

MIKOŁAJ LISEWSKI

UNIwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu
WYDZIAŁ POLITOLOGII I STUDIÓW MIĘDZYNARODOWYCH
E-MAIL: MJANELSKI@GMAIL.COM

Geopolityczny wymiar chińskiej koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku (*One Belt One Road Initiative*) jako instrumentu wpływu politycznego. Podstawowe założenia, cele i potencjalny rozwój

STRESZCZENIE

Chiński projekt Nowego Jedwabnego Szlaku (*One Belt One Road Initiative*), po raz pierwszy oficjalnie przedstawiony przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej w dokumencie *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (2015), w literaturze przedmiotu powszechnie uznawany jest za największy projekt gospodarczy o charakterze międzynarodowym i interkontynentalnym. W niniejszym artykule autor przedstawia jego podstawowe założenia i cele. Planowany przez Chińską Republikę Ludową rozwój gospodarczy oraz intensyfikacja międzynarodowej wymiany handlowej z Chinami, której w założeniu towarzyszyć mają interkontynentalne inwestycje infrastrukturalne, jak wykazuje autor, mają charakter nie tylko gospodarczy, ale również geopolityczny – wyrażają nowy kierunek polityki zagranicznej Państwa Środka, a także zarysowują kolejny etap rywalizacji politycznej ze Stanami Zjednoczonymi. Oryginalnemu rozwinięciu zostaje też poddana klasyfikacja etapów historycznego rozwoju Chin. W rezultacie studium obejmuje popartą metodologią analizę geopolityczną projektu Nowego Jedwabnego Szlaku, bazującą na literaturze przedmiotu złożonej zarówno z opracowań autorów świata okcydentalnego, jak i badaczy chińskich. Artykuł zakończony jest podsumowaniem przedstawionych analiz.

SŁOWA KLUCZOWE

Nowy Jedwabny Szlak, One Belt One Road, Chińska Republika Ludowa, ChRL, teoria *Rimlandu*, geopolityka, stosunki międzynarodowe

Wprowadzenie

Na przestrzeni ostatnich lat zauważalna jest znaczna intensyfikacja prac Chińskiej Republiki Ludowej w zakresie zarówno reform i planów gospodarczych, jak i kształtowania polityki zagranicznej (*foreign affairs*). Za najbardziej kluczowy w perspektywie długoterminowej projekt Państwa Środka bez wątpienia uchodzić może koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku (OBOR – *One Belt One Road*), której rozpoczęcie zwiastował oficjalny dokument Stałego Komitetu Chińskiej Republiki Ludowej *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, opracowany przy współpracy chińskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych (Ministry of Foreign Affairs) i Ministerstwa Gospodarki (Ministry of Commerce) 28 marca 2015 roku¹. Projekt zakłada szereg wysokobudżetowych inwestycji infrastrukturalnych i gospodarczych, których zakładanym celem jest między innymi wzrost międzykontynentalnej wymiany handlowej pomiędzy Chinami a państwami europejskimi za pomocą pasa nowoczesnych kolei szerokotorowych oraz integracja gospodarczo-kulturowa państw partycypujących w projekcie, na których terytoriach mają się dokonywać w tym zakresie chińskie inwestycje.

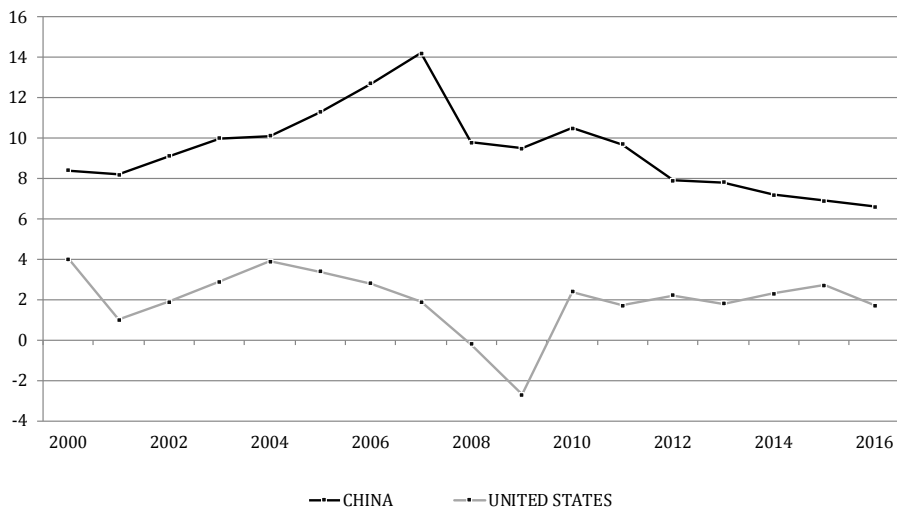
Nieodłącznym kontekstem warunkującym obiektywne naukowo spojrzenie na budowę handlowego „pomostu” chińsko-europejskiego, wyrażanego poprzez koncepcję *One Belt One Road Initiative*, jest również problematyka gospodarczej rywalizacji o charakterze geopolitycznym pomiędzy Chińską Republiką Ludową a Stanami Zjednoczonymi. Jednym z celów gospodarczej ekspansji Chin jest bowiem bezapelacyjnie dążenie do uzyskania statusu światowego hegemonu gospodarczego, a więc uzyskanie na tej płaszczyźnie przewagi w stosunku do Stanów Zjednoczonych².

