

BOGUSŁAW PACEK *



Uniwersytet Jagielloński, Kraków, Polska

ZAGROŻENIA DLA PAŃSTW WSPÓŁPRACUJĄCYCH Z CHINAMI NA NOWYM JEDWABNYM SZLAKU

THREATS FOR COUNTRIES COOPERATING WITH CHINA ON THE NEW SILK ROAD

ABSTRAKT: Jedną z najważniejszych inicjatyw z początku XXI wieku jest Inicjatywa Pasa i Szlaku (BRI), początkowo zaproponowana przez Chiny krajom Azji i Europy, ale z potencjałem rozszerzenia jej projektów na cały świat. Została ogłoszona w 2013 roku przez prezydenta Chin Xi Jinpinga w Kazachstanie i szybko przeszła do dużych inwestycji głównie na szlakach lądowych i morskich, zwiększając liczbę infrastruktury. Inicjatywa spotkała się z wieloma pozytywnymi opiniami, wskazującymi, że jest korzystna zarówno dla Chin, jak i innych zaangażowanych krajów. Jednak kolejne lata pokazały, że BRI to nie tylko sukces, ale także porażka i zagrożenie, zwłaszcza dla małych i biedniejszych krajów, które zdecydowały się na udział w Inicjatywie Pasa i Szlaku. Bliższe przyjrzenie się sytuacji w krajach takich jak Malezja, Pakistan czy Mjanma pokazuje, że BRI wiązało się z korupcją, wysokim ryzykiem finansowym i wieloma zagrożeniami gospodarczymi wynikającymi z faktu, że strona chińska często zawierała kontrakty i udzielała pożyczek innym krajom w taki sposób, że tylko interesy chińskie były dobrze chronione, a partnerzy ChRL ponosili straty. Artykuł szczegółowo opisuje udział w rozwoju Pasa i Drogi Morskiej na Sri Lance, która w wyniku tego zaangażowania ponosi poważne straty ekonomiczne. Nie mogąc wyjść z długów, musiała wydzierżawić swój port na 99 lat, co nie zwalnia kraju ze spłaty całego chińskiego kredytu w przyszłości. Artykuł nie neguje możliwości, jakie daje Inicjatywa Pasa i Szlaku, ale przede wszystkim pokazuje na przykładzie Sri Lanki, że BRI oznacza również zagrożenia dla krajów uczestniczących w inicjatywie i pokazuje, jak ważna jest właściwa ocena ryzyka przy zaciąganiu pożyczek z Chin na inwestycje związane z BRI. Pokazuje też, że w tej bardzo ważnej dla Chin inicjatywie strona chińska często nie kieruje się hasłami głoszonymi przez chińskie władze, ale przede wszystkim realizuje interesy Chin, czasami lekceważąc interesy innych krajów lub działając na ich niekorzyść.

* **prof. dr hab. Bogusław Pacek**, Jagiellonian University, Krakow, Poland

 <https://orcid.org/0000-0001-8111-1682>  boguslaw.pacek@uj.edu.pl

SŁOWA KLUCZOWE: Inicjatywa Pasa i Szlaku, inwestycje infrastrukturalne, ryzyko gospodarcze, język chiński.

ABSTRACT: One of the most important initiatives from the beginning of the 21st century is the Belt and Road Initiative (BRI), initially proposed by China to countries in Asia and Europe, but with the potential to extend its projects to the whole world. It was announced in 2013 by China's President Xi Jinping in Kazakhstan and quickly moved on to make major investments mainly on land and sea routes increasing the number of infrastructures. The initiative has received a great deal of positive feedback, indicating that it is beneficial for both China and the other countries involved. However, following years have shown that the BRI is not only a success, but also a failure and a threat, especially for the small and poorer countries that have decided to participate in the Belt and Road Initiative. A closer look at the situation in countries such as Malaysia, Pakistan and Myanmar reveals that the BRI was associated with corruption, high financial risk and many economic risks resulting from the fact that the Chinese party often concluded contracts and provided loans to other countries in such a way that only Chinese interests were well protected and the PRC's partners suffered losses. The article details the participation in the development of the Maritime Belt and Road in Sri Lanka, which has suffered severe economic losses as a result of this engagement. With no possibility to getting out of the debt, it had to lease its port for 99 years, which does not release the country from repaying the entire Chinese loan in the future. The article does not deny the opportunities resulting from the Belt and Road Initiative, but especially by presenting the example of Sri Lanka, it shows that BRI also means threats for the countries participating in the initiative and indicates how important it is to properly assess the risk when loan-taking from China for investments related to BRI. It also shows that in this initiative, which is very important for China, the Chinese side often does not comply with the slogans proclaimed by the Chinese authorities, but mainly pursues the interests of China, sometimes disregarding the interests of other countries or acting to their disadvantage.

