

Niemcy i Chiny tworzą nowy szlak jedwabny przez Rosję

17 lipca 2014

W przeciwieństwie do tego, co działo się w Niemczech i Rosji, chińska prasa poświęciła dużo uwagi temu „nowemu szlakowi jedwabnemu”. Ogromne przedsięwzięcie, zaprojektowane przez Pekin, mające na celu przybliżenie tego miasta do Berlina i Moskwy, zarówno geograficznie jak i gospodarczo, co jednak moim zdaniem ma jeszcze dużo większe geopolityczne znaczenie. Chiński przywódca Xi Jinping, podczas swojej wizyty w Duisburgu, wezwał to miasto do budowy gospodarczego pasa szlaku jedwabnego, czyli wybrał miasto będące komercyjnym i stalowym ośrodkiem regionu rzeki Ruhry, i które jest nie tylko największym na świecie portem śródlądowym, ale także węzłem transportu i logistyki w Europie.

Podczas gdy Stany Zjednoczone pozycjonują się korzystnie za pomocą dwóch umów – Partnerstwa Transpacyficznego (eng. Transpacific Partnership, TPP) oraz Transatlantyckiego Partnerstwa w Dziedzinie Handlu i Inwestycji (eng. Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP), które mają im ponoć umożliwić opanowanie dwóch trzecich światowego handlu, tak projekt „New Silk Road” (nowy szlak jedwabny) ma połączyć Chiny, czyli drugą co do wielkości gospodarkę światową będącą tuż przed detronizacją Stanów Zjednoczonych, z Niemcami (największa gospodarka w Europie i czwarta na świecie) i Rosją (ósma gospodarka na świecie).

Śmiałość chińskiego męża stanu na poziomie geoekonomicznym i geopolitycznym może jednak znowu powołać do życia strategię, której fundamentem była anglosaska geopolityka istniejąca od czasów Sir Halforda Mackindera (teoretyka NATO) między wojnami światowymi, a mianowicie: za wszelką cenę uniemożliwić powstanie przymierza w Europie między Niemcami i Rosją. Dzisiaj Chiny i Niemcy są ze sobą połączone za pomocą

międzynarodowej sieci szyn kolejowych Europa-Xinjiang-Chongqing.

Agencja prasowa Xinhua oświadczyła, że od momentu otwarcia w 2011 roku sieci szyn kolejowych „Yu Nowa Europa” czas transportu towarów został zredukowany z pięciu tygodni (droga morska) do dwóch dni, a kolejna trasa szyn kolejowych otwarta w 2013 roku umożliwia transport w ciągu 12 dni i łączy Chengdu (stolica Sichuan, legendarny rezerwat dla misi panda) z polskim miastem Łódź, przechodząc przez wschodzące rynki, czyli Kazachstan, Rosję i Białoruś. Ta sieć zwana „nowym szlakiem jedwabnym” stałaby się przez „połączenie metropolii Chongqing (południowo-wschodnie Chiny) z Duisburgiem najważniejszym szlakiem handlowym świata” [1].

Niektórzy przepowiadają już, że Chiny w ciągu pięciu lat staną się największym partnerem handlowym Niemiec, gdyż „szanse na wzrost gospodarczy ich dotychczasowych najważniejszych partnerów takich jak Francja i Stany Zjednoczone są bardzo małe”.

A’propos sankcji nałożonych przez zachodnie mocarstwa na Rosję, irańska prasa nie omieszkała podkreślić zbliżenia się Chin do Niemiec i opublikowała wywiad z Williamem Engdahlem, niemiecko-amerykańskim oraz bardzo doświadczonym badaczem geopolityki zasobów energii, finansów i żywności, który wykłada na niemieckich i chińskich uniwersytetach [2]. Zdaniem dziennikarza prowadzącego ten wywiad prezydent Chin Xi Jinping dokonał mistrzowskiego osiągnięcia w dziedzinie dyplomacji gospodarczej przez zniweczenie „wysiłków neokonserwatywnej partii w Waszyngtonie mających na celu prowokację nowej konfrontacji między NATO a Rosją”.

Według Engdahla deklaracja Xi w Duisburgu ma „obiecujące perspektywy na wzrost gospodarczy w Eurazji”. Podkreślił, że Niemcy i Chiny są „dwoma lokomotywami gospodarczymi” znajdującymi się na końcach szlaku jedwabnego oraz zwrócił uwagę na to, że pojęcie „szlak jedwabny” odnosi się do

„prastarej trasy handlowo-kulturowej, która została zbudowana w roku 200 p.n.e. podczas panowania dynastii Han, aby połączyć Chiny, Azję Środkową i Azję Południową z Europą i Bliskim Wschodem”.

