



PISM | POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH  
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

# BIULETYN

Nr 135 (1708), 5 października 2018 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski ● Bartosz Wiśniewski ● Rafał Tarnogórski  
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)  
Anna Maria Dwyer ● Aleksandra Gawlikowska-Fyk ● Sebastian Płóciennik  
Patrycja Sasnal ● Justyna Szczudlik ● Jolanta Szymańska ● Marcin Terlikowski ● Tomasz Żornaczuk

## Perspektywy współpracy UE i Indii w dziedzinie infrastruktury

Patryk Kugiel

*Unia Europejska i Indie mają podobne podejście do idei rozbudowy sieci połączeń (connectivity) między Azją a Europą. Obie strony podkreślają konieczność zachowania najwyższych standardów międzynarodowych przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych, zgłaszają zbliżone zastrzeżenia wobec chińskiej inicjatywy Pasa i Szlaku i realizują projekty transportowe w swoim sąsiedztwie. Kompleksowa współpraca przy rozwijaniu połączeń w Eurazji może stać się ważnym elementem partnerstwa strategicznego UE–Indie, promocji standardów regulacyjnych, a także impulsem do bliższej współpracy gospodarczej. Rozbudowa szlaków transportowych z Europy do Indii jest także w interesie Polski.*

Szeroko rozumiane połączenia stały się w ostatnich latach ważnym wymiarem współpracy międzynarodowej, szczególnie w relacjach państw Europy i Azji. Dyskusję na ten temat zdominowała chińska inicjatywa Pasa i Szlaku (BRI), tymczasem inne kraje azjatyckie – Japonia, Korea Południowa i Indie – przedstawiają także własne propozycje. Atrakcyjnym partnerem dla UE w tym zakresie są Indie, z którymi już od starożytności łączył Europę tzw. Szlak Korzenny.

**Znaczenie Indii.** Choć Indie nie przystąpiły do chińskiej inicjatywy Pasa i Szlaku, od kilku lat zwiększają zaangażowanie w rozbudowę połączeń infrastrukturalnych w Azji w czterech płaszczyznach. W kraju inwestują w zaniebana sieć transportową, stanowiącą ważny element szlaków transazjatyckich (powstaje np. korytarz ekonomiczny łączący największe miasta w czterech częściach Indii). W ramach *Act East Policy* rozwijają połączenia ze wschodnimi sąsiadami, państwami ASEAN oraz członkami organizacji państw Zatoki Bengalskiej (BIMSTEC). Budują m.in. autostradę do Tajlandii i szlak drogowo-rzeczny w Mjanmie. Planują nowe regionalne połączenia drogowe z Nepalem i Bhutanem oraz kolejowe i energetyczne z Bangladeszem.

Indyjskim projektem strategicznym, skierowanym na zachód, jest zaproponowany już w latach 90. XX w. Międzynarodowy Korytarz Transportowy Północ–Południe (INSTC) – intermodalny szlak z Mumbaju przez Zatokę Perską i Iran do Petersburga w Rosji i dalej do Europy. Dowodem na postępy tej inwestycji było otwarcie w grudniu 2017 r. irańskiego portu w Czabaharze, rozbudowanego przy wsparciu Indii. Ma on zostać połączony z Afganistanem i Azją Centralną, dając państwu tego regionu lepszy dostęp do morza oraz początek trasy do Europy. Kolejnym kierunkiem aktywności jest Ocean Indyjski, przez który przechodzi ok. 95% handlu zagranicznego Indii. Aby lepiej wykorzystać swoje położenie geograficzne, Indie modernizują porty i promują inicjatywę SAGAR, dotyczącą współpracy z krajami basenu Oceanu Indyjskiego.

Realizacja indyjskich planów pozwoliłaby na lepsze połączenie Europy z Azją nie tylko nowym szlakiem lądowym, lecz także drogą morską. Główną barierą w ich realizacji jest jednak, inaczej niż w przypadku Chin czy Japonii, niedostatek własnego kapitału i technologii. Tylko na zaspokojenie potrzeb krajowych inwestycji infrastrukturalnych do 2040 r. brakuje Indiom blisko 500 mld dol. Własne inicjatywy za granicą Indie finansują, udzielając niewielkich grantów i pożyczek, ale w głównej mierze polegają na środkach z międzynarodowych banków rozwojowych. Indie liczą też na współpracę z krajami rozwiniętymi. Przykładem są wielomiliardowe inwestycje Japonii

w indyjską infrastrukturę i ogłoszona w 2017 r. japońsko-indyjska inicjatywa rozwoju szlaków oceanicznych łączących Azję z Afryką.

**Perspektywa UE.** Rozbudowa sieci transportowych, energetycznych, cyfrowych i relacji międzyludzkich jest kluczowym wymiarem polityki UE wobec Azji. To także główny temat dyskusji w ramach ASEM – forum łączącego 53 państwa i organizacje z Europy i Azji. Na najbliższym szczycie ASEM w Brukseli 18–19 października UE przedstawi pierwszą „Strategię nt. połączeń między Azją a Europą”. Projekt Komisji Europejskiej, zaprezentowany 19 września br., zapowiada m.in. lepsze zintegrowanie europejskich korytarzy transportowych (TEN-T) z sieciami azjatyckimi. Największy nacisk kładzie na jakość tworzonych połączeń, które powinny stosować się do najwyższych międzynarodowych standardów.