Zauważalnym faktem jest szybki i stabilny wzrost gospodarczy Chin, który przewyższa wzrost gospodarczy Stanów Zjednoczonych (w ujęciu procentowym). Jednakże pod względem gospodarczym, uwzględniając wartość wytwarzanego produktu krajowego brutto, Stany Zjednoczone wciąż mają przewagę nad Chinami.

¹ National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Pekin 2015, [online] http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html [dostęp: 3.01.2018].

² J. Men, G. Balducci, *EU & China Relations in the 21st Century*, [w:] *Prospects and Challenges for EU-China Relations in the 21st Century The Partnership and Cooperation Agreement*, eds. J. Men, G. Balducci, Brussel 2010, s. 21–31.

Wykres 1. Produkt krajowy brutto w skali roku Chińskiej Republiki Ludowej i Stanów Zjednoczonych w latach 2000–2016 (%)



Źródło: data.worldbank.org [dostęp: 3.01.2018].

Tab. 1. Produkt krajowy brutto Chin i Stanów Zjednoczonych w 2016 roku

Ranking	Gospodarka	Wartość PKB (mln \$)
1	Stany Zjednoczone	18 624 475
2	Chińska Republika Ludowa	11 199 145

Źródło: <http://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf> [dostęp: 03.01.2018].

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku artykułuje zatem potrzebę przyśpieszonego wzrostu gospodarczego państwa i może być postrzegana jako element dalszej rywalizacji gospodarczej z dominującymi do tej pory Stanami Zjednoczonymi. Jak podkreśla Francis Fukuyama, autor koncepcji polityczno-historiozoficznej „końca historii”, działania o charakterze rywalizacyjnym Chin ze Stanami Zjednoczonymi stanowią próbę osiągnięcia „dominacji pokojowej”, zaś metody do niej prowadzące

określić można mianem *soft power*³. Na płaszczyźnie geopolitycznej dążenie Chin do uzyskania supremacji jest uzasadnione nie tylko warunkami geograficznymi, gospodarczymi i politycznymi⁴, lecz również klasycznymi teoriami geopolitycznymi, w tym teorią *Rimlandu* Nicolasa Spykmana czy też teorią *Heartlandu* sir Halforda Mackindera (który w swych późniejszych pracach zaadaptował teorię Spykmana)⁵. Problematyka między innymi tego, jak bardzo projekt chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku wpisuje się w tradycyjne modele geopolityczne, zostaje wyeksponowana w dalszej części niniejszego artykułu.

Chińska koncepcja rewitalizacji oryginalnego szlaku jedwabnego stanowi więc interesujący problem badawczy zwłaszcza w zakresie nauk o polityce i stosunkach międzynarodowych, głównie ze względu na zróżnicowany charakter projektu. Potencjalna realizacja projektu Nowego Jedwabnego Szlaku, którego finalizacja datowana jest przez rząd ChRL na 2049 roku, otwiera zupełnie nowe szanse, jak i zagrożenia na płaszczyznach stosunków międzynarodowych oraz szeroko rozumianej geopolityki (między innymi w zakresie równowagi sił). Niniejszy artykuł ma na celu – za pomocą analizy treści – przedstawienie uwarunkowań geopolitycznych realizacji Inicjatywy Pasa i Drogi oraz potencjalnych zagrożeń, jakie może nieść z sobą realizacja projektu na płaszczyźnie międzynarodowej i geopolitycznej. Praca zawiera przegląd dotychczas zawartych w literaturze przedmiotu prognoz dotyczących bezpieczeństwa realizacji chińskiego projektu, jak i jego potencjalnych konsekwencji.

One Belt One Road – chiński plan Marshalla? Charakter, założenia i rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku

Nowy Jedwabny Szlak wpisuje się w historię przemian gospodarczych Chin jako kolejny etap ewolucji chińskiej gospodarki. Aby obiektywnie poddać go analizie, warto w tym momencie przytoczyć historyczne początki, bez których prawdopodobnie nie istniałaby możliwość stworzenia tak zaawansowanego i masowego projektu współpracy handlowej i politycznej, wykraczającej poza kontynent azjatycki.