Podczas trzeciego zjazdu pełnego komunistycznej partii, Xi mówił nie tylko o „szlaku jedwabnym”, lecz również o „oceanicznym szlaku jedwabnym”. Dla chińskiego przywódcy eurazjatycka trasa jest „strategicznym priorytetem”, gdyż „Chiny muszą znaleźć nowe rynki do eksportu, a te, na których są obecnie aktywne muszą zachować, oraz że muszą pomniejszyć różnice między dobrze rozwiniętymi regionami nadbrzeżnymi takimi jak Szanghaj a częściami wewnętrznymi kraju, które są mniej rozwinięte”, aby „zagwarantować stabilność Chin i regionów ościennych”.

Jednak szlak jedwabny przechodzi przez pracowitą chińską prowincję Xinjiang, gdzie większość stanowią ujgurscy muzułmanie, czyli naród Azji Centralnej mongolskiego pochodzenia.

Engdahl stwierdza, że „trasa nowej infrastruktury przechodzi przez Rosję”, gdyż „nie ma na to gospodarczej alternatywy”, co wymaga wzmocnienia współpracy między Niemcami a Federacją Rosyjską, a w końcu między Chinami i tymi dwoma państwami. Dla Engdahla ważne jest również zwrócenie uwagi na fakt, że chiński przywódca, na tydzień przed swoją wielką podróżą po europejskich państwach, przyjął w Pekinie następcę tronu Arabii Saudyjskiej Bin Abdulaziz Al Sauda. Zaproponował mu udział w budowaniu gospodarczego pasa tras (lądowych i morskich) szlaku jedwabnego, aby wspierać „transport i wymianę kulturową”.

Bardzo charakterystyczne jest, że Xi zawsze łączy aspekty kulturowe z handlem, jak to pokazała jego historyczna wizyta w Jukatanie. Przywódca nie pozostawia nic losowi i, dokładnie jak jego premier, złożył wizytę różnym państwom w Azji Centralnej, którędy ma przebiegać szlak jedwabny, czyli

pojechał do Kazachstanu, Uzbekistanu, Turkmenistanu i Kirgistanu.

O sukcesie szlaku jedwabnego zadecyduje stabilność Azji Centralnej, co może okazać się trudne – awangardowy projekt ambitnego Xi, który zależy od pięciu czynników:

1. gospodarcza współpraca partnerów;
2. wzmocnienie spójności szlaku poprzez budowę dużego korytarza ruchu, który łączyłby Pacyfik z Bałtykiem i Azję Centralną z Oceanem Indyjskim;
3. liberalizacja handlu poprzez zlikwidowanie barier handlowych;
4. wzmocnienie współpracy walutowej, co moim zdaniem stopniowo osłabi dolara na korzyść chińskiego renminbi [yuan], indyjskiej rupi i „niemieckiego” euro;
5. pogłębienie stosunków między narodami państw partnerskich: 30 tysięcy członków Rady Kooperacyjnej Shanghaju będą w ciągu następnych dziesięciu lat studiować na chińskich uniwersytetach.

Według Engdahla decyzja Chin spojrzenia w kierunku „ich zachodu” odzwierciedla bardzo ważny aspekt bezpieczeństwa Chin. Kraj ten jest bardzo wrażliwy na zamknięcie trasy z Malakki, przez którą przechodzi 85 % ich importu i 80 % ich zasobów energetycznych.

Za pomocą projektu „nowego szlaku jedwabnego”, zarówno tego na lądzie, jak i tego na morzu, Chiny próbują zapobiec możliwemu zamknięciu trasy z Malakki.

Czy anglosaska para – mistrz sztuki „bałkanizowania” i destabilizowania – pozwoli na rozwinięcie się tej trójczłonowej osi Berlin-Moskwa-Pekin na nic nie reagując, czyli osi, która mogłaby doprowadzić do wielobiegunowego porządku świata?

Autor: Alfredo Jalife-Rahme

Tłumaczenie: Mira

Źródło: Voltairenet.org

PRZYPISY

[1] „Le président chinois appelle la Chine et l’Allemagne à construire la ceinture économique de la Route de la Soie”, Xinhua, 30.03.2014.

[2] „China uses economy to avert cold war”, F. William Engdahl, Press TV, 17.05.2014.