

Piotr Kłodkowski: Indie i Chiny w sporze o dominację w Azji i na Indo-Pacyfiku

Indie mają duży potencjał sojuszniczy, są w stanie współtworzyć potężne alianse militarno-polityczne, jak chociażby QUAD (razem z USA, Japonią i Australią), który został tak skonstruowany, aby stawić czoło chińskiej ekspansji na akwenach Indo-Pacyfiku. Nie jest on, jak widzi to Pekin, „azjatyckim NATO”, albowiem wzajemną współpracę militarną faktycznie ograniczono do obszarów morskich, niemniej jednak może zablokować lub utrudnić ambitne działania polityczno-wojskowe władz chińskich – pisze Piotr Kłodkowski w „Teologii Politycznej Co Tydzień”: „U progu nowego? Między Atlantykiem a Pacyfikiem”.

Żaden wróg nie powinien znać sekretów króla. Ten zaś powinien znać wszystkie słabości wroga. Powinien być jak żółw, który we właściwej chwili chowa pod skorupę wrażliwe członki swego ciała. (Czanakja, Arthashastra – Traktat o polityce)

Indie i Chiny to państwa-cywilizacje, o historii liczącej tysiące lat, przy tym funkcjonują nieprzerwanie jako wielkie obszary kulturowe i rozwijają dynamicznie własną potęgę ekonomiczno-militarną w XXI wieku. To kolosy ludnościowe, o największej na świecie populacji; Chiny w 2022 roku liczyły 1,45 miliarda, zaś Indie niewiele mniej: 1,4 miliarda, zaś w ciągu najbliższych dziesięciu lat staną się najludniejszym krajem świata. W 2023 roku łączne PKB Indii ma

wynosić około 3450 miliardów dolarów (3,45 biliona), natomiast PKB Chin niemal pięć razy więcej, bo 16700 miliardów (16,7 biliona). Dekadę później Indie wejdą na globalne podium supermocarstw gospodarczych, obok będących już tam od pewnego czasu Stanów Zjednoczonych i Chin, wyprzedzając Japonię i Niemcy. Należy jednak podkreślić to, że status ekonomicznego supermocarstwa, mierzonego za pomocą całościowego PKB, nie odzwierciedla w tym przypadku wysokiego poziomu zamożności obywateli. W 2022 roku PKB per capita nominalne wynosiło 2312 dolarów (z kolei PKB per capita PPP przekroczyło 7,5 tysiąca dolarów), podczas gdy w Chinach nieco powyżej 9 tysięcy dolarów (18 210 dolarów PKB per capita PPP), co oznacza, że Indie nadal pozostaną relatywnie ubogim krajem, zaś Chiny utrzymają status państwa o średnich przeciętnie dochodach obywateli. Tymczasem bilateralne relacje gospodarcze są całkiem niezłe, mimo że stan politycznego napięcia bywa dość często wysoki. Wymiana handlowa między obydwojoma krajami osiągnęła w 2021 roku rekordową wielkość 110,4 miliarda dolarów, co oznaczało potężną zwyżkę o ponad 42% w porównaniu z ubiegłym rokiem (77,7 miliarda). Indyjski eksport do Chin zanotował znaczny wzrost, aż o 21%, osiągając wielkość 22,9 miliarda, tyle że dynamika chińskiego eksportu do Indii była jeszcze większa i wynosiła 49%, co przełożyło się na sumę towarów i usług wielkości 87,5 miliarda dolarów[1]. Nietrudno obliczyć, że Indie (po raz kolejny) doświadczyły ogromnego deficytu – rekordowe 64,6 miliarda dolarów i wygląda na bardzo mało prawdopodobne, aby udałoby się go poważnie zredukować w najbliższej przyszłości. Przewaga rosnącego nieustannie potencjału chińskiego nad indyjskim wygląda na nieusuwalną, przynajmniej w ciągu najbliższych lat.