Początki gospodarczych sukcesów ChRL wiążą się z transformacjami systemowymi poczynionymi przez panującego po Mao Zedongu Deng Xiaopinga. Właściwa reforma gospodarki chińskiej rozpoczęła się w latach osiemdziesiątych XX wieku i dotyczyła początkowo rolnictwa i utworzenia specjalnych stref ekonomicznych.

³ F. Fukuyama, *Soft Talk, Big Sticks*, [w:] *To Lead the World. American Strategy after the Bush Doctrine*, eds. M. P. Leffler, J. W. Legro, New York 2008, s. 231–234.

⁴ Ibidem, s. 219–242.

⁵ Zob. H. J. Mackinder, *Democratic Ideals and Reality*, London 1919; N. J. Spykman, *America's Strategy in World Politics. The United States and the Balance of Power*, New York 1942; idem, *The Geography of Peace*, New York 1944.

Faza druga reform Xiaopinga, jak słusznie dostrzega Tomasz Hoffmann⁶, miała charakter sensu stricto kapitalistyczny – rozpoczęto procesy prywatyzacyjne, poczynając od sektora przemysłowego ze względu na niską rentowność państwowych zakładów pracy. Trzecia faza reform gospodarki chińskiej, zdaniem Hoffmanna, przypadła na drugą połowę lat osiemdziesiątych i obejmowała szerokie zmiany reżimu politycznego z dyktatury proletariatu w stronę „demokratyzującego” autorytaryzmu z gospodarką wyposażoną w wiele elementów natury wolnorynkowej (jak na przykład masowa komercjalizacja i prywatyzacja państwowego przemysłu, wprowadzenie zasady państwa prawa czy też „odchudzenie” administracji państwowej)⁷. Rozwiązania przyjęte przez Xiaopinga były nie tylko reformą tymczasową zastanej, podupadającej gospodarki chińskiej, lecz można je traktować jako początek kształtowania się świadomej polityki zarówno gospodarczej, jak i strategicznej w zakresie stosunków międzynarodowych.

Obiektywnie niezwykle użyteczna synteza różnych momentów ewolucyjnych zmian w systemie gospodarki chińskiej zaprezentowana przez Hoffmanna zasługuje jednak na rozwinięcie. Czwarty etap, który należy wskazać, to początek XXI wieku, czas tuż po azjatyckim kryzysie finansowym. W tym bowiem okresie Komunistyczna Partia Chin, sprawująca w państwie jedyną realną władzę polityczną, reprezentowana już w osobie Hu Jintao, wyznaczyła nowy kierunek gospodarki chińskiej – kierunek powolnego przestawiania gospodarki z ilości na jakość. Towarzyszyły temu inwestycje w badania naukowe i technologię. Zaowocowało to stworzeniem strategii dążącej do osiągnięcia statusu państwa, które dysponuje przewagą technologiczną także w zakresie technologii innowacyjnych (*innovation powerhouse*). Chociaż cel został wyznaczony do 2020 roku, to już w ostatnim, 2017 roku eksperci, a także świat mediów powszechnie mówią o jego finalizacji zakończonej sukcesem⁸.

Jednocześnie w pierwszej dekadzie XXI wieku określono cel pokrewny: osiągnięcie przez Chiny statusu lidera w zakresie technologii innowacyjnych. Co ciekawe, plan ten został wyznaczony do 2050 roku. Do 2049 roku zapowiedziano zaś całkowitą finalizację projektu Nowego Jedwabnego Szlaku⁹. Równocześnie, dwa lata przed oficjalną zapowiedzią rządu ChRL zawierającą szczegóły dotyczące

⁶ T. Hoffmann, *Polityka innowacyjna w gospodarce Chin*, [w:] *Perspektywy i bariery rozwoju chińskiej gospodarki*, red. J. Marszałek-Kawa, Toruń 2016, s. 126–131.

⁷ Ibidem, s. 129–130.

⁸ Zob. <http://bruegel.org/2017/08/china-is-the-worlds-new-science-and-technology-powerhouse> [dostęp: 4.01.2018]; <https://www.cnbc.com/2017/07/18/china-emerging-as-a-tech-and-innovation-powerhouse.html> [dostęp: 4.01.2018]; http://www.chinadaily.com.cn/kindle/2017-10/01/content_32725468.htm [dostęp: 4.01.2018].

⁹ W. Yiwei, *Inicjatywa „Jeden Pas i Jedna Droga”. Co rozwój Chin oznacza dla świata?*, Toruń 2016, s. 25.

*OBOR Initiative*¹⁰, w 2013 roku powstał bazujący na niemieckim planie rozwoju przemysłowania Niemiec (*Industry 4.0*) chiński projekt *Made in China 2025*¹¹, który przede wszystkim zakłada stopniową ewolucję w zakresie wytwarzanych przez chińskie firmy produktów – największy dotychczasowy atut gospodarki chińskiej w świecie kapitalistycznym i globalistycznym, tj. tania siła robocza i produkt masowy, w dłuższej perspektywie ma być zastąpiony nowoczesnymi technologiami *hi-tech*, produkty chińskie natomiast docelowo mają się kojarzyć z wysoką jakością¹².

