

Ekspansja Chin nabiera tempa

– 1

4 listopada 2015

O Jedwabnym Szlaku [pisałem już](#) kilka miesięcy temu, jednak od tego czasu sporo się zmieniło, a projekt się rozwinął. Przypomnę więc krótko uwarunkowania geopolityczne.

Chiny, chcąc pokonać USA w walce o światową dominację, muszą wygrać walkę ekonomiczną. Stany Zjednoczone dominują na oceanach, a to właśnie przez nie przebiegają wszystkie główne szlaki handlowe. Bez dostępu do światowych rynków, chińska ekonomia szybko się załamie z powodu spiętrzenia się długu i gigantycznych mocy produkcyjnych, które polegają na eksporcie towarów na wszystkie kontynenty.

By sprostać temu wyzwaniu, prezydent Xi Jinping powołał do życia przedsięwzięcie, zwane Nowym Jedwabnym Szlakiem i strefą ekonomiczną. Jest to już nie tylko droga kolejowa i autostrada do Europy – szlaki łączące ze sobą najważniejsze centra światowego handlu. Są to również rurociągi, sieci energetyczne i ośrodki turystyczne. Celem jest przerzucenie wymiany handlowej z oceanów na tory.

PRZYCZYNY POWSTANIA PROJEKTU

W ostatnich dekadach, armia Stanów Zjednoczonych bazuje głównie na marynarce wojennej. Ma ona największą liczbę lotniskowców na świecie – co do tej pory w zupełności wystarczało, by utrzymać wszystkich w ryzach. Jednak, wraz z rozwojem chińskich i rosyjskich wojsk rakietowych, ta przewaga się kończy. Rakiety HGV i Kalibr-NK stanowią poważne zagrożenie dla marynarki wojennej USA. Aby zadać poważny cios gospodarkom tych krajów, Stany muszą tylko wstrzymać wymianę handlową. Najbardziej narażone są w tym momencie Chiny. Wystarczy tylko zablokować Cieśninę Malakka, by spowodować chaos i kolosalne straty.

ZASIĘG

Pojawił się więc pomysł reaktywacji Jedwabnego Szlaku. Jednak to nie wszystko. Przedsięwzięcie to rozwinęto o strefę ekonomiczną. Jedwabny Szlak i strefa ekonomiczna mają się składać z pięciu tras kolejowych:

- pierwsza: od Pekinu do Rotterdamu (przez Kazachstan, Rosję, Białoruś, Polskę i Niemcy)
- druga: od Chongqing do niemieckiego Duisburgu (przez Kazachstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, Turcję, Bułgarię, Węgry i Austrię)
- trzecia: od Kunming do Teheranu (przez Indie i Pakistan)
- czwarta: od Kunming do Singapuru (przez Birmę, Tajlandię i Malezję)
- piąta: od Pekinu do Vancouver (przez Rosję i USA).

Oprócz torów kolejowych do Europy pociągnięta będzie jeszcze autostrada. Obecnie, budowany jest odcinek kazachstański. Dodatkowo, ekspansja logistyczna rozszerza się na kupowaniu i otwieraniu kopalń oraz odwiertów. Chiny będą także dywersyfikować dostawy surowców energetycznych na Bliski Wschód. Rurociągi zostaną pociągnięte do wszystkich krajów bogatych w złoża.

Jak widać, plan jest bardzo ambitny. Ma on połączyć wszystkie najważniejsze kraje w Azji i Europie, tworząc podstawową sieć przepływu towarów, niezależną od mórz i oceanów.

ZALETY TRANSPORTU LĄDOWEGO transportu lądowego

Rozwiązanie takie ma wiele zalet. Obecny czas przepływu kontenerowca z Chin do Europy waha się od 4 do 6 tygodni, gdzie na obecnie istniejącej trasie jest to zaledwie 14 dni (1000 km dziennie). Czas ten będzie oczywiście skracany. Już w tym momencie pociągi z Chongqing wyjeżdżają do Europy średnio

5 razy w tygodniu. Bilans handlowy jest oczywiście po stronie Państwa Środka. Transport jest dużo bezpieczniejszy. Wraz z torami powstają wyspecjalizowane dworce przeładunkowe, które dzięki szybkiej wymianie ładunku przyczyniają się do zmniejszania kosztów transportu.

