbrzymich zastrzyków kapitału. Budowa portów, ropociągów czy rafinerii kosztuje – i to sporo. Poziomy niezbędnych do realizacji tych projektów inwestycji szacuje się na wysokie kwoty: od imponujących 4.000 miliardów aż po astronomiczne 26.000 miliardów dolarów.

Starania Pekinu o przyciągnięcie zagranicznych inwestorów zderzają się najczęściej z uprzejmymi odmowami – te ogromne projekty infrastrukturalne nie przynioszą wysokiej stopy zwrotu z inwestycji, a kraje, w których są realizowane, nie cieszą się przesadną stabilnością. Same Chiny trudno zreszta uznać za wzorzec przejrzystości. Już dziś zaobserwować można pierwsze oznaki spowolnienia tempa. O ile w okresie 2014-2015 pożyczki sięgały 150 miliardów dolarów to w 2017-2018 wskaźnik ten spadł do poziomu 100 miliardów[10].

Japonia – tradycyjny sprzymierzeniec Stanów Zjednoczonych, utrzymuje dobre relacje z Indiami. Jej interakcje z Chinami pozostają bardziej skomplikowane. Tokio jasno wyraziło swoją niechęć wobec nowych jedwabnych szlaków. W roku 2015 zaprezentowało własną strategię Indo-Pacyficzną we współpracy z Azjatyckim Bankiem Rozwoju. Sercem opierającego się na liberalnych wartościach „Partnerstwa na rzecz Jakościowej Infrastruktury” o wartości 100 miliardów dolarów ma być energia. Japonia ma nadzieję, że firmy z tego kraju poprzez partnerstwa publiczno-prywatne z państwami Azji oraz Afryki przyczynią się do zwiększenia ich produkcji energii – w szczególności geotermalnej. Do roku 2019 środki przeznaczone na ten projekt uległy niemal podwojeniu do poziomu 200 miliardów dolarów[11]. Tokio podkreśla wysoką jakość swej ekspertyzy technologicznej oraz infrastrukturalnej, chcąc odróżnić się od wciąż niezbyt przekonującego „Made in China”. W roku 2017 ówczesny japoński premier Abe Shinzo wraz ze swym indyjskim odpowiednikiem Narendrą Modim zainaugurowali pierwszą nitkę kolei wysokich prędkości w Indiach, w 80% sfinansowaną z japońskich źródeł.

Nowe jedwabne szlaki stanowią kluczowy element chińskiej strategii niezależności i rozwoju. Pekin ma nadzieję zdywersyfikować swoje źródła energii, zwiększając równocześnie swe wpływy w regionie i na arenie międzynarodowej. Po części chodzić ma również o zerwanie z powojennym, liberalnym porządkiem. Choć Chiny dysponują środkami, umożliwiającymi im realizację tej wizji, to wciąż stoi przed nią niemało wyzwań. Kosztowne finansowanie, zaniepokojeni partnerzy, polityczne kikszy czy rywalizujące inicjatywy mogą przeszkodzić w realizacji Inicjatywy Pasa i Drogi.

---

*Powyższy materiał stanowi skrót artykułu, opublikowanego przez GREEN (Géopolitique, Réseau, Énergie, Environnement, Nature).*

*Tłumaczenie: Bartłomiej Kozek*

[1] ASEAN to organizacja składająca się z 10 krajów: Brunei, Kambodży, Indonezji, Laosu, Malezji, Mjanma, Filipin, Singapuru, Tajlandii

oraz Wietnamu.

[2] Éric de La Maisonneuve (2018). “« Une ceinture, une route » ou le versant chinois de la mondialisation ». *Revue Défense Nationale*, 810(2018/5), s. 81-88.

[3] Emmanuel Véron i Emmanuel Lincot (2021). “L’Australie face à la Chine : la montée des tensions”, *The Conversation*. 18 marca 2021.

[4] Kevin Merigot (2019). “ ‘Collier de perles’ et bases à usage logistique dual”. *Geostrategia*. 7 lutego 2019.

[5] Alain Cariou (2018). “Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine”. *L’Espace géographique* 47(1), s. 19-34.

[6] “China’s coal consumption seen rising in 2021, imports steady”. *Reuters*. 3 marca 2021

[7] Vincent Ni (2021). “‘Betting on a low-carbon future’: why China is ending foreign coal investment”. *The Guardian*. 22 września 2021.

[8] Laura Silver, Kat Delvin i Christine Huang (2020). “Unfavorable Views of China Reach Historic Highs in Many Countries”. *Pew Research Center*. 6 października 2020.

[9] Przemówienie Christine Lagarde, wygłoszone w Pekinie w ramach forum “New Silk Roads”, kwiecień 2018. Patrz też: Florine Maureau (2021). “Le piège de la dette chinoise se referme sur les intérêts français”. Portail de *l’Intelligence Économique*. 25 marca 2021.

[10] Dane zaczerpnięte ze strony internetowej [The Belt and Road Monitor](#), prowadzonej przez RWR Advisory Group.

[11] Julie Babin (2019). “La Stratégie Indo-Pacifique libre et ouverte, un contre-projet japonais aux Nouvelles routes de la soie?”. *Groupe d’études et de recherche sur l’Asie contemporaine*. Wrzesień 2019.

---

Eric Armando is an Asia specialist who works for a major French energy firm.

Published January 21, 2022

Article in Polish

Translation available in English, French

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/zrozumiec-nowe-jedwabne-szlaki-energetyczne/>

*The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space.*

*Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.*