

Łukasz Świetnicki

Inicjatywa pasa i szlaku jako instrument wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego ChRL

Polityka i Społeczeństwo nr 1 (16), 7-25

2018

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Łukasz Świetnicki*

**INICJATYWA PASA I SZLAKU
JAKO INSTRUMENT WZMOCNIENIA
BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO ChRL**

**BELT AND ROAD INITIATIVE AS AN INSTRUMENT FOR
STRENGTHENING ENERGY SECURITY OF THE PRC**

Abstract

The rapid growth of the Chinese economy that started in December 1978 resulted in the equally fast growth of energy consumption. As a result of this process China became the biggest producer and consumer of energy in the world. However, since 1991 the level of energy production fell behind the level of energy consumption; consequently, China became a net importer of energy. The disproportion between production and consumption grew significantly bigger over time, becoming a threat to further economic development. China became more and more dependent on external factors, such as the so-called Malacca Dilemma. Now, more than ever before, China needs to work on finding a way to ensure its energy security. It needs to focus its action on diversifying both its energy structure and sources of energy imports. This paper aims to examine how the Belt and Road Initiative, announced in 2013, can strengthen Chinese energy security. For this purpose, the author will present three selected cases related to Belt and Road Initiative: the issue of resolving the Malacca Dilemma, the promotion of green technology, and the promotion of development of Chinese Western Regions, which in turn might result in further increases in the level of energy consumption.

Key words: China, Belt and Road Initiative, energy policy, crude oil, LNG, natural gas, Malacca Dilemma

Wprowadzenie

W grudniu 1978 r. Deng Xiaoping na III Posiedzeniu Plenarnym XI Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Chin zainicjował swój ambitny program reform gospodarczych, określanych mianem „reform i otwarcia” (*gaige kaifang*), które pozwoliły Chińskiej Republice Ludo-

* Wydział Nauk Politycznych i Studiów Międzynarodowych, Uniwersytet Warszawski, ul. Krakowskie Przedmieście 26/28, 00-927 Warszawa, l.swietnicki@gmail.com

wej (ChRL) wkroczyć na drogę przyspieszonego rozwoju gospodarczego. W ciągu zaledwie kilkudziesięciu lat ze słabo rozwiniętego państwa Chiny stały się potęgą gospodarczą, drugą co do wielkości gospodarką świata. Według szacunków w okresie obejmującym lata 1978–2015 chińska gospodarka rozwijała się w średnim tempie 9,74% w skali roku. Szybkiemu wzrostowi gospodarczemu towarzyszył również szybki wzrost zapotrzebowania na energię, który już w 1991 r. zaczął przewyższać krajową produkcję. Od tego momentu Chiny stały importem netto energii, a niekorzystna różnica pomiędzy produkcją a konsumpcją zaczęła się stopniowo pogłębiać (He i Qin 2006).

Wysokie zapotrzebowanie na energię stwarza szereg istotnych wyzwań oraz zagrożeń dla dalszego rozwoju gospodarczego Chińskiej Republiki Ludowej. Żadne reformy gospodarcze nie pomogą zwiększyć czy chociażby nawet utrzymać tempa wzrostu gospodarczego, jeżeli ChRL nie będzie w stanie całkowicie zaspokoić swojego popytu na energię. Dlatego, jak dowodzą P.J. Borkowski i Ł. Zamęcki (2011), już teraz działania Chińskiej Republiki Ludowej na arenie międzynarodowej w bardzo dużym stopniu są uzależnione właśnie od wymagań polityki energetycznej kraju. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego jest więc jednym z fundamentalnych problemów, przed którym stoją chińscy decydenci. Odpowiedzią na te wyzwania jest ogłoszona w 2013 r. inicjatywa „Pasa i Szlaku” (*yidai yilu*), będąca swego rodzaju nową strategią rozwoju Chin koncentrującą się na projektach infrastrukturalnych i zacieśnianiu współpracy z krajami euroazjatyckimi. Zgodnie z komentowanym na łamach strony agencji informacyjnej „China News Service” raportem *Budowa Pasa Gospodarczego Jedwabnego Szlaku: wizja i kierunek* (*jianshe sichou zhi lu jingji dai: yuanjing yu lujiing*), ten flagowy projekt ChRL ma obejmować państwa reprezentujące łącznie 55% światowego produktu narodowego brutto (PNB), około 70% światowej populacji oraz 75% światowych zasobów energetycznych (Li 2014). Jeśli chińskie ambicje się powiodą, wpłynie to nie tylko na politykę energetyczną Chin, ale także każdego innego państwa na świecie.