Ilustrują to nie tylko dane statystyczne, ale nawet zwykłe porównania metropolii, które w pewien sposób odzwierciedlają ambicje i standard życia mieszkańców. Mumbaj (dawniej Bombaj) – biznesowa stolica Indii

jest z pewnością jednym z najciekawszych przykładów imponującej architektury, i to zarówno z czasów panowania brytyjskiego, jak i całkiem współczesnych. Mnogość inicjatyw gospodarczych widocznych w wielu rozmaitych centrach biznesowych jak również w nowoczesnych pasażach handlowych odzwierciedla niezwykle dynamizm społeczny metropolii, ale przestarzały i mało efektywny system komunikacyjny, chaos w zarządzaniu aglomeracją, fatalny stan starych i pięknych architektonicznie budynków, wreszcie gigantyczna ilość slumsów – zgoda, że również zaangażowanych w działalność biznesową, jak chociażby ponadmilionowy Dharavi – i widoczna zwykła bieda, przeplatająca się jak nigdzie indziej w Indiach z ostentacyjnym bogactwem, dowodzą, że owe „okno wystawowe” państwa znajduje się gdzieś w połowie drogi między realnym i wyobrażonym Trzecim Światem a nowoczesną cywilizacją XXI wieku. Nic bardziej nie uderza aniżeli porównanie z Szanghajem, też jednym z „okien wystawowych” dzisiejszych Chin. Supernowoczesna infrastruktura transportowa (w tym największa na świecie sieć metra), znakomite połączenie starszej i zadbanej architektury sprzed epoki ChRL (na czele z odrestaurowaną dawną dzielnicą międzynarodową – Bund) z elegancko zaprojektowaną współcześnie grupą nowoczesnych budynków, wreszcie imponujący dynamizmem obszar Pudong, który sygnalizuje kierunek rozwoju nie tylko Chin, ale i całej Azji, udowadniają każdemu przybyszowi spoza Państwa Środka, że znajduje się w prawdziwej nowoczesnej metropolii XXI wieku. Porównania aglomeracji średniej wielkości Chin i Indii, a jeszcze bardziej obszarów wiejskich – a tam różnice standardu życia i skali innowacyjności (nawet uboższych chińskich prowincji jak Qinghai i zamożniejszych stanów w Indiach, jak Pendżab) są też znaczące – potwierdzają ogromne dysproporcje poziomu zaawansowania społeczno-gospodarczego i możliwości przyszłego rozwoju dwóch najludniejszych państw świata.

Obszary indyjsko-chińskich sporów

Zarówno Chiny, jak i Indie są w posiadaniu broni nuklearnej i ponadmilionowych sił zbrojnych, ale tylko Chiny posiadają status stałego członka w Radzie Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych. Indie, mimo rosnących każdego roku wydatków na zbrojenia – w roku finansowym 2022/2023 przeznaczają na ten cel ponad 70 miliardów dolarów, czyli o 10% więcej aniżeli rok wcześniej[2] – ustępują wyraźnie Chinom, których wydatki wojskowe nawet rok wcześniej były niemal trzykrotnie większe, czyli ponad 209 miliardów dolarów[3]. Na korzyść Indii działa fakt, że siły zbrojne wielokrotnie brały udział w działaniach militarnych, oczywiście głównie przeciw Pakistanowi, testując sprzęt i ludzi w rzeczywistych warunkach bojowych, a nie tylko na ćwiczeniach. Tymczasem Chiny ostatni raz brały udział w krótkotrwałym konflikcie zbrojnym z Wietnamem w 1979 roku, zaś później swoje możliwości militarne mogły sprawdzać na regularnych ćwiczeniach bądź gloryfikować swoją potęgę na mocarstwowo organizowanych defiladach na sposób rosyjski. Nie oznacza to jednak, że dysproporcje w wyposażeniu militarnym i wysokości nakładów nie wpływają na podejmowane decyzje polityczne. Każdy rząd w Delhi jest świadomy różnic w potencjale obu państw, nawet jeżeli zagregowane dane liczbowe (mniej lub bardziej oficjalne) i jej eksperckie oceny nie zawsze odzwierciedlają rzeczywisty stan armii, co dobitnie udowodniła dużo słabsza i mniej skuteczna ofensywnie armia rosyjska podczas inwazji na Ukrainę w 2022 roku.