KEYWORDS: Belt and Road Initiative, infrastructure investment, economic risk, Chinese loans, financial vulnerability

WPROWADZENIE

Inicjatywa Chińskiej Republiki Ludowej z 2013 r. znana w Polsce jako Nowy Jedwabny Szlak a na Zachodzie najpierw jako one Belt, one Road, a później Belt and Road Initiative (BRI) okazała się jednym z najważniejszych wydarzeń gospodarczych XXI wieku. Jest ona, nie tylko ogromnym przedsięwzięciem Chin, ale także czymś, co odgrywa ważną rolę i ma wpływ na cały światowy ład gospodarczy. Zarówno dla Chin, jak i państw uczestniczących w tej inicjatywie jest wielką szansą na rozwój związany z tworzeniem nowej infrastruktury, nowymi inwestycjami, poprawa współpracy gospodarczej oraz wymiany handlowej.

W Belt and Road Initiative obecnie bierze udział ponad 100 państw z trzech kontynentów, na szlaku mieszka około 61% światowej społeczności. Przewidywany koszt inicjatywy nawet 8 bln dolarów¹.

BRI stworzyła kilka mniejszych dróg w ramach jednej wielkiej idei Pasa i Szlaku:

1. Euroazjatycki Szlak Lądowy z Chin przez Kazachstan, Rosję, Białoruś, Polskę do Holandii,
2. Pięć szlaków ekonomicznych:
 - Chiny – Rosja (przez Mongolię),
 - Chiny – Azja Zachodnia (przez kraje Azji Centralnej: Kazachstan, Kirgistan, Uzbekistan, Tadżykistan, Turkmenistan),
 - Chiny – Pakistan (port w Gwadarze),
 - Chiny – Singapur (Półwysep Indochiński),
 - Chiny – Indie.
3. Szlak morski – od portów na Morzu Południowochińskim przez Zatokę Bengalską, port w Gwadarze, Kanał Sueski do Morza Śródziemnego².

Nowy Jedwabny Szlak okazał się inicjatywą niezwykle trafną i realizowaną w sprzyjających warunkach. Już w 2015 r. Chiński Bank Rozwoju (jeden z największych w ChRL) poinformował, że jest przygotowany do sfinansowania około 900 projektów za sumę 890 miliardów dolarów. Projekty te koncentrowałyby się na infrastrukturze transportowej i energetycznej.

W tym samym roku Chiński Bank Eksportowo-Importowy zaczął finansować w 49 państwach około tysiąc projektów.

BELT AND ROAD INITIATIVE WIELKĄ SZANSĄ GOSPODARCZĄ

Inicjatywie BRI od początku towarzyszyły pozytywne oceny. Eksperti różnych państw i organizacji międzynarodowych i Banku Światowego podkreślali niewyobrażalną dotąd skalę tego projektu i jego globalne znaczenie dla gospodarki świata.

Trzeba przyznać, że z perspektywy wielu lat od powstania tej inicjatywy rzeczywiście Chińczykom udało się w krótkim czasie zbudować nową infrastrukturę lub poprawić stan wcześniej występującej i otworzyć nowe szlaki. Udało się w szybkim tempie zbudować wiele

¹ Xi Jinping chce uzależnić od siebie ponad połowę świata. Czym jest chińskie Belt and Road Initiative, <http://www.f5.pl/futopia/> [dostęp 12.01.2022].

² European Parliament Directorate for Internal Policies, Research for Tran Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport study, European Union 2018, s. 22 i 27.

dróg głównych, linii kolejowych, rurociągów, trakcji energetycznych. Kolejne państwa przystępujące do inicjatywy BRI były zachęcane korzystnymi kredytami oraz wizją rozwoju gospodarczego. Projekt BRI w kolejnych latach jego realizacji potwierdzał, że ta bardzo ambitna koncepcja rozbudowy połączeń transportowych lądowych i morskich ma nie tylko zdolność rozwijania gospodarczego biedniejszych zachodnich prowincji ChRL, ale szybko i znacznie zwiększa wymianę handlową Chin z krajami Europy i Azji. To, co było najważniejsze dla uczestników inicjatywy BRI i obserwatorów to fakt, że dała ona szansę na rozwój tym państwom, przez które przechodził szlak,

W 2019 r. Centrum Ekonomii i Badań Biznesowych Wielkiej Brytanii podało w swoim raporcie, że BRI ma zdecydowany wpływ na globalną gospodarkę świata, oddziałując w sposób istotny na dziesięć regionów świata i dwadzieścia głównych państw. Oczywiście głównym beneficjentem tego wzrostu będą Chiny, ale zaraz po nich USA (pomimo nieuczestniczenia w BRI), Rosja, Japonia, Indonezja, Korea Południowa, Wielka Brytania i Niemcy. Dla większości krajów Europy Zachodniej BRI ma przynieść wzrost o około 5% PKB. Oznaczałoby to następujące korzyści uzyskane w latach 2020-2040 wynikające z uczestnictwa w BRI i zbudowania infrastruktury:

- Dania – 67 mld dolarów,
- Francja – 54 mld dolarów,
- Grecja – 69 mld dolarów,
- Hiszpania 68 mld dolarów,
- Norwegia – 13 mld dolarów,
- Polska – 48 mld dolarów,
- Rumunia – 22 mld dolarów,
- Szwecja – 62 mld dolarów,
- Ukraina – 28 mld dolarów,
- Niemcy – 80 mld dolarów,
- Wielka Brytania – 178 mld dolarów³.