Podstawowym celem niniejszego artykułu jest zweryfikowanie hipotezy, że inicjatywa „Pasa i Szlaku” jest projektem, który w sposób istotny może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Chińskiej Republiki Ludowej. Inicjatywa ta jest odpowiedzią na konkretne problemy wynikające między innymi z uwarunkowań geopolitycznych Chin oraz konieczności dywersyfikacji zarówno struktury zużycia energii, jak i źródeł dostaw surowców energetycznych. Projekt ten stawia jednocześnie przed chińskim rządem szereg nowych wyzwań, na które Państwo Środka będzie musiało w przyszłości znaleźć odpowiedź.

Weryfikacji hipotezy mają służyć postawione w pracy pytania badawcze: jaka jest ogólna charakterystyka sektora energetycznego ChRL? Czym jest inicjatywa „Pasa i Szlaku”? W jaki sposób realizacja projektu może wpłynąć na bezpieczeństwo energetyczne Chin? W związku z charakterem zagadnienia za główną metodę badań przyjęto metodę analizy indukcyjnej z elementami predykcji. Uznając wiodącą rolę państwa w zapewnianiu bezpieczeństwa energetycznego, oddziałującego na nie zarówno poprzez swoją politykę wewnętrzną, jak i zewnętrzną, należy przyjąć założenia neorealistycznego paradygmatu stosunków międzynarodowych.

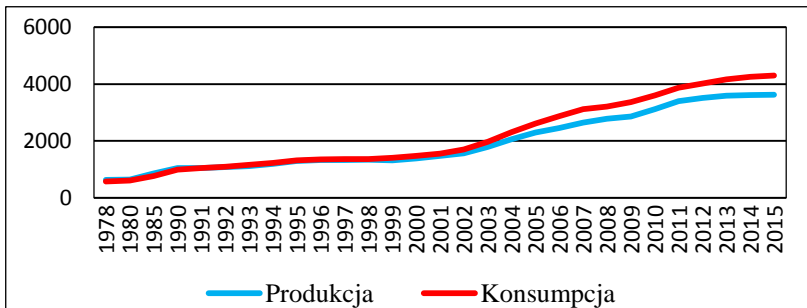
Struktura pracy wynika bezpośrednio z postawionych wcześniej pytań badawczych. Punktem wyjścia dla rozważań będzie analiza sektora energetycznego Chińskiej Republiki Ludowej, przeprowadzona na podstawie zebranych danych statystycznych pochodzących między innymi z Narodowego Biura Statystycznego Chin. Powyższa analiza ma za zadanie zarysować główne problemy i wyzwania, którym muszą sprostać Chiny w celu zwiększenia swojego bezpieczeństwa energetycznego. W następnej części zostanie omówiona inicjatywa „Pasa i Szlaku” ze szczególnym naciskiem na kwestie powiązane z energetyką. Trzecia część pracy zostanie poświęcona temu, w jaki sposób realizacja projektu może wpływać na bezpieczeństwo energetyczne państwa. Zagadnienie to zostanie przedstawione przez pryzmat trzech wybranych przez autora zagadnień. Pierwsze z nich dotyczy poszukiwania rozwiązania tzw. dylematu Malakki, czyli problemu związanego z wysokim stopniem uzależnienia bezpieczeństwa energetycznego od płynności dostaw surowców energetycznych transportowanych przez wąską cieśninę Malakka. Drugim zagadnieniem jest wpływ inicjatywy na promowanie rozwoju tzw. zielonej technologii, która w przyszłości może stać się odpowiedzią na wyzwanie, jakim jest konieczność dywersyfikacji dotychczasowych źródeł energii. Ostatnim punktem rozważań będzie wzrost poziomu konsumpcji energii jako efekt uboczny wspierania w ramach inicjatywy „Pasa i Szlaku” rozwoju zachodnich prowincji ChRL.

Sektor energetyczny Chińskiej Republiki Ludowej

W 1978 r. Chińska Republika Ludowa produkowała 627,7 mln ton węgla ekwiwalentnego (twe), natomiast konsumowała zaledwie 571,4 mln twe. Chiny w tamtym okresie miały nadwyżkę wyprodukowanej przez siebie energii sięgającą 56,3 mln twe, którą mogły przeznaczyć na eksport. Obecnie Chiny produkują 3620 mln twe, natomiast konsumują aż 4300 mln twe (National Bureau of Statistics of China [NBSC], 2016).

Niekorzystny bilans energetyczny sięga 680 mln twe; jest to zdecydowanie więcej aniżeli ChRL produkowała w 1978 r. Od 1978 do 2015 r. zapotrzebowanie na energię w Chinach wzrosło o 652%, podczas gdy produkcja energii wzrosła tylko o 477%.

Według raportów British Petroleum Company (2017) w 2009 r. Chiny stały się największym konsumentem energii na świecie, wyprzedzającym nawet Stany Zjednoczone. Według danych Departamentu Energii Stanów Zjednoczonych ChRL wyprzedziła dotychczasowego lidera w tej dziedzinie dopiero w 2011 r. (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2015). Należy jednak pamiętać, iż podczas gdy poziom konsumpcji energii w wielu wysoko rozwiniętych krajach Zachodu już dawno osiągnął maksymalny pułap, w Chinach górna granica zapotrzebowania energetycznego wciąż pozostaje wielką niewiadomą. Co więcej, jak autor niniejszej pracy stara się wykazać, jednym ze skutków ubocznych realizacji inicjatywy „Pasa i Szlaku” może być jeszcze większy wzrost poziomu konsumpcji energii. Tylko w okresie obejmującym lata 2005–2015 konsumpcja w tym kraju wzrosła blisko o 65%, natomiast produkcja o 58%. Potwierdza to istnienie wciąż utrzymującego się trendu wzrostowego.



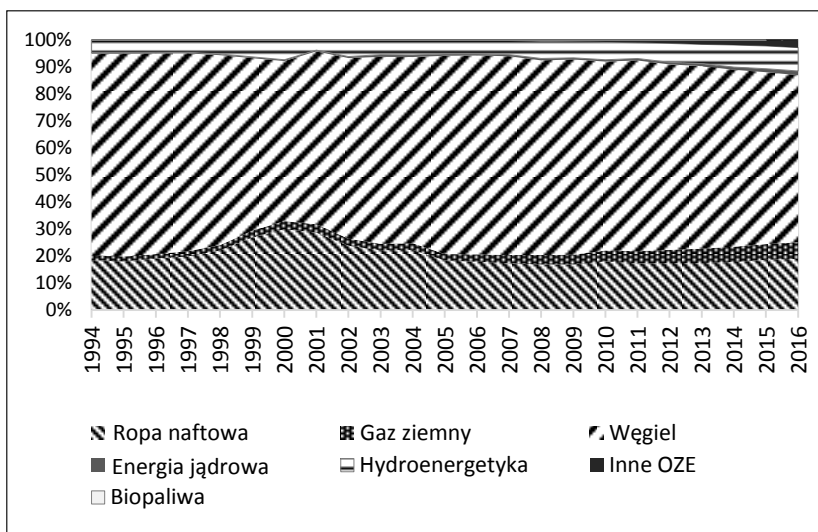
Wykres 1. Produkcja i konsumpcja energii w Chinach w latach 1978–2015 (mln twe)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.

W 1991 r. poziom konsumpcji energii po raz pierwszy zaczął przewyższać poziom produkcji, jednak realne problemy chińskiego sektora energetycznego rozpoczęły się dopiero w następstwie azjatyckiego kryzysu finansowego z 1997 r. Chiny w odróżnieniu od Korei Południowej czy krajów Azji Południowo-Wschodniej, przetrwały kryzys bez większych zawirowań. Chiny nie uniknęły jednak przejściowego okresu spowolnienia gospodarczego, cechującego się spadkiem dynamiki wzrostu PKB z niemal 10% w 1996 r. do 7,6% w 1999 r. Następstwem spowolnienia gospodarczego był również spadek tempa wzrostu konsumpcji

energii. Na podstawie błędnych oszacowań chiński rząd podjął brzemieną w skutkach decyzję o ograniczeniu inwestycji w sektorze energetycznym. Niewystarczający poziom inwestycji przełożył się bezpośrednio na obniżenie dynamiki wzrostu produkcji energii (He i Qin 2006). Począwszy od końca lat dziewięćdziesiątych różnica między krajową produkcją a konsumpcją zaczyna się pogłębiać, tym samym Chiny w coraz większym stopniu stają się uzależnione od importu surowców energetycznych.