Kontynuując zapoczątkowaną przez Hoffmanna klasyfikację etapów rozwoju gospodarki chińskiej, należy wskazać etap ostatni, który jednocześnie – jak wszelkie informacje wskazują – dopiero się rozpoczyna. Mowa oczywiście o szeregu inwestycji związanych z koncepcją budowy Nowego Jedwabnego Szlaku. Jest to etap zintensyfikowanej eksploracji zewnętrznych rynków zbytu dla produktów chińskich, przy jednoczesnym osiągnięciu wyższej pozycji Chin na arenie międzynarodowej również w zakresie strategicznym i geopolitycznym¹³.

Nowy Jedwabny Szlak docelowo ma mieć wymiar funkcjonalny, pomagający Chinom osiągać wyznaczone cele polityczne, jak na przykład: rozszerzenie i stworzenie przez Chiny nowych warunków handlu światowego, zacieśnianie relacji dyplomatycznych z największymi rynkami finansowymi (głównie z Unią Europejską), pobudzenie wzrostu gospodarczego Chin oraz globalnego wzrostu gospodarczego po epoce wielkiego kryzysu finansowego, a także stworzenie nowego modelu współpracy regionalnej w XXI wieku (z państwami partycypującymi w projekcie)¹⁴. Model gospodarczej strategii Państwa Środka ma więc wymiar zarówno ekspansywny, jak i integracyjny. W literaturze przedmiotu podkreśla się również wieloaspektowość *One Belt One Road Initiative*, biorąc pod uwagę rodzaj relacji pomiędzy partycypantami projektu, jaką proponują Chiny. W przeciwieństwie do amerykańskiej wizji dotyczącej integracji państw regionu Bliskiego i Dalekiego Wschodu, która wynika z zupełnie innego paradygmatu niż perspektywa chińska i w związku z powyższym wykazuje się zgoła odmiennymi priorytetami (demokryzacja państw regionu, zabezpieczenie przed konfliktami etnicznymi, mobilizacja do zapewniania bezpieczeństwa w Afganistanie i Pakistanie), proponowana przez Chiny relacja z państwami biorącymi udział w Inicjatywie Pasa i Drogi charakteryzuje się podejściem bardziej równorzędnym, podmiotowym, partnerskim, a nie

¹⁰ National Development and Reform Commission..., op. cit.

¹¹ J. Wübekke, M. Meissner, M. J. Zenglein, J. Ives, B. Conrad, *Made in China 2025. The making of a high-tech superpower and consequences for industrial countries*, [online] http://www.iberchina.org/files/2016/MadeinChina_2025_merics.pdf [dostęp: 3.01.2018], s. 17.

¹² Ibidem, s. 11.

¹³ K. Niemiec, *Teorie „Heartlandu” i „Rimlandu” jako jeden z możliwych geopolitycznych kluczy do odczytania XXI-wiecznych chińskich projektów globalnych*, [w:] *Perspektywy i bariery...*, op. cit., s. 27.

¹⁴ W. Yiwei, op. cit., s. 38–40.

przedmiotowym¹⁵. Zauważalnym faktem jest ambiwalentny stosunek Chin do polityki wewnętrznej państw-członków Nowego Jedwabnego Szlaku i podkreślany brak jakiegokolwiek chęci do ingerencji wewnętrznych. Stosunek ChRL do państw położonych na linii Szlaku można określić więc jako *sensu stricto* pragmatyczny i nastawiony na realizację określonych celów¹⁶.

Z kolei w ramach budowy infrastruktury kolei szerokotorowych łączących Chiny z Europą (czyli *de facto* z geopolitycznego punktu widzenia, który zostanie zaprezentowany poniżej, *Rimland* azjatycki z *Rimlandem* europejskim) ChRL przewiduje udzielenie znacznego wsparcia państwom partycypującym, polegającego między innymi na udzielaniu niskooprocentowanych pożyczek kapitału potrzebnego do zrealizowania inwestycji. Mniejszym, aczkolwiek występującym w literaturze przedmiotu celem Nowego Jedwabnego Szlaku jest bowiem polepszenie sytuacji gospodarczej państw wzdłuż Jedwabnego Szlaku, które dzięki geograficznemu położeniu pomiędzy dwiema potęgami gospodarczymi (Europą i Chinami) zaczną się rozwijać szybciej, a poziom zadowolenia obywateli z życia stanie się wyższy¹⁷. Według stanu z 2016 roku Inicjatywą Pasa i Drogi objęte są 64 państwa¹⁸.

