

# Chińczyk, Węgier – dwa bratanki

27 lipca 2015

Węgry Viktora Orbana jako pierwszy kraj Unii Europejskiej przystąpiły do promowanego przez Chiny projektu „Jeden pas – jedna droga”, znanego także pod potoczną nazwą „nowy jedwabny szlak”. Projekt jest wielkim przedsięwzięciem na drodze do integracji gospodarczej obszaru eurazjatyckiego, w której dominować mają jednak Chiny.

Dla Chin więc projekt „nowy jedwabny szlak” – który jest jednym z czołowych projektów Xi Jinpinga – jest szansą na zwiększenie swych ekonomicznych, ale i politycznych wpływów. Natomiast wraz z rosnącą współpracą węgiersko-rosyjską przystąpienie do tego projektu jest kolejnym wyraźnym znakiem odwracania się Madziarów od struktur zachodnich i szukania współpracy ekonomicznej i politycznej ze Wschodem.

Podczas oficjalnej wizyty w Budapeszcie minister spraw zagranicznych ChRL Wang Ji oraz minister spraw zagranicznych i handlu Węgier Sijjártó podpisali memorandum w sprawie projektu „Jeden pas – jedna droga”. Zakłada on ogromne inwestycje w infrastrukturę transportową, przede wszystkim lądową i morską, na przestrzeni całej Eurazji – od ChRL, przez Rosję i Kazachstan, aż po Europę. Dlatego też potocznie komentatorzy mówią o „nowym jedwabnym szlaku”. Przywódca ChRL Xi Jinping przedstawił projekt „nowego jedwabnego szlaku” w drugiej połowie 2013 roku. W ciągu roku 2014 koncepcja zaczęła przybierać na znaczeniu, stając się elementem chińskiej polityki zagranicznej, zwłaszcza tak zwanych narzędzi soft power, czyli „miękkiego” wywierania wpływu. Oczywiście „nowy jedwabny szlak” służyć ma ekspansji ekonomicznej i – pośrednio – politycznej Chin: ma być jednak atrakcyjny dla „partnerów” zagranicznych: przedstawianiu koncepcji towarzyszą imprezy informacyjne, kulturalne, naukowe i eksperckie, a także

mniejsze projekty turystyczne. Chińczycy chcą inwestować w sieć drogową, linie kolejowe, mosty, tunele, rurociągi, porty lotnicze i morskie, a także sieć telekomunikacyjną. Słowem – we wszystko, co usprawni transport i wymianę handlową pomiędzy Chinami a Europą. W tym celu powstać ma państwowy Fundusz Jedwabnego Szlaku, dysponujący kapitałem w wysokości minimum 40 miliardów dolarów. Ale cały projekt nie ma być postrzegany wyłącznie jako przedsięwzięcie chińskie. „Atrakcyjny kształt” przedsięwzięcia i faktyczne zyski dla wszystkich zaangażowanych stron (zgodnie z formułą „win-win”, zakładającej, że wszystkie zaangażowane państwa wygrywają) mają przyciągnąć – oczywiście na zasadzie dobrowolności – nawet 50 państw Europy, Azji i Afryki.

Fundusze płyną jednak także pośrednio przez chińskie banki, nie będące formalnie podporządkowane bezpośrednio władzom państwa. Chiny dofinansowały już trzy swoje banki – China Development Bank, Export-Import Bank of China oraz Agricultural Development Bank of China – na kwotę 62 miliardów dolarów, by te mogły wspierać projekt. Jednak zarówno ze względów czysto finansowych, jak i politycznych, Pekin chce zaangażować w swój program jak największą ilość państw. Celem jest uzbieranie do końca tej dekady 2,5 biliona dolarów na inwestycje. Poparcie innych krajów, zwłaszcza zachodnich (europejskich i należących do Unii czy NATO) ma dla Chin ogromne znaczenie polityczne i prestiżowe, łagodzi bowiem negatywny wizerunek kraju ekspansywnego gospodarczo, nastawionego przede wszystkim na zalewanie innych państw swoimi (tańszymi) towarami i prowadzącego bardzo asertywną politykę zagraniczną, opartą na współpracy tylko z wybranymi (i od dawna tymi samymi) państwami.

Istnieją różne koncepcje korytarzy komunikacyjnych „nowego jedwabnego szlaku”, zarówno angażujące Rosję, jak i omijającą to państwo. Kluczowe znaczenie dla Chin mają jednak regiony zachodnich końców połączeń, czyli Europa Środkowo-Wschodnia (w tym Polska) w jednym, a Europa Południowo-Wschodnia (Bałkany,

Rumunia, Węgry) w drugim przypadku. Potwierdza się przez to po raz kolejny, że znajdujący się obecnie na wschodnio-zachodnim rozdrożu bałkański tygiel (Grecja, Serbia, Macedonia, Rumunia i Bułgaria) mają kluczowe znaczenie geopolityczne zarówno dla Zachodu (UE i NATO), jak i Wschodu (Rosja, oraz ChRL). Wprawdzie póki co Węgry są pierwszym unijnym krajem, który oficjalnie przystąpił do budowy „nowego jedwabnego szlaku”, ale wiadomo, że Chiny zainwestowały także w połączenia kolejowe pomiędzy Węgrami i Serbią.

„Nowy jedwabny szlak” ma być projektem konkurencyjnym zarówno wobec dominacji polityczno-ekonomicznej USA, jak i (choć nie w tak znaczącym stopniu) wobec rosyjskich projektów integracyjnych w Eurazji. Chiny liczą na zwiększenie swych wpływów na kraje, przez które przebiegały będą korytarze tranzytowe, a więc kraje arabskie na Bliskim Wschodzie, Izrael oraz Turcję, niektóre kraje Afryki (Kenię) oraz Europy Środkowo-Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Przy czym rozmiary inwestycji oraz ekonomiczne korzyści mają przyciągać nowych partnerów niezależnie od przynależności do politycznych bloków i sojuszy. Jeśli chiński projekt się ziści, będzie on ogromnym polityczno-ekonomicznym sukcesem państwa środka.

Autorstwo: Michał Soska

Źródło: [NaszaPolska.pl](http://NaszaPolska.pl)