Przedstawiciele UE zaprzeczają, by strategia była odpowiedzią na chińską BRI, wiąże się ona jednak z obawami wobec tej propozycji. W wymiarze technicznym istnieją m.in. wątpliwości, czy chińskie projekty mogą prowadzić do „pułapki zadłużenia” państw, w których są realizowane, negatywnie wpływać na środowisko i nie dopuszczać uczciwej konkurencji. W sensie strategicznym BRI jest postrzegany jako narzędzie zwiększania chińskich wpływów. Perspektywa unijna jest zbieżna z indyjską, czemu obie strony dały wyraz w oświadczeniu po szczycie UE–Indie w 2017 r. Podkreślono w nim m.in., że inwestycje infrastrukturalne muszą być oparte na „powszechnie przyjętych normach, dobrym rządzeniu, praworządności, otwartości, przejrzystości i równości”.

**Możliwości współpracy.** UE i Indie mają zbieżne interesy w położonym między nimi niestabilnym obszarze Azji. Unia od lat udziela pomocy technicznej i finansowej na rozwój współpracy regionalnej krajów Azji Południowej. Uznaje, że lepsze przyłączenie takich krajów jak Afganistan do regionalnych szlaków komunikacyjnych zapewni im źródło dochodów i będzie wspierać wysiłki stabilizacyjne. UE, podobnie jak Indie, chce reintegracji Iranu (którędy przebiegałby szlak do Indii) ze światową gospodarką i krytycznie przyjęła wycofanie się USA z porozumienia nuklearnego. UE wspiera też budowę infrastruktury w Indiach. Przykładowo Europejski Bank Inwestycyjny otworzył w 2016 r. biuro regionalne w Nowym Delhi i udzielił już dwóch kredytów o wartości 950 mln euro na budowę metra w Bengaluru i Lucknow.

Rozbudowa połączeń do Indii będzie korzystna dla krajów Europy Środkowej. Polska, wypowiadając się w marcu 2018 r. w sprawie Strategii UE nt. połączeń, poparła rozwój sieci transportowej UE–Azja oraz podkreśliła potrzebę inwestycji w krajach Partnerstwa Wschodniego. Wskazała także na synergię planów unijnych z chińską inicjatywą BRI. Proponowała ponadto zaangażowanie innych partnerów, w tym Indii, np. odnośnie do korytarza do Europy przez Iran. Współpraca z Indiami może być też cenna dla tych członków Inicjatywy Trójmorza (TSI), których priorytetem jest rozbudowa sieci połączeń w Europie Środkowej na osi Północ–Południe. Przedłużenie tych korytarzy na południe lub połączenie z indyjskim INSTC przez kraje Partnerstwa Wschodniego byłoby czynnikiem prorozwojowym dla całego regionu. Głównym ryzykiem dla takich planów jest niepewność co do współpracy z Iranem w obliczu wprowadzenia sankcji amerykańskich, a także niestabilność wschodniej Ukrainy po interwencji rosyjskiej.

**Wnioski i rekomendacje.** Zbieżność perspektyw UE i Indii w kwestii rozwoju połączeń w Azji pokazuje, że współpraca w tym zakresie może stać się kluczowym obszarem ich partnerstwa strategicznego. Przygotowywana strategia UE wobec Indii prawdopodobnie podkreśli konieczność intensyfikacji współpracy nie tylko w zakresie lądowej infrastruktury transportowej, lecz także morskiej na Oceanie Indyjskim, rozwoju sieci cyfrowych oraz kontaktów międzyludzkich. Jeżeli UE i Indie chcą odgrywać większą rolę w Azji, mogą rozważyć przygotowanie wspólnego planu inwestycji w transnarodowe projekty infrastrukturalne (Nowy Szlak Korzenny), łączące Europę z Indiami i dalej z Azją Południowo-Wschodnią.

Taka oferta, finansowana ze środków unijnych, banków rozwoju i sektora prywatnego, pomogłaby uzupełnić braki w sieci transportowej w Eurazji i stworzyłaby nowe możliwości biznesowe dla firm europejskich i indyjskich. W wymiarze politycznym przyczyniłaby się do stabilizacji i rozwoju regionów położonych między UE a Indiami. Odpowiadając na ogromne potrzeby inwestycyjne państw azjatyckich, stanowiłaby dodatkową ofertę obok BRI. W warstwie regulacyjnej, współpraca UE i Indii pomogłaby upowszechnić wysokie standardy i zasady dotyczące projektów infrastrukturalnych, podnosząc jakość inwestycji w Azji. W interesie Polski jest przedłużenie europejskich szlaków transportowych w kierunku Azji, nie tylko do Chin, lecz także do Indii. Przyniosłoby to korzyści zarówno pod względem ekonomicznym (np. dochody z transportu i tranzytu, rozwój handlu), jak i strategicznym (np. stabilizacja krajów Partnerstwa Wschodniego). Dlatego warto, by Polska aktywnie promowała rozwój połączeń z Indiami na forum UE i Grupy Wyszehradzkiej, a także w relacjach dwustronnych (np. bezpośrednie połączenia lotnicze).