Planowany Nowy Jedwabny Szlak zorientowany jest przede wszystkim na budowę trzech nowych korytarzy handlowych:

1. „Trasa północna” (Pekin–Rosja–Niemcy–Europa Północna)
2. „Szlak Środkowy” (Pekin–Xi’an–Urumqi–Afganistan–Kazachstan–Węgry–Paryż)
3. „Szlak Południowy” (Pekin–Sinciang–Pakistan–Iran–Irak–Turcja–Włochy–Hiszpania)

Zaznacza się również utworzenie w ramach tego samego projektu połączenia morskowego (*The 21st-Century Maritime Silk Road*), które przebiegałoby przez Morze Południowo-Chińskie, Ocean Indyjski i Zatokę Perską¹⁹.

Należy także podkreślić, że infrastrukturalny plan Nowego Jedwabnego Szlaku ewoluje, o czym najdobitniej świadczyć może koncepcja pasa arktycznego²⁰. Chociaż uznanie, że Chiny są państwem arktycznym, naturalnie może być kontrowersyjne²¹, to jednak koncepcja ta uwidacznia pragnienie dywersyfikacji tras handlowych i próbę dodatkowego, potencjalnego zabezpieczenia, między innymi

¹⁵ W. Jędrzejewski, *Nowy Jedwabny Szlak: gospodarczy wymiar amerykańskiej i chińskiej koncepcji strategii względem Azji Środkowej*, [w:] *Perspektywy i bariery...*, op. cit., s. 50–51.

¹⁶ W. Yiwei, op. cit., s. 188–190.

¹⁷ Ibidem, s. 35–37.

¹⁸ Ibidem, s. 94–95.

¹⁹ National Development and Reform Commission..., op. cit., „Framework” [online] http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html [dostęp: 4.01.2018].

²⁰ A. Wong, *China: We are a «Near Arctic State» and want a «Polar Silk Road»*, [online] <https://www.cnn.com/2018/02/14/china-we-are-a-near-arctic-state-and-we-want-a-polar-silk-road.html> [dostęp: 14.08.2018].

²¹ Ibidem.

wynikającego z niebezpieczeństwa związanego z kontrolowaną przez wojska amerykańskie cieśniną Malakka – regionem charakteryzującym się niezwyklej relewancją geostrategiczną. Z tego samego powodu trwają rozmowy dotyczące dopuszczenia do eksploatacji przez Chiny Zatoki Bengalskiej²². Już na wstępnym etapie dostrzegalne są liczne zagrożenia realizacji nowego pasa Szlaku, które ze względu na umiejscowienie geograficzne projektu koncentrują się między innymi na relacjach Pekinu z Moskwą oraz Tokio. Należy w tym miejscu przywołać spotkanie między premierem rosyjskim Dmitrijem Miedwiediewem a prezydentem ChRL Xi Jinpingem, które miało miejsce 1 listopada 2017 roku, wtedy bowiem doszło do wstępnej obopólnej zgody co do budowy chińskiego pasa arktycznego²³.

Powyższe dane pokazują, jak bardzo zakładany projekt jest zróżnicowany, wielowymiarowy, a także rozbudowany. Z tego powodu znaleźć można również w literaturze przedmiotu porównania chińskiego projektu Nowego Jedwabnego Szlaku z planem Marshalla²⁴. Jest to jednak określenie o charakterze bardziej publicystycznym niżli naukowym, dlatego dbając o metodologię badań, powinno się go unikać. Niewątpliwie jednak podobieństwem obydwu projektów jest rozmiar inwestycji i ich niezwykle kapitałochłonny charakter.

Istotną kategorią teoretyczną, bez której analiza chińskiego przedsięwzięcia nie byłaby kompletna, jest *inclusion* (inclusion). Jako antonim *exclusion*, przybiera ona w literaturze przedmiotu odnoszącej się do projektu Nowego Jedwabnego Szlaku znaczenia „wszechstronnej otwartości” i „wspólnoty interesów”²⁵. Próby angażowania przez Chiny do partycypacji w *OBOR Initiative* państw leżących na linii szlaku odbywają się na płaszczyźnie obopólnych interesów i kooperacyjnej strategii *win-win*²⁶. Kategoria inkluzywności jest nie tylko jednym z czynników charakteryzujących stosunek Chin do państw współuczestniczących w projekcie (na przykład w zakresie obopólnych korzyści czy też wspomnianego wcześniej założenia o braku ingerencji w wewnętrzne sprawy państw), ale również wyznacza nowy poziom budowania relacji w obszarze polityki zagranicznej Chińskiej Republiki Ludowej.

²² K. Bobkowski, *Chiny w grze o dominację nad Eurazją*, „Przegląd Geopolityczny” 2013, nr 6, s. 54.

²³ Z. Yunbi, Z. Yue, *Xi backs building of polar Silk Road*, [online] http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34007511.htm [dostęp: 28.06.2018].