Wraz z rozwojem szlaków handlowych przewidziane są ogromne inwestycje w miasta i specjalne strefy ekonomiczne. Do miejsc tego typu mają być ściągani inwestorzy, którzy budując fabryki, dadzą pracę ludności przesiedlanej ze wsi do miast. Docelowo ma to być 400 mln ludzi. Obecnie, miasto Chongqing – dzięki połączeniu kolejowemu z Europą – jest najszybciej rozwijającym się miastem w Chinach. Mieszka tam ponad 30 mln ludzi (dwa razy więcej niż w Pekinie!). Chińskie PKB (wg rządowych statystyk) rośnie co roku około 10%.

Jak widać na ilustracji powyżej, jedna z tras ma przebiegać pod samą granicę Kanady z USA. Jest to bardzo ciekawa koncepcja, zważywszy, że to właśnie przeciwko Stanom jest wymierzony ten projekt. Chyba dla nikogo nie jest już tajemnicą, że czasy dominacji Wuja Sama się kończą. Siłę i przewagę militarną zawdzięczają już tylko dolarowi. Wraz ze spadkiem znaczenia dolara w światowych finansach, wyraźnie zaczyna maleć znaczenie USA. Dlatego też Chińczycy wyciągają rękę do Ameryki, planując trasę przez tunel pod Morzem Beringa.

POLITYKA

W przeciwieństwie do USA, Chiny planują rozszerzać swoje wpływy przez wymianę handlową i turystykę na zasadach win-win. Dzięki takim przedsięwzięciom obie strony zyskują. Dotychczasowy model neokolonialny – polegający na dominacji i pasożytnictwie (za sprawą rządowych marionetek i długu) – powinien zelżeć przynajmniej do czasu, kiedy chińskie elity, tak samo jak obecne amerykańskie, nie zdegenerują się do reszty.

Chiński prezydent Xi Jinping odwiedził Wielką Brytanię w październiku br. Brytyjczycy – co już nie raz udowodnili – są narodem, który potrafi wyczuć z której strony wieje wiatr. Tym razem, zdając sobie sprawę z ogromnego znaczenia Jedwabnego Szlaku, zawarli z Pekinem bardzo ciekawy układ. W zamian za ich poparcie w dopuszczeniu RMB do koszyka walut SDR, Jedwabny Szlak ma być przedłużony z Rotterdamu do Londynu.

Wykluczenie Anglii z tego połączenia, wiązałoby się ze znacznym podniesieniem znaczenia Berlina w Europie. Anglia, siłą rzeczy – jako najlepszy sojusznik upadającego imperium Stanów Zjednoczonych – zostałaby pociągnięta wraz z USA na dno. By poprawić swoją sytuację, Londyn zaczyna walczyć na dwóch frontach. Tradycyjnie udziela poparcia USA, ale jednocześnie szuka sobie nowych sojuszników na Wschodzie.

PODSUMOWANIE

Zanim powstanie cała sieć połączeń, projekt musi sprostać niemałym wyzwaniom: oprócz wrogich posunięć zachodniej oligarchii, zmierzyć się przyjdzie z lokalną ludnością. Szlak będzie przebiegać przez 21 państw. To mieszanek wybuchowa konfliktów militarnych, etnicznych i religijnych, a także – niezadowolonych mniejszości i strajków ludności pominiętych miast, które z pewnością stracą na znaczeniu wobec sąsiadów.

Dobrym przykładem skali tego problemu jest krwawe stłumienie buntu pracowników pewnej firmy w Kazachstanie, przejętej przez Chińczyków. Kilkumiesięczny strajk i narastająca frustracja zatrudnionych, doprowadziła do rozruchów ulicznych, podczas których zastrzelono kilkadziesiąt osób.

Na terenach Bliskiego Wschodu cały czas mają miejsce lokalne wojny. Terroryzm i bombardowania są na porządku dziennym, a to zdecydowanie nie sprzyja budowaniu przyjaznych relacji.

Jednak, jeśli coś ma zaradzić bezustannym konfliktom, to właśnie: mniej wojen i więcej handlu. Nic tak nie poprawia stosunków między narodami, jak wspólne realizowanie intratnych

kontraktów.

Autorstwo: Trader21

Źródła: IndependentTrader.pl, WolneMedia.net