Kolejne lata rozwoju Inicjatywy Pasa i Szlaku potwierdzały, że jest ona związana licznymi szansami zarówno dla ChRL, jak i państw uczestniczących w tym projekcie. Inwestycja łączyła

³ From Silk Road to Silicon Road, CIOB-Cebr report 2019 r.,s.10, <http://www.d7.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr> [dostęp 10.01.2022].

się z oferowaniem ogromnych pożyczek, niezbędnych szczególnie państwom, których sytuacja gospodarcza była trudna.

INWESTYCYJNO-ZADŁUŻENIOWE ZAGROŻENIA PASA I SZLAKU

Belt and Road Initiative wiąże się także z zagrożeniami. Inicjatywa jest obarczona pewnymi wadami, które nie mają większego finansowego znaczenia z punktu widzenia samej ChRL, ale są istotne dla innych krajów. W kilku przypadkach słabych ekonomicznie państw okazało się, że nie są one w stanie spłacić w terminie zaciągniętych kredytów. W momencie pojawienia się takiego problemu okazuje się, że Pekin i banki chińskie stosują twarde reguły gry. Forma chińskich pożyczek „gotówki za zasoby”⁴ polega na żądaniu od kredytobiorców dostępu do swoich zasobów naturalnych, a co za tym idzie w sytuacji niespłacania długu banki zajmują część terytorium danego kraju, zasoby mineralne czy porty. To metoda stosowana jeszcze przed rozpoczęciem BRI. Już w 2011 r., gdy okazało się, że Tadżykistan nie jest w stanie spłacać terminowo zadłużenia, Chińczycy w zamian za umorzenie tego długu wymogli przekazanie im 1,5 tys. km² terytorium należącego do Tadżykistanu.

W ramach inicjatywy BRI aż 22 państwa znalazły się w sytuacji, która mogła je doprowadzić do kryzysu z tytułu zadłużenia (m.in. Mongolia, Laos, Kambodża, Sri Lanka, Bhutan, Afganistan, Kirgistan, Irak, Liban, Jordania, Egipt, Etiopia, Kenia, Czarnogóra, Armenia i inne⁵).

Jednym z przykładów zadłużeniowego kryzysu wynikającego z udziału w Inicjatywie Pasa i Szlaku jest Laos – jedno z najbiedniejszych krajów azjatyckich. Państwo to zbudowało, dzięki BRI, wartą 5,9 mld szybką kolej prowadzącą ze stolicy Laosu do Kunming w ChRL (70% udziałów mają spółki i przedsiębiorstwa chińskie, 30% państwo laotańskie)⁶. Z oczywistych względów byłoby to niemożliwe bez dużych pożyczek udzielonych przez banki Chin. Realia podpisanych kontraktów pokazują, że Laos, zaciągawszy w bankach chińskich pożyczki w wysokości 1,54 mld dolarów uzależnił się od tych kredytów i od Chin. W zamian za nie władze państwa przekazały ChRL koncesje górnicze oraz część uprawnych ziem, a także zgodziły się na

⁴ ISS Today: Lessons from Sri Lanka on Chinas „debt-trap diplomacy”, <https://www.dailymaverick.co.za/author/iss-today/> [dostęp 11.01.2022]

⁵ Na podstawie informacji Center for Global Development (think tank) oraz Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective (oprac. Przez J. Hurley , Scott Morris and Gailyn Portelance z 4.03.2018, uaktualnione w lutym 2021).

⁶ J. Perzyński, Chiny i Laos połączyły się linią kolejową. Są plusy i minusy, <https://biznesalert.pl/j-perzynski-chiny-> [dostęp 11.01.2022].

dostarczanie Chinom określonych surowców naturalnych, pozbywając się w ten sposób znacznych swoich zasobów⁷.

Inny przykład to sytuacja Birmy, w której zbudowano za 2,5 mld dolarów gazociąg oraz rurociąg z Birmy (port Kyaukpyu) do Chin. Wykorzystane jest tam tylko około 30% mocy przesyłowej. Inwestycja przynosi straty⁸.

W Pakistanie banki chińskie sfinansowały kilka bardzo priorytetowych dla tego państwa inwestycji – łącznie za ponad 60 mld dolarów⁹. Chińsko-Pakistański Korytarz Gospodarczy oraz budowa portu w Gwadar obarczone były ogromnym ryzykiem finansowym, który od początku był znany stronie chińskiej. Finał zaskoczył Pakistan, który uzależnił się od Chin w wyniku tych inwestycji.