Obszarów konfliktowych między Indiami i Chinami jest coraz więcej, włączając w to spory o przebieg linii granicznej między obydwojma państwami. Chodzi tu m.in. o indyjski stan Arunaćal Pradeś, który

Pekin uważa po prostu za południową część Tybetu. Nie wydaje się, aby akurat ten dylemat można było rozstrzygnąć dyplomatycznie w ciągu najbliższej dekady lub dwóch. Chiny uznają też za bliskiego partnera, wręcz za sojusznika Pakistan, ten zaś z kolei jest tradycyjnym przeciwnikiem Indii. Obydwa państwa stoczyły już trzy wojny i niezliczoną liczbę potyczek, które miały rozmaite, dość złożone przyczyny.

Warto pamiętać, że Indie mają duży potencjał sojuszniczy, są w stanie współtworzyć potężne alianse militarno-polityczne, jak chociażby QUAD (razem z USA, Japonią i Australią), który został tak skonstruowany, aby stawić czoło chińskiej ekspansji na akwenach Indo-Pacyfiku. Nie jest on, jak widzi to Pekin, „azjatyckim NATO”, albowiem wzajemną współpracę militarną faktycznie ograniczono do obszarów morskich, niemniej jednak może zablokować lub utrudnić ambitne działania polityczno-wojskowe władz chińskich.

Tymczasem przykładów konkretnych zderzeń indyjsko-chińskich strategii bezpieczeństwa można wyliczyć wiele, ale jednym z kluczowych jest niewątpliwie sytuacja na Morzu Południowochińskim. Już w 2013 roku Chiny rozpoczęły szeroko zakrojone prace w wybranych miejscach akwenu wodnego, które miały za cel utworzenie łańcucha sztucznych wysp mogących pełnić funkcje baz militarnych. Było to złamaniem Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, co trzy lata później, po oficjalnej skardze rządu Filipin, orzekł Stały Trybunał Arbitrażowy, który odrzucił chińskie roszczenia do zajętych terenów jako całkowicie nieuzasadnione. Rząd ChRL niespecjalnie przejął się orzeczeniem Trybunału, bezkarnie anektując kolejne obszary i kontynuując rozbudowę potencjału militarnego: lądowisk, hangarów, podziemnych zbiorników paliwowych i wreszcie

instalacji przeciwokrętowych pocisków manewrujących oraz rakiet ziemia-powietrze dalekiego zasięgu. W relatywnie krótkim czasie Pekin sprawił, że Morze Południowochińskie stało się akwenem o tzw. utrudnionym dostępie (*anti-access/area denial*, A2/AD), co w praktyce oznacza, że morskie siły zbrojne innych państw, w tym marynarka wojenna USA, mają wysoce utrudniony lub odcięty dostęp do całego obszaru lub jego części. Kontrola militarna ma służyć celom politycznym i gospodarczym, a nie wyłącznie obronnym. Rzecz w tym, że Morze Południowochińskie to również gigantyczna sieć morskich szlaków transportowych, od których zależy rozwój gospodarczy wielu państw. Dla Indii to kluczowa morska arteria handlowa, zaś jej potencjalne zablokowanie mogłoby mieć niezwykle poważne konsekwencje ekonomiczne. Peter Frankopan w swojej pozycji „Nowe Jedwabne Szlaki. Teraźniejszość i przyszłość świata” wyjaśnia:

Z perspektywy Pekinu fortyfikacja wysp to część sieci obronnej, która jest nieodzowna, aby nie tyle poprawić pozycję Chin, ile aby ją zachować. Morze Południowochińskie jest tak ważne, że w 2014 roku amerykański sekretarz obrony Chuck Hagel stwierdził, że stanowi ono ni mniej, ni więcej, tylko „tętniące serce Azji i Pacyfiku, w którym krzyżują się szlaki światowej gospodarki”. To mało powiedziane. I chociaż powtarzane przez wielu komentatorów twierdzenie, że przez morze to przepływa połowa floty handlowej świata (pod względem tonażu) może być nieco przesadzone, to tak czy inaczej, chodzi o ogromne liczby. Mowa o niemal 40 procentach całej wymiany handlowej z Chinami oraz jednej trzeciej wartości handlu międzynarodowego Indii, jednej czwartej Brazylii oraz około 10 procent Wielkiej Brytanii, Włoch i Niemiec. Nie jest to więc jedno z takich skrzyżowań w światowej gospodarce, tylko najważniejsze z nich[4].

