



PISM

POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 61 (1503), 26 czerwca 2017 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski • Bartosz Wiśniewski • Rafał Tarnogórski
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)

Karolina Borońska-Hryniewiecka • Anna Maria Dynier • Aleksandra Gawlikowska-Fyk
Sebastian Płóciennik • Patrycja Sasnal • Justyna Szczudlik • Marcin Terlikowski • Tomasz Żornaczuk

Indie poza Jedwabnym Szlakiem: narastająca rywalizacja w Azji

Patryk Kugiel

Jednym z wielkich nieobecnych Forum Pasa i Szlaku w Pekinie w maju br. były Indie. Chociaż zbojkotowanie przez nie szczytu wynika z problemów w relacjach z Chinami, niektóre z indyjskich zastrzeżeń są podzielane także w Europie. Stanowisko Indii nie zahamuje realizacji chińskiego projektu, ale świadczy o narastającej rywalizacji azjatyckich mocarstw. Państwa UE powinny nadal wspierać inicjatywy połączeń infrastrukturalnych między Europą a Azją, ale jednocześnie kłaść nacisk na to, by spełniały one najwyższe standardy.

14–15 maja br. w Pekinie na szczycie państw zaangażowanych w inicjatywę Pasa i Szlaku (Belt and Road Initiative, BRI) zabrakło przedstawicieli Indii. Jest to o tyle zaskakujące, że Indie są siódmą największą gospodarką świata, ważnym sąsiadem Chin, partnerem w ramach grupy BRICS oraz założycielem i drugim największym udziałowcem Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB), a także Nowego Banku Rozwoju BRICS (NDB). Chiny z kolei są największym indyjskim dwustronnym partnerem handlowym. Premier Indii Narendra Modi zgłaszał zastrzeżenia do chińskiego projektu już na konferencji Raisina Dialogue w Delhi w styczniu br., a następnie długo zwlekał z potwierdzeniem udziału w szczycie. Dopiero na kilka godzin przed rozpoczęciem spotkania indyjskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych poinformowało, że nie wyśle żadnej delegacji, i podało powody tej decyzji.

Trudne relacje Chiny–Indie. Decyzja Indii o bojkocie szczytu miała podłoże w relacjach dwustronnych. Najważniejszym powodem są zastrzeżenia wobec Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego (CPEC), flagowego projektu BRI, którego wartość szacuje się na 46 mld dol. Korytarz łączy chińską prowincję Sinciang z Morzem Arabskim, ale przebiega przez część regionu Kaszmiru (Gilgit-Baltistan), który Indie uznają za własne terytorium, okupowane przez Pakistan. Nieskonsultowanie przebiegu połączeń infrastrukturalnych i brak odpowiedzi Chin na indyjskie zastrzeżenia przesądziły o decyzji rządu w Delhi. W swoim oświadczeniu indyjskie MSZ zwracało uwagę, że żaden kraj „nie może akceptować projektu, który ignoruje jego kluczowe obawy dotyczące suwerenności i integralności terytorialnej”.

Postawa Indii wynika także z innych problemów w relacjach dwustronnych. Zdecydowana większość wspólnej granicy, o długości ponad 3000 km, nie jest oficjalnie uregulowana. Chiny zgłaszają roszczenia np. do indyjskiego stanu Arunaczal Pradeś i wielokrotnie blokowały finansowanie przez międzynarodowe instytucje finansowe projektów infrastrukturalnych, które miały być tam realizowane.

Na zaostrzenie indyjskiego stanowiska wpłynęły też problemy narastające w ostatnim roku. Indie są rozczarowane tym, że ChRL blokuje włączenie ich do Grupy Dostawców Nuklearnych, co legitymizowałoby de facto posiadanie przez nie broni nuklearnej. Chiny sprzeciwiły się też wpisaniu Masuda Azhara, szefa pakistańskiej organizacji Dżajsz-e-Mohammad, na ONZ-owską listę sankcji wobec osób i organizacji wspierających terroryzm, o co Indie zabiegają od lat. Dystansując się od BRI – czyli inwestycji, które mogą

otworzyć rynek indyjski np. na większy chiński eksport – Indie chcą też zatrzymać ogromny i wciąż rosnący deficyt w handlu z Chinami (47 mld euro w 2016 r.).

Międzynarodowa krytyka BRI. Indie zgłosiły wobec BRI dodatkowe zastrzeżenia natury ogólnej. Według indyjskiego MSZ projekty infrastrukturalne powinny być zgodne z „powszechnie przyjętymi normami międzynarodowymi, zasadami dobrego rządzenia, rządów prawa, otwartości, transparentności i równości”. Indie zwracają też uwagę, że inwestycje muszą być finansowane w taki sposób, by nie doprowadzać do pułapki zadłużenia krajów biednych. Powinny być także realizowane zgodnie ze standardami ochrony środowiska i oparte na przejrzystej kalkulacji kosztów, a także zakładać transfer technologii i umiejętności. Chociaż nie zarzuciły wprost Chinom naruszania tych zasad, to wyraziły wątpliwości, które dzielą inne państwa.

Zastrzeżenia dotyczące zasad finansowania i transparentności projektów BRI zgłosiła też ostatnio m.in. Unia Europejska, która nie podpisała jednej z deklaracji szczytu w Pekinie, a także Niemcy czy Australia. Część państw rozwiniętych obawia się, że BRI jest inicjatywą służącą bądź rozbudowie chińskich wpływów na świecie, bądź eksportowi ich nadwyżek produkcyjnych i siły roboczej. Wątpliwości dotyczą też źródeł i sposobów finansowania nowych inwestycji. Choć ChRL może częściowo zaspokoić ogromne potrzeby inwestycji infrastrukturalnych w Azji (szacowane według Azjatyckiego Banku Rozwoju na 26 bln dol. do 2030 r.), nie jest pewne, czy uda się jej wygenerować na ten cel obiecany bilion dol., ani czy sposoby finansowania będą korzystniejsze od obecnie istniejących. Negatywne doświadczenia z chińskimi inwestycjami, wynikające ze sposobów finansowania, dzierżawy ziemi czy wpływu na środowisko, doprowadziły do wstrzymania lub rezygnacji z inwestycji m.in. w Mjanmie, Tajlandii, Mongolii czy Sri Lance¹.

Alternatywny szlak jedwabny? Konfrontacja Indii z Chinami wskazuje też na rywalizację mocarstw azjatyckich w obszarze infrastruktury. Oprócz rozbudowy połączeń z sąsiadami w Azji Południowej (np. Bangladesz, Mjanma) Indie promują własne propozycje poprawy infrastruktury w całej Azji. W ramach tzw. Act East Policy, która ma zacieśnić współpracę z krajami Azji Południowo-Wschodniej, inwestują m.in. w budowę autostrady i linii kolejowej do Tajlandii i Wietnamu. Na kierunku zachodnim odnowiono prace nad Międzynarodowym Korytarzem Transportowym Północ-Południe, który ma połączyć port w Chabahar w Iranie z Rosją i dalej z Europą.

Dziesięć dni po Forum w Pekinie Indie zorganizowały doroczne spotkanie Afrykańskiego Banku Rozwoju, gdzie wspólnie z Japonią ogłosiły projekt Korytarza Wzrostu Azja-Afryka (AAGC), postrzeganego jako konkurencyjny wobec BRI. Zakłada on modernizację portów i rozwój nowych szlaków morskich między Afryką a Indiami i dalej Azją Wschodnią, dzięki czemu ma powstać jeden obszar Indo-Pacyfiku. Projekt ma przynieść inwestycje w infrastrukturę oraz poprawę współpracy w wielu dziedzinach – od ochrony zdrowia do zarządzania kryzysami. Ma łączyć japoński kapitał i technologię z indyjską wiedzą i kontaktami w Afryce. Z kolei USA wydają się zainteresowane odnowieniem propozycji – zgłoszonej jeszcze w 2011 r. przez ówczesną sekretarz stanu Hillary Clinton – Nowego Jedwabnego Szlaku łączącego Indie z Azją Centralną. W projekcie budżetu obecnej amerykańskiej administracji znalazły się środki na dalszą pracę i promocję obu inicjatyw. Mogą one ograniczać wpływy chińskie w regionie.

Wnioski. Sprzeciw Indii nie zagrozi wdrożeniu BRI, ale może jeszcze bardziej skomplikować relacje indyjsko-chińskie i wspólne projekty w Azji. Osłabi też współpracę obu państw w ramach BRICS i utrudni realizację indyjskich projektów finansowanych z AIIB i NDB. Pryncypialne stanowisko Indii zaszkodzi głównie im samym, ograniczając gotowość Chin do inwestycji w tym kraju. Nie chcąc zaostrzać relacji z Indiami, Chiny mogą zdecydować się na niewielkie modyfikacje w odniesieniu do CPEC (np. zmienić nazwę korytarza czy włączyć Indie do konsultacji), ale z pewnością nie porzucą tej strategicznej inwestycji. Na sporach indyjsko-chińskich korzysta głównie Pakistan, zacieśniając sojusz z Chinami, a także USA, które mogą starać się wykorzystywać rozdźwięki w BRICS.

Chociaż stanowisko Indii wobec BRI wynika głównie z problemów w relacjach z Chinami, Unia Europejska może uważniej przeanalizować ich ogólne zastrzeżenia wobec Pasa i Szlaku. W chińskim projekcie jest wciąż wiele niewiadomych, a jego doprecyzowanie będzie zależało od wskazywania jasnych zasad i oczekiwań przez partnerów. Kraje UE, których część wyraża podobne wątpliwości co Indie, będą zwracać uwagę na to, czy Chiny spełniają w projektach BRI najwyższe standardy dotyczące transparentności finansowania, otwartości przetargów czy ochrony środowiska. Lepsze połączenia infrastrukturalne między Azją a Europą leżą w interesie UE, dlatego, oprócz udziału w BRI, Unia może rozważyć większe zaangażowanie się także w inicjatywy infrastrukturalne Indii czy państw ASEAN. Polska, która bardzo pozytywnie odniosła się do BRI, powinna starannie przeanalizować ryzyko związane z konkretnymi projektami pod kątem dostępności i atrakcyjności finansowania oraz przestrzegania standardów w dziedzinie ochrony środowiska, przejrzystości czy praw pracowniczych.

¹ J. Szczudlik, *Trzy lata Jedwabnego Szlaku: sukcesy i wyzwania*, „Biuletyn PISM”, nr 73 (1423), 2 listopada 2016 r.