²⁴ B. Simpfendorfer, *Beijing's Marshall Plan*, “The New York Times”, [online] http://www.nytimes.com/2009/11/04/opinion/04iht-edsimpendorfer.html?_r=0 [dostęp: 4.01.2018].

²⁵ W. Yiwei, op. cit., s. 163–167.

²⁶ X. Jinping, Przemówienie otwierające spotkanie *Belt and Road Forum*, Pekin 2017, [online] http://news.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm [dostęp: 4.01.2017].

Geopolityczny wymiar Nowego Jedwabnego Szlaku

Nowy Jedwabny Szlak to projekt, którego charakter wykracza poza płaszczyznę gospodarczo-transportową i komunikacyjną. Projekt w zamierzeniu spełniać ma jeszcze inne cele: kulturowo-wizerunkowe oraz geopolityczne²⁷. Są to, rzecz jasna, cele polityczne, w kontekście których Inicjatywa Pasa i Drogi może być interpretowana jako narzędzie wywierania wpływu politycznego.

Poprzez szereg intratnych propozycji kapitałowych, w tym nisko oprocentowanych pożyczek, stanowiących potencjalnie czynnik zwiększający rozwój gospodarczy państw partycypujących w projekcie²⁸, Chiny podnoszą swoje znaczenie na arenie międzynarodowej. Dzięki proponowanemu modelowi współpracy, który określić można mianem współpracy całej grupy, a nie poszczególnych „aktorów politycznych”²⁹, propozycja budowy Jedwabnego Szlaku może być dla państw regionu tym bardziej atrakcyjna. Ponieważ projekt dopiero się rozwija, nie ma empirycznych dowodów na to, że powyższy model współpracy („wielu dla wielu”)³⁰ faktycznie w takiej formie będzie realizowany przez ChRL, niemniej jednak dotychczasowe deklaracje chińskiego rządu w tym zakresie pozostają konsekwentne i niezmiennie.

Rozumienie współczesnego geopolitycznego położenia Chin sięga teorii z zakresu klasycznej myśli geopolitycznej, której prekursorami byli między innymi sir Halford Mackinder i Nicolas Spykman. Nowy sposób spojrzenia na polityczny porządek świata, uzyskany dzięki analizom wpływu niezmiennych warunków geograficznych na ewolucję historyczną państw, pozwolił wyżej wymienionym autorom na stworzenie generalizującej koncepcji dotyczącej podziału świata na jego rdzeń (*Heartland*) oraz *Rimland* – geograficzny pas obrzeży geopolitycznej „wyspy świata”³¹. Uwzględniwszy nawet współczesne prądy naukowe alternatywne względem geopolityki klasycznej, właściwe rozumienie geopolitycznej pozycji Państwa Środka nie jest możliwe bez teorii *Heartlandu* i *Rimlandu*. Wyspa świata to zdaniem Mackindera i geopolityków klasycznych obszar terytorialny współczesnej Federacji Rosyjskiej, wschodnich obszarów Europy Wschodniej, północno-zachodnich Chin, Mongolii, północnego Iranu i Afganistanu. Jest to region niezwykle

²⁷ M. Lisewski, *Europa Dwóch Prędkości a Nowy Jedwabny Szlak. Podstawowe problemy, wyzwania i potencjalne zmiany*, [w:] *Europa Dwóch Prędkości. Aspekty prawne, polityczne i gospodarcze*, red. J. Stępniaik, Warszawa 2017, s. 261–264.

²⁸ W. Yiwei, op. cit., s. 164.

²⁹ B. Molier, *Multinationality, Defensivity, and Collective Security*, Centre for Peace and Conflict Research, “Working Papers” 1993, No. 20, s. 14.

³⁰ W. Yiwei, op. cit., s. 58.

³¹ Chociaż początkowo teoria *Rimlandu* stanowiła Spykmanowską kontrpropozycję na Mackindera teorię *Heartlandu*, później ze względu na podobieństwo i korelacje interpretacyjne w literaturze przedmiotu uległy one syntezie. Zob. H. J. Mackinder, op. cit.; N. J. Spykman, *America's Strategy...*, op. cit.; idem, *The Geography of Peace*, op. cit.

bogaty w surowce naturalne, jednocześnie jednak niezdolny do utrzymania nadwyżek demograficznych (co najdobitniej odzwierciedlone zostało przez migracje ludów, między innymi mongolskich i tureckich, w XIII wieku na skutek wystąpienia charakterystycznej dla tamtejszego klimatu znaczącej suszy³²). *Rimland* natomiast to pas geograficzny obejmujący Europę Środkowo-Zachodnią (*Rimland europejski*) i – z drugiej strony globu – terytoria w największej części należące do współczesnych Chin (*Rimland azjatycki*). O ile *Rimland europejski* „rozcłonkowany” jest na szereg odrębnych państwowości, tak współcześnie, jak historycznie, o tyle *Rimland azjatycki* niemal zawsze stanowił terytorium bardziej scentralizowane i połączone. Historycznie powyższe regiony geopolityczne wykazywały się jednak wieloma podobieństwami. Charakteryzowały się podobnymi wartościami demograficznymi (przed początkiem naszej ery posiadały liczbę mieszkańców 20–30 mln), zbliżoną powierzchnią terytorialną i większą swobodą w zakresie akumulacji dóbr i kapitału³³.

Chińska propozycja budowy Nowego Jedwabnego Szlaku to projekt zakładający *de facto* połączenie dwóch podobnych do siebie, historycznych regionów geopolitycznych. To jednocześnie próba integracji dwóch spośród trzech najpotężniejszych gospodarek i rynków finansowych świata (europejskiego i prężnie się rozwijającego – chińskiego). Poprzez Nowy Jedwabny Szlak Chiny proponują światu docelowo przeorientowanie istniejącego ładu, który od układu w Bretton Woods znajduje się pod hegemonią Stanów Zjednoczonych. Intensyfikację współpracy międzynarodowej w ramach *OBOR Initiative*, mającą na celu rozbudowę regionu, a także rozwój współpracy gospodarczej między rynkami europejskimi a Chinami na nieznaną dotąd skalę można traktować jako poszerzenie chińskiego wpływu politycznego i znaczenia geopolitycznego. Nowy Jedwabny Szlak, jako instrument wpływu politycznego, stanowi platformę przełożenia przewagi gospodarczej na przewagę polityczną³⁴.

Podsumowanie

Jak wskazano w niniejszym artykule, chiński projekt Nowego Jedwabnego Szlaku ma charakter wieloaspektowy i nie dotyczy wyłącznie zwiększania poziomu rozwoju gospodarczego Chińskiej Republiki Ludowej poprzez wzrost eksportu towarów do Europy za pomocą przecinającej obydwie kontynenty linii szybkich kolei szerokotorowych. Nowy Jedwabny Szlak ma również wymiar geopolityczny i może być traktowany jako ekspansjonistyczne narzędzie wywierania wpływu politycznego.

³² L. Moczulski, *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Warszawa 2000, s. 97.

³³ Ibidem, s. 101–103.

³⁴ W. Jisi, «*Marching Westwards*»: *The Rebalancing of China's Geostrategy*, [w:] *The World in 2020 According to China. Chinese Foreign Policy Elites Discuss Emerging Trends in International Politics*, ed. S. Binhong, vol. 2, Leiden–Boston 2014, s. 131.

W artykule analizie i rozwinięciu poddane zostały etapy rozwoju chińskiej gospodarki (za Hoffmannem). Ostatni do tej pory, piąty etap ekspansjonistycznego rozwoju chińskiej gospodarki ma wymiar przede wszystkim globalistyczny, a jego charakter najlepiej oddają projekty chińskiego rządu skupione na przeniesieniu charakteru gospodarki z taniej i niskorozwiniętej na operującą wysokim poziomem technologicznym (*Made in China 2025*). Z drugiej strony etap ten wyrażany jest przez przeniesienie dominacji gospodarczej w regionie na dominację polityczną i geopolityczną, co może być oceniane jako kolejny etap rywalizacji politycznej z USA, cechujący się naciskiem na poszerzanie geopolitycznych stref wpływu poprzez ekspansję gospodarczą i „dominację pokojową”³⁵. Jako swoiste narzędzie osiągnięcia powyższych celów służy między innymi *One Road One Belt Initiative*.

Niniejszy artykuł dowodzi również, że klasyczne koncepcje geopolityczne takich autorów, jak Nicholas Spykman czy Halford Mackinder, są wciąż aktualne i metodologicznie użyteczne w badaniach wielowymiarowych projektów z zakresu polityki zagranicznej, takich jak na przykład koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku.

THE GEOPOLITICAL DIMENSION OF THE CHINESE CONCEPT OF THE NEW SILK ROAD (ONE BELT ONE ROAD INITIATIVE) AS THE INSTRUMENT OF POLITICAL INFLUENCE. FUNDAMENTAL ASSUMPTIONS, OBJECTIVES AND PROSPECTIVE DEVELOPMENT

ABSTRACT

The Chinese approach to the One Belt One Road Initiative (OBOR), also known as the New Silk Road, for the first time was officially presented by the Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Economy of the People's Republic of China in the document 'Vision and Actions on Jointly Building Silk Road and 21st-Century Maritime Silk Road' (2015). In the source literature the idea is widely recognized as the largest international and intercontinental economic project so far. In hereby work the fundamental assumptions and objectives of the One Belt One Road Initiative are presented. However, the economical development and intensification of international trade within Chinese intercontinental infrastructure investments might be considered as a major part of the OBOR Initiative, and – as the Author proves – the project of further economical development of People's Republic of China has also a relevant geopolitical dimension. The presented concept exemplifies a new foreign policy direction of the Middle Kingdom and also outlines the next stage of China's political rivalry with the United States. In the article the author expands on the classification of historical development of China and presents the geopolitical analysis of the OBOR Initiative. The research was accompanied by the selection of methodology and research sources, which consist of the publications of both Polish and foreign authors. The article ends with conclusions of the presented analyses.

KEYWORDS

New Silk Road, One Belt One Road, People's Republic of China (PRC), the *Rimlands* theory, geopolitics, foreign affairs

³⁵ F. Fukuyama, op. cit., s. 231-234.

BIBLIOGRAFIA

1. Bobkowski K., *Chiny w grze o dominację nad Eurazją*, „Przegląd Geopolityczny” 2013, nr 6.
2. Fukuyama F., *Soft Talk, Big Sticks*, [w:] *To Lead the World. American Strategy after the Bush Doctrine*, eds. M. P. Leffler, J. W. Legro, New York 2008.
3. Hoffmann T., *Polityka innowacyjna w gospodarce Chin*, [w:] *Perspektywy i bariery rozwoju chińskiej gospodarki*, red. J. Marszałek-Kawa, Toruń 2016.
4. Jędrzejewski W., *Nowy Jedwabny Szlak: gospodarczy wymiar amerykańskiej i chińskiej koncepcji strategii względem Azji Środkowej*, [w:] *Perspektywy i bariery chińskiej gospodarki*, pod. red. J. Marszałek-Kawa, Toruń 2016.
5. Jisi W., «*Marching Westwards*»: *The Rebalancing of China's Geostrategy*, [w:] *The Word in 2020 According to China. Chinese Foreign Policy Elites Discuss Emerging Trends in International Politics*, ed. S. Binhong, vol. 2, Leiden–Boston 2014.
6. Lisewski M., *Europa Dwoch Prędkości a Nowy Jedwabny Szlak. Podstawowe problemy, wyzwania i potencjalne zmiany*, [w:] *Europa Dwoch Prędkości. Aspekty prawne, polityczne i gospodarcze*, red. J. Stępnia, Warszawa 2017.
7. Mackinder H. J., *Democratic Ideals and Reality*, London 1919.
8. Men J., Balducci G., *EU & China Relations in the 21st Century*, [w:] *Prospects and Challenges for EU-China Relations in the 21st Century The Partnership and Cooperation Agreement*, eds. J. Men, G. Balducci, Brussel 2010.
9. Moczulski L., *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Warszawa 2000.
10. Molier B., *Multinationality, Defensivity, and Collective Security*, Centre for Peace and Conflict Research, “Working Papers” 1993, No. 20.
11. National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Pekin 2015, [online] http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html [dostęp: 3.01.2018].
12. Niemiec K., *Teorie „Heartlandu” i „Rimlandu” jako jeden z możliwych geopolitycznych kluczy do odczytania XXI-wiecznych chińskich projektów globalnych*, [w:] *Perspektywy i bariery chińskiej gospodarki*, red. J. Marszałek-Kawa, Toruń 2016.
13. Spykman N. J., *America's Strategy in World Politics. The United States and the Balance of Power*, New York 1942.
14. Spykman N. J., *The Geography of Peace*, New York 1944.
15. Wübekke J., Meissner M., Zenglein M. J., Ives J., Conrad B., *Made in China 2025. The making of a high-tech superpower and consequences for industrial countries*, [online] http://www.iberchina.org/files/2016/MadeinChina_2025_merics.pdf [dostęp: 3.01.2018].
16. Wong A., *China: We are a «Near Arctic State» and want a «Polar Silk Road»*, [online] <https://www.cnbc.com/2018/02/14/china-we-are-a-near-arctic-state-and-we-want-a-polar-silk-road.html> [dostęp: 14.08.2018].
17. Yiwei W., *Inicjatywa „Jeden Pas i Jedna Droga”. Co rozwój Chin oznacza dla świata?*, Toruń 2016.
18. Yunbi Z., Yue Z., *Xi backs building of polar Silk Road*, [online] http://www.chinadaily.com.cn/world/cn_eu/2017-11/02/content_34007511.htm [dostęp: 28.06.2018].

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

1. <http://bruegel.org/2017/08/china-is-the-worlds-new-science-and-technology-powerhouse> [dostęp: 4.01.2018].
2. <https://www.cnbc.com/2017/07/18/china-emerging-as-a-tech-and-innovation-powerhouse.html> [dostęp: 4.01.2018].
3. http://www.chinadaily.com.cn/kindle/2017-10/01/content_32725468.htm [dostęp: 4.01.2018].