Dla Nowego Delhi świadomość faktu, że duży odcinek życiodajnego morskiego szlaku handlowego znajduje się pod kontrolą Pekinu, i że możliwości złamania potencjalnej blokady w razie bezpośredniego konfliktu są znikome, skłania do rozbudowy sieci sojuszniczej i potężnych inwestycji w marynarkę wojenną w perspektywie dłużej. Oczywiście istnieją opcje wykorzystania innych korytarzy transportowych (tak jak w przypadku „dylematu Malakki” to Cieśniny Sundajskie oraz Lombok), tyle że ich koszt jest znacząco wyższy. Nie ma też gwarancji, że w skrajnej sytuacji nie zostaną one również zablokowane przez siły morskie Chin. To z pewnością stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ekonomicznego Indii, ale w nie mniejszym stopniu dla państw Azji Południowo-Wschodniej i Południowej.

Dylemat „naszyjnika z pereł” i indyjski „naszyjnik z diamentów”

Kolejnym przykładem zderzenia wzajemnych interesów ekonomiczno-militarnych jest tzw. dylemat „naszyjnika z pereł”, czyli de facto strategiczne okrążenie Indii, a w każdym razie poczucie niemal bezpośredniego zagrożenia ze strony sił chińskich rozmieszczonych w kilku wrażliwych lokalizacjach wokół subkontynentu. Przykładowo dynamiczny rozwój portu Gwadar, który jest częścią gigantycznego chińsko-pakistańskiego projektu CPEC (*China-Pakistan Economic Corridor*), budzi zaniepokojenie Nowego Delhi, ale indyjskie możliwości wpływu na decyzje Islamabadu (bądź Pekinu) w tej materii są mocno ograniczone, wręcz żadne. Całość inwestycji nie jest wyłącznie analizowana z perspektywy ekonomicznej, ale wynika z sojuszniczych relacji Chin i Pakistanu, i posiada swój wymiar strategiczny, w dużym stopniu w kontrze do interesów indyjskich. Co

prawda, można ową inwestycję uznać za część globalnej inicjatywy „Pasa i Szlaku”, ale lokalizacja Gwadaru i bliskie sąsiedztwo Indii każą postrzegać sam port właśnie jako element chińskiej strategii „naszyjnika z pereł”, niezależnie od dyplomatycznych enuncjacji Pekinu.

Nieco inaczej wyglądała sytuacja na Sri Lance, która starała się utrzymywać poprawne relacje zarówno z Indiami, jak i z Chinami, od czego zależała zresztą w dużej mierze jej gospodarcza i polityczna stabilność. Kwestią kluczową jest kontrola nad portem głębokowodnym w miejscowości Hambantota, który w początkowych fazach konstrukcji, czyli w pierwszej dekadzie XXI wieku, zainteresował firmy indyjskie, rosyjskie, arabskie, ale przede wszystkim chińskie. Oczekiwano, że będzie to jeden z najnowocześniejszych portów w całej Azji Południowej, ale ambicje Lankijczyków, w tym osobiście byłego prezydenta Mahindy Rajapaksy, okazały się być zdecydowanie większe aniżeli ich możliwości finansowe i umiejętności polityczne przy pozyskiwaniu inwestorów. Koszt inwestycji, czyli 1,3 miliarda dolarów, pokrywany był w dużej części pożyczkami z The Exim Bank of China, które łącznie z odsetkami stały się zbyt dużym ciężarem finansowym dla rządu Sri Lanki. W 2017 roku osiągnięto zatem porozumienie, dzięki któremu powstało *joint-venture* z China Merchant Ports jako głównym udziałowcem, kontrolującym w pełni funkcjonowanie całego przedsięwzięcia. Porozumienie oddawało de facto Chińczykom w dzierżawę port Hambantota na 99 lat, co wzbudziło silne protesty wśród wielu miejscowych polityków, działaczy związków zawodowych, a następnie rządów Indii i Stanów Zjednoczonych. Oprócz dość uniwersalnych sloganów o „wyprzedaży kraju” Chinom, pojawiły się uzasadnione obawy, że Hambantota może w przyszłości posłużyć jako baza chińskiej marynarki wojennej, zlokalizowana w niewielkiej odległości od subkontynentu i kontrolująca kolejne szlaki