To kolejny przykład, że ChRL jest gotowa i może w przyszłości w podobny sposób przejmować infrastrukturę, terytoria, aktywa innych państw uzależnionych inicjatywą BRI.

Malezja, gdy władze tego państwa odkryły, że ich inwestycje w ramach BRI łączą się z korumpowaniem malezyjskich polityków przez Chińczyków, zdecydowały o zablokowaniu realizacji projektów inwestycyjnych o wartości około 22 mld dolarów (w tym podejrzany projekt kolejowej trasy wzdłuż wybrzeży Malezji). Próby korumpowania, po premiera państwa włącznie, miały prowadzić do korzystnych rozwiązań dla strony chińskiej, których nie udało się osiągnąć legalnymi metodami.

Wiele projektów zostało zaplanowanych tak, że były one korzystne dla ChRL a nie dla małych państw. Okazało się np., że port budowany w zatoce Bengalskiej jest za duży dla potrzeb Mjanmy, realizującej ten projekt za fundusze pochodzące w 40% z kredytów chińskich. Inwestycja ta jest za to priorytetowa dla ChRL, ponieważ dzięki temu portowi będzie można najkrótszą drogą transportować ropę z regionu Oceanu Indyjskiego do ChRL.

WYZWANIA SRI LANKI NA MORSKIM SZLAKU

Najbardziej jaskrawym przykładem państwa, dla którego udział w Inicjatywie Pasa i Szlaku okazał się porażką a nie sukcesem jest Sri Lanka, która długo jeszcze będzie odczuwać skutki

⁷ H. Kozieł, Nowy Jedwabny Szlak jest pełen zasadzek, <https://www.parkiet.com/Gospodarka-Swiat/308199997> [dostęp 12.01.22].

⁸ Zob. szerzej, B. Góralczyk, Chiny bardziej obecne w Birmie, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/trendy-gospodarcze> [dostęp 14.01.2022].

⁹ W. Gadomski, Chiny w pułapce zagrożenia, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotaror>, s.7. [dostęp 14.01.2022].

gospodarczego uzależnienia od ChRL i własnych błędów wynikających z działań powyżej dopuszczalnego ryzyka w BRI. Chińska inicjatywa na morskim szlaku miała być wielką szansą dla rozwoju gospodarczego Sri Lanki, która po zakończeniu trzydziestoletniej wojny domowej zaczęła szybko rozwijać się w pierwszej dekadzie XXI wieku. Średnia wzrostu gospodarczego w kolejnych latach po roku 2009 wynosiła 5,6% rocznie¹⁰. W tym czasie Sri Lanka eksportowała przede wszystkim herbatę i towary tekstylne do USA, Niemiec i Wielkiej Brytanii. Natomiast importowała paliwa, maszyny i artykuły spożywcze z ChRL, Indii i Iranu¹¹. Coraz większego znaczenia z roku na rok nabierała współpraca z Chinami, z którymi Sri Lanka nawiązała stosunki dyplomatyczne w 1957 r., czyli wtedy, kiedy większość państw nie uznawała ChRL a Republikę Chińską (Tajwan).

W latach 1982, 1984 obydwa państwa podpisały dwie istotne umowy: umowę o handlu i płatnościach oraz umowę o współpracy gospodarczej i technicznej, co dało podstawę do utworzenia Wspólnego Komitetu ChRL i Sri Lanki ds. Współpracy Handlowej i Gospodarczej¹². Działania te przyniosły duży rozwój współpracy obydwu państw, który spowodował, że w 2016 r. ChRL stała się największym importerem Sri Lanki. Gwałtownie rósł import towarów chińskich, z każdym rokiem bilans handlowy państw zwiększał się na korzyść Chin.

W październiku 2013 r. Xi Jinping – przewodniczący ChRL zapowiedział powstanie morskiego Jedwabnego Szlaku. Strategiczne położenie Sri Lanki spowodowało, że od początku kraj ten znalazł się w chińskich planach budowy tego szlaku. W maju 2013 r. doszło do wizyty prezydenta Sri Lanki Mahinda Rajapaksa w Chinach. Po spotkaniu z Xi Jinpingiem strony podpisały dziesięć umów dotyczących współpracy gospodarczo-finansowej i handlowej¹³. ChRL w krótkim czasie zbudowała lotnisko w Hambantota oraz autostradę do lotniska w Kolombo¹⁴. Kolejne spotkanie przywódców państw z maja 2014 r. przyniosło oficjalne ogłoszenie przez Xi Jinpinga, że Sri Lanka jest ważnym partnerem w budowaniu morskiego BRI. Postanowiono, że Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych będzie wspierał Sri Lankę w dalszych działaniach.

¹⁰ Official Web Portal of Government of Sri Lanka, *Government*, <https://www.gov.lk/index.php>, [dostęp 4.01.2022].

¹¹ Trading Economics, *Sri Lanka Balance of Trade*, <https://tradingeconomics.com/sri-lanka/balance-of-trade> [dostęp 4.01.2022].

¹² Department of Commerce The Embassy of Sri Lanka in the People's Republic of China, *Sri Lanka China Trade Relations*, http://www.slemb.com/third.php?menu_code=38&lang=en [dostęp 4.01.2022].

¹³ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, *China and Sri Lanka*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zjzg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2782_663558/ [dostęp 6.01.2022].

¹⁴ Ibidem.

Prezydent Rajapaksa potwierdził udział Sri Łanki w morskim Nowym Jedwabnym Szlaku. W trzecim spotkaniu przywódców państw brał udział w marcu 2015 r. nowo wybrany prezydent Sri Łanki Maithripala Sirisena. Podczas omawiania współpracy dotyczącej inwestycji morskich realizowanych w ramach Belt and Road prezydent Sri Łanki poinformował o problemach dotyczących projektów portu w Hambantota i Kolombo, jednak sam oznajmił, że są to trudności chwilowe, nie powstały z winy ChRL oraz, że rząd Sri Łanki je rozwiąże¹⁵. Był to okres widocznych błędów i narastającej krytyki inwestycji chińskich przez społeczeństwo Sri Łanki. Około 70% inwestycji w zakresie infrastruktury realizowali tam wówczas Chińczycy. Były to głównie port, autostrady, elektrownia węglowa, zbiornik wodny, wieżowiec¹⁶.

ChRL była najważniejszym państwem-partnerem gospodarczym Sri Łanki. Równolegle ChRL zaoferowała Sri Łance fundowanie stypendiów dla ich studentów studiujących w Chinach. Na terenie Sri Łanki powstały Instytuty Konfucjusza, które uczyły chętnych języka chińskiego oraz zapoznawały z chińską kulturą. Pomagało to przyzwyczaić społeczeństwo Sri Łanki do obecności ChRL w ich kraju¹⁷.

Mimo to z roku na rok chińskie inwestycje powodowały coraz więcej wątpliwości lub wprost – negatywnej oceny i krytyki. Chińskie inwestycje realizowane po 2013 r. przyniosły tu istotne zwiększenie występującego już wcześniej zadłużenia Sri Łanki wobec ChRL. Trzeba wspomnieć, że chińskie kredyty poszły nie tylko na rozwój infrastruktury, zgodnie z przeznaczeniem, ale częściowo też na działania polityczne – na wspieranie reżimowej władzy Rajapaksy. W 2013 r. dług Sri Łanki stanowił 53, 7% PKB, w 2016 – 57,3%¹⁸.

Wobec braku możliwości spłacania kredytu przez Sri Łankę Chiny otrzymały w dzierżawę na 99 lat port w Hambantota, a dłużnicy uzyskali w ten sposób umorzenie 1,12 mld USD¹⁹ długu. To katastrofalne rozwiązanie dla Sri Łanki, ale też przestroga dla innych państw. Port tylko

¹⁵ Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, *Xi Jinping Holds Talks with President Maithripala Sirisena of Sri Lanka*,

https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zjzg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2782_663558/2784_663562/t1250053.shtml [dostęp 6.01.2022].

¹⁶ S. Custer, T. Sethi, J. A. Solis, *Silk Road Diplomacy: Deconstructing Beijing's toolkit to influence South and Central Asia*, „AIDDATA – A Research Lab at William & Mary”, Grudzień 2019, s. 27.

¹⁷ Ibidem, s. 28.

¹⁸ A. K. Behuria, *How Sri Lanka Walked into a Debt Trap, and the Way Out*, „Strategic Analysis”, 2018, vol. 42, s.173.

¹⁹ Prezydent Sri Łanki prosi Chiny o restrukturyzację zadłużenia, <https://forsal.pl/swiat/aktualnosci/artykuly/8329389> [dostęp 12.01.2022].

częściowo zbudowany za chińskie pieniądze przez prawie sto lat będzie w rękach Chińczyków a ostatecznie Sri Lanka będzie musiała jednak spłacić cały dług zaciągnięty w Chinach²⁰.

Jest to typowy przykład uzależnienia gospodarczego, a działanie ChRL wobec Sri Lanki wskazuje na zastawienie pułapki zadłużeniowej. Kredyty udzielane przez banki chińskie na inwestycje w Sri Lance od początku były źle oceniane pod względem ryzyka ich niespłacenia.

Ta wadliwie przeprowadzona ocena ryzyka dotyczy także budowy portu lotniczego Mattala Rajapaksa, na który w większości wykorzystano środki z pożyczki od banków Chin. Lotnisko zdolne do obsłużenia miliona pasażerów rocznie wykorzystywane jest w małym procencie (w 2017 r. – około 2800 pasażerów, w 2018 – 4700) i przynosi 18 mln dolarów strat w każdym roku²¹.

CHIŃSKA POLITYKA ZADŁUŻANIA I UZALEŻNIANIA

Wyżej opisane kredyty są pożyczkami długoterminowymi (podobnie jak większość na Nowym Jedwabnym Szlaku). Są to kredyty kosztowne, często ich spłata zaczyna się już po zakończeniu inwestycji i trwa kilkanaście a nawet kilkadziesiąt lat.

Wiele inwestycji realizowanych nie tylko w Sri Lance w ramach inicjatywy Pasa i Szlaku obarczone jest brakiem przejrzystości, zdarza się, że niejasne są szczegóły, konkrety związane z warunkami kontraktów, zasadami udzielania kredytów i ich spłacania. Wywołuje to podejrzenia o złe intencje. W przypadku inwestycji chińskich w Sri Lance jednoznacznie wynika, że jedynymi podmiotami, które odniosły korzyści z różnych inwestycji w ramach BRI są podmioty chińskie.

Władze Sri Lanki zaś ciągle znajdują się w sytuacji katastrofalnej. Tak było w 2017 r., kiedy to nie mając innego wyjścia zdecydowały się wydzierżawić, wspomniany wcześniej, port i tereny wokół niego, co jeszcze bardziej powiększyło zagrożenie dla ich kraju, bo spowodowało długotrwałe uzależnienie od chińskich wpływów.

Mimo to, już w 2019 r. Azjatycki Bank Inwestycji udzielił im nowych kredytów w wysokości 200 mln dolarów na budowę mieszkań i 80 mln dolarów na zabezpieczenie osuwisk. Projekty

²⁰ U. Moramudali, *Is Sri Lanka Really a Victim of China's 'Debt Trap'? Sri Lanka's debt crisis and Chinese loans – separating myth from reality.*, <https://thediplomat.com/2019/05/is-sri-lanka-really-a-victim-of-chinas-debt-trap/> [dostęp 11.01.2022].

²¹ K. Toktomushev, *The Belt and Road Initiative: The March of White Elephants?*, <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/the-belt-and-road-initiative-the-march-of-white-elephants> [dostęp 11.01.2022].

te, jak i inne kolejne, są potrzebne Sri Lance, ale wciąż zwiększają jej zadłużenie i jeszcze bardziej uzależniają ją od Chin.

W styczniu 2022 r. Prezydent Sri Lanki wystąpił do szefa chińskiego MSZ o restrukturyzację zadłużenia, ale także o udzielenie kolejnego kredytu, tym razem kupieckiego, na zakup podstawowych produktów z Chin²². Spirala zadłużenia wciąż się nakręca, PKB spada, ceny żywności rosną, rezerwy walutowe kurczą się.

Tymczasem Rząd ChRL konsekwentnie realizuje swoją strategię. Nadal inwestuje na Sri Lance, która zdaniem Banku Centralnego jest winna chińskiemu rządowi ponad 5 mld dolarów a większość przedsięwzięć realizowanych w ramach BRI przynosi straty.

Przypadek Sri Lanki jest wyjątkowy, ale nie jest wyjątkiem jedynym. Powinien stanowić lekcję dla wszystkich, a szczególnie mniejszych i biedniejszych państw.

Nikt nie powinien mieć złudzeń, że bardzo dobry projekt Pasa i Szlaku stanowi ekspansję ChRL na dużą część świata. Jest to ekspansja nie tylko gospodarcza, ale także geopolityczna i kulturowa²³. Jest przejawem chińskiego otwarcia na świat, związanym z dużym wyzwaniem, któremu, w przypadku niektórych państw wcale nie jest łatwo stawić czoła. Głoszone przy tym przez władze chińskie hasła o wspaniałych korzyściach dla wszystkich uczestników inicjatywy BRI znajdą odzwierciedlenie tylko wtedy, gdy wszyscy będą zdawali sobie sprawę z tego, że celem twórców projektu był sukces Chin, a żeby można było mówić o sukcesie także innych państw, potrzebne są chłodne kalkulacje, dobre analizy i właściwe oceny ryzyka. Teraz szczególnie ważne jest to w przypadku krajów afrykańskich i południowoamerykańskich, gdzie ekspansja chińska jest bardzo silna, a kraje bardzo potrzebują inwestycji i pożyczek, ale żeby Demokratyczną Republikę Konga, Mozambik czy Dżibuti (sytuacja tego kraju jest szczególnie niepokojąca) nie spotkał podobny los jak Sri Lankę, należy bardziej ostrożnie zawierać wielkie transakcje finansowe. Bo okazuje się, że mimo dość głośnych informacji o popadaniu w długi wielu państw uczestniczących w BRI, następne kraje godzą się na trudne, czasami drastyczne warunki, aby otrzymać kredyty chińskie. Przykładem może być chociażby Kenia, która w ramach Belt and Road zgodziła się na stosowanie chińskiego prawa oraz oddanie największego portu w

²² Prezydent Sri Lanki prosi Chiny o restrukturyzację zadłużenia, <https://forsal.pl/swiat/aktualnosci/artykuly/8329389> [dostęp 12.01.2022].

²³ Zob. więcej na temat rywalizacji Chin, Stanów Zjednoczonych i Federacji Rosyjskiej w M.A. Kamiński, *The Competition between the American, Russian and Chinese Intelligence in the Cyber Age* [w:] *The impact of Rivalry between China, Russia and the United States on security dynamics in the eastern hemisphere*, B. Pacek, K. Rak (red), Warszawa 2021, s. 25-34.

Afryce Wschodniej, gdyby nie mogła spłacić długu a Ekwador sprzedaje ChRL aż 80% swojej ropy naftowej z rabatem, żeby zapłacić w ten sposób za budowę największej tamy Ameryki Południowej²⁴.

Przeprowadzone w 2019 r., przez grupę międzynarodową konsultantów CEBR, badania wskazują na globalny ekonomiczny wpływ inicjatywy BRI na światową gospodarkę. Wyniki badań zostały zaprezentowane w specjalnym raporcie „From Silk Road to Silicon Road, How the Belt and Road Initiative Will Transform the Global Economy”²⁵. Pokazują one dość szczegółowo wpływ gospodarczy BRI na dziesięć głównych regionów świata i najważniejszych gospodarczo państw. Z raportu wynika, że pod wpływem BRI do 2040 r. światowy PKB wzrośnie o 7,1bln dolarów rocznie a największą gospodarką świata będzie gospodarka ChRL. To wszystko prawda. Ale trzeba pamiętać o tym jakim i czym kosztem. Warto też zadać pytanie o szczegóły zawieranych kontraktów. Chiny nie należą do Grupy ds. Kredytów Eksportowych OECD, gdzie można znaleźć informacje o krótkoterminowych i długoterminowych kredytach, o przepływach wielkich kredytów handlowych. Stąd też nie ma możliwości dokonania bieżących sprawdzeń i analiz. Wszelka szczegółowa dokumentacja dotycząca kredytów udzielanych przez Chiny jest niejawną. Co prawda ChRL zaczęła składać od 2015 r. raporty do Banku Rozliczeń Międzynarodowych, ale rząd Chin nie wyraził zgody na publiczne ujawnianie ich dwustronnych umów kredytowych. Eksperti zorientowani w problematyce oceniają, że tylko w 2016 r. wysokość ukrytych pożyczek wynosiła ponad 200 mld dolarów²⁶. Nie ma jednak możliwości dokonania oceny, jakie są faktyczne koszty obsługi tego długu.

ZAKOŃCZENIE

Brak przejrzystości w zakresie zawieranych kontraktów przez ChRL w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku jest istotną przeszkodą w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowych powodowanych brakiem możliwości spłaty zadłużenia niektórych krajów. Trudną sytuację wielu państw skomplikowała jeszcze bardziej pandemia. Nie dość, że znaczna część inwestycji w infrastrukturę i energetykę w trakcie realizacji okazuje się droższa niż zakładano to w opracowanych planach, to pandemia powoduje opóźnienia realizacji licznych projektów

²⁴ Zobacz szerzej relację N. Schifrina, Chinas massive Belt and Road initiative builds global infrastructure-and influence, <https://www.pbs.org/newshour/show/> [dostęp 12.01.2022].

²⁵ ²⁵ From Silk Road to Silicon Road, CIOB-Cebr report 2019 r., <http://www.d7.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr> [dostęp 10.01.2022].

²⁶ W. Gadomski, op.cit., s. 5.

i jeszcze bardziej pogłębia problemy ze spłatą kredytów wielu państw. A to wszystko jeszcze bardziej prowadzi do uzależniania się zadłużonych państw od Chin. 42 kraje mają długi wobec Chin na poziomie ponad 10% ich PKB²⁷. Stąd ma rację profesor Brahma Chellaney z Centre for Policy Research, który określił część działań chińskiej polityki w ramach BRI jako „diplomację polityki zadłużenia”²⁸.

„Polityka zadłużania” z jednoczesnym uzależnianiem państw stwarza istotne zagrożenia dla państw, które nie są w stanie samemu wyjść z trudnego położenia. Podczas trwającej rywalizacji mocarstw może być jednym z hybrydowych narzędzi, które na wypadek konfliktu militarnego wymuszają na słabych państwach podejmowanie działań zgodnych z intencją mocarstwa, które wcześniej uzależniło dany kraj²⁹. Choć działania ChRL wobec opisanych państw nie noszą znamion kryzysów militarnych, a mają charakter typowo gospodarczy, to jednak należy pamiętać, że współcześnie zacierają się granice pomiędzy wojną a pokojem, rywalizacje coraz trudniej odróżnić od konfliktów ekonomicznych³⁰. Środowisko bezpieczeństwa międzynarodowego ulega istotnym zmianom, nowe wyzwania i zagrożenia, które wpływają na funkcjonowanie nie tylko pojedynczych państw, ale także całych regionów, w dużym stopniu dotyczą obszarów gospodarczych. Również proces globalizacji i postępy w rozwoju technologii stwarzają większe szanse na rozwój mocarstw, silnych państw a te mniejsze często są zależne od działań ich wielkich partnerów państwowych³¹.

REFERENCES LIST

PIŚMIENICTWO LITERATURE

- Behuria, A. K., *How Sri Lanka Walked into a Debt Trap, and the Way Out*, „Strategic Analysis”, 2018.
- Custer S., Sethi T., Solis J.A., *Silk Road Diplomacy: Deconstructing Beijing’s toolkit to influence South and Central Asia*, „AIDDATA – A Research Lab at William & Mary”, XII 2019.
- Department of Commerce The Embassy of Sri Lanka in the People’s Republic of China, *Sri Lanka China Trade Relations*, http://www.slemb.com/third.php?menu_code=38&lang=en.
- European Parliament Directorate for Internal Policies, Research for Tran Committee: *The new Silk Route- opportunities and challenges for EU transport study*, European Union 2018.
- From Silk Road to Silicon Road, CIOB-Cebr report 2019 r., <http://www.d7.ciob.org/sites/default/files/CIOB-Cebr>.
- Gadomski W., *Chiny w pułapce zagrożenia*, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotaror>.
- Góralczyk B., *Chiny bardziej obecne w Birmie*, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/makroekonomia/trendy-gospodarcze>.

²⁷ Xi Jinping chce uzależnić od siebie ponad połowę świata, op.cit.

²⁸ Za W. Gadomski, op.cit., s. 8.

²⁹ B. Pacek, *Wojna hybrydowa na Ukrainie*, Warszawa 2018, s. 229.

³⁰ Ibidem.

³¹ P. Pacek, *Use of cyber power in Iran w: Security Challenges of Asia*, red. P. Pacek, K. Rak, Brussels, Toruń 2021, s.46.

- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. CGD Policy Paper 121, (March 2018), CDD. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>
- ISS Today: Lessons from Sri Lanka on Chinas „debt-trap diplomacy”, <https://www.dailymaverick.co.za/author/isstoday>.
- M.A. Kamiński, *The Competition between the American, Russian and Chinese Intelligence in the Cyber Age [w:] The impact of Rivalry between China, Russia and the United States on security dynamics in the eastern hemisphere*, B. Pacek, K. Rak (red), Warszawa 2021.
- Kozieł H., Nowy Jedwabny Szlak jest pełen zasadzek, <https://www.parkiet.com/Gospodarka-Swiat/308199997> .
- Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, *China and Sri Lanka*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zjzg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2782_663558
- Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, *Xi Jinping Holds Talks with President Maithripala Sirisena of Sri Lanka*, https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zjzg_663340/yzs_663350/gjlb_663354/2782_663558/2784_663562/t1250053.shtml.
- Moramudali U., *Is Sri Lanka Really a Victim of China’s ‘Debt Trap’? Sri Lanka’s debt crisis and Chinese loans – separating myth from reality.*, <https://thediomat.com/2019/05/is-sri-lanka-really-a-victim-of-chinas-debt-trap/> .
- Official Web Portal of Government of Sri Lanka, *Government*, https://www.gov.lk/index.php_
- Trading Economics, *Sri Lanka Balance of Trade*, <https://tradingeconomics.com/sri-lanka/balance-of-trade>.
- Prezydent Sri Lanki prosi Chiny o restrukturyzację zadłużenia, <https://forsal.pl/swiat/aktualnosci/artykuly/8329389>
- B. Pacek, *Wojna hybrydowa na Ukrainie*, Warszawa 2018.
- Pacek P., Use of cyber power in Iran w: *Security Challenges of Asia*, red. P. Pacek, K. Rak, Brussels, Toruń 2021.
- Perzyński J, Chiny i Laos połączyły się linią kolejową. Są plusy i minusy, <https://biznesalert.pl/j-perzynski-chiny-> .
- Schifrin N., Chinas massive Belt and Road initiative builds global infrastructure and influence, <https://www.pbs.org/newshour/show/> .
- Toktomushev K., *The Belt and Road Initiative: The March of White Elephants?*, <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/the-belt-and-road-initiative-the-march-of-white-elephants>.
- Xi Jinping chce uzależnić od siebie ponad połowę świata. Czym jest chińskie Belt and Road Initiative, <http://www.f5.pl/futopia/> .



Copyright (c) 2022 Bogusław PACEK



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License.