transportowe, a tym samym będąca częścią nieformalnego „naszyjnika z pereł”. To zaś stanowiłoby bardzo ważny element szerszego planu zaprowadzenia chińskiej hegemonii na coraz większej liczbie akwenów Oceanu Indyjskiego. Indie i Stany Zjednoczone z pewnością uznałyby to za bezpośrednie zagrożenie ich ekonomicznych i politycznych interesów.

Dla Nowego Delhi, jak również dla wielu analityków lankijskich i amerykańskich problem finansowania projektu portu stał się przykładem dyplomatycznej strategii „pułapki zadłużenia” (*debt-trap diplomacy*) zreżymowanej przez Pekin w wielu państwach świata. To nie budowanie równoważnych sojuszy przynoszących korzyść obydwu stronom (nawet jeżeli w nierównym stopniu), ale „finansowa kolonizacja” niezamożnych krajów, posiadających jednakże istotne zasoby naturalne, korzystną lokalizację lub jedno i drugie. Nieprzejrzystość procedur i warunków udzielania pożyczek inwestycyjnych, często motywowanych celami politycznymi, a nie wyłącznie samą opłacalnością inwestycji, nawet w długoletniej perspektywie, zachęcała miejscowe władze zarówno do wdrażania ambitnych planów rozwojowych, nierzadko bez liczenia się z rzeczywistymi ich kosztami, jak również do całkowicie prywatnego korzystania z funduszu pożyczkowego, co chiński pożyczkodawca mógł traktować jako „koszt transakcyjny”. Trudności ze spłacaniem zaciągniętych długów nie stanowiły bynajmniej problemu dla chińskich instytucji finansowych, zależnych od władz w Pekinie, albowiem wierzytelności można było zamienić na długoletnią dzierżawę wybranych terytoriów, a to już pozwalało na realne budowanie własnej dominacji gospodarczo-politycznej, a w dalszej perspektywie również militarnej.

Wartość kolejnych „pereł” jest już trudniejsza do jednoznacznej oceny. Przykładowo bangladeska aglomeracja Chittagong, z najważniejszym portem morskim na akwenie Zatoki Bengalskiej, zawdzięcza chińskiemu kapitałowi rozbudowę infrastruktury do obsługi kontenerowców, co nie oznacza jeszcze pełnej kontroli strategicznego ośrodka przez Pekin. Obecność licznych przedstawicieli chińskich przedsiębiorstw i ich bliska współpraca z miejscową administracją nie przekłada się na porozumienie o militarnym wykorzystaniu portu, a przynajmniej takie oświadczenie złożył rząd premier Sheikh Hasiny. Kilkakrotnie podkreślano fakt, że funkcjonowanie portu w Chittagongu ma wyłącznie charakter ekonomiczny, zaś jednostki obcej floty nie mają do niego dostępu. Dhaka ma dobre relacje z Nowym Delhi, zaś sama premier Sheikh Hasina – mimo rozwijania dynamicznej kooperacji gospodarczej z Pekinem – starała się utrzymać stan politycznej równowagi w stosunku do obydwóch azjatyckich mocarstw. Wyrażenie zgody na chińskie instalacje militarne w najważniejszym porcie Zatoki Bengalskiej byłoby tożsame z poważnym zaburzeniem owej równowagi, a w konsekwencji z poważną interwencją indyjską, aczkolwiek bardzo mało prawdopodobne, że o charakterze wojskowym. Na początku trzeciej dekady XXI wieku bangladeska „perła” nie wydaje się zatem dla Pekinu zbyt „dojrzała” i mało prawdopodobne, żeby taką się stała w ciągu najbliższych lat.

Indie muszą konstruować i rozwijać strategie, które zapobiegałyby, a przynajmniej redukowałyby wpływ aktywności chińskiej wokół subkontynentu. Odpowiedzią na „naszyjnik z pereł” stał się wobec tego „naszyjnik z diamentów” (*necklace of diamonds; hīre kā hār*), nieformalna doktryna, zaprezentowana po raz pierwszy przez Lalita Mansingha w 2011 roku podczas wykładu na temat strategicznych priorytetów Indii we własnym sąsiedztwie. Mansingh, ówczesny

wiceminister spraw zagranicznych (Foreign Secretary), a wcześniej ambasador w Stanach Zjednoczonych i wysoki komisarz w Wielkiej Brytanii, stwierdził, że ów „naszyjnik z diamentów” jest strategią, której celem jest zbudowanie silnych ram współpracy z niemal wszystkimi najważniejszymi graczami obszaru Oceanu Indyjskiego. Chodzi przede wszystkim o możliwość wykorzystania wybranych portów morskich przez marynarkę wojenną Indii, ale także instalację systemów radarowych do monitorowania pozycji chińskich jednostek morskich, czy regularnych lotów zwiadowczych służących wykrywaniu chińskich łodzi podwodnych, które operowałyby na szlakach w pobliżu subkontynentu. Strategia „naszyjnika z diamentów” nie znalazła się co prawda w oficjalnych dokumentach Ministerstwa Spraw Zagranicznych czy Ministerstwa Obrony (a przynajmniej w jawnym obiegu), niemniej jednak pojawiała się w rozmaitych opracowaniach akademickich bądź publicystycznych. Była też przedmiotem debat indyjskich polityków, którzy analizowali publicznie relacje indyjsko-chińskie. Niezależnie od tego, jaki jest formalny status owej strategii i jak literacko brzmi jej opis, to inicjowanie i rozwijanie bliskiej współpracy przez Indie z wybranymi partnerami w rejonie Indo-Pacyfiku jest niezaprzeczalnym faktem, i wpisuje się w reguły współczesnego sporu o dominację w Azji[5]. Ów spór będzie miał jednakże charakter globalny, albowiem jego kolejnymi uczestnikami, nawet jeżeli pośrednimi, będą również kraje europejskie, przede wszystkim Francja, ale również Rosja, która stara się jak najusilniej utrzymać dobre relacje zarówno z Chinami, jak i Indiami, które z kolei są w sojuszu z USA. To sytuacja bardzo złożona, zaś możliwe implikacje różnorodnych konfliktów w Azji mogą dotyczyć krajów geograficznie odległych od azjatyckiego *limes*.

Piotr Kłodkowski

Fot. Prime Minister's Office (GODL-India), GODL-India

Przypisy:

[1] Dane za: *India's export to China rise by 21% to 22.9 billion in 2021*, „Business Standard” (komentarz i analiza na podstawie oficjalnego raportu Directorate General of Commercial Intelligence and Statistics) February 2, 2022, *India's exports to China rise by 21% to \$22.9 billion in 2021* | Business Standard News (business-standard.com), [dostęp: 28.03.2022].

[2] Dane za: John Grevatt, Andrew MacDonald, Update: India increases defence budget by 10%, „Janes”, 03 Feb. 2022, Update: India increases defence budget by 10% (janes.com), [dostęp: 28.03.2022].

[3] Dane za: Matthew P. Funaiole, Brian Hart, Understanding China's Defense Budget, CSIS (Center for Strategic and International Studies), March 5, 2021, *Understanding China's 2021 Defense Budget* | Center for Strategic and International Studies (csis.org), [dostęp 28.03.2022].

[4] Peter Frankopan, *Nowe Jedwabne Szlaki. Teraźniejszość i przyszłość świata*, tłum. Sz. Żuchowski, wyd. WAB, Warszawa 2021, s. 108-109.

[5] Rozwinięcie tej tematyki w przygotowywanej przez autora książce „Azjatycka Wielka Gra. Indie i Azja Południowa w sporze o regionalną i globalną dominację w XX i XXI wieku”.

*Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa
Narodowego pochodzących z Funduszu Promocji Kultury –
państwowego funduszu celowego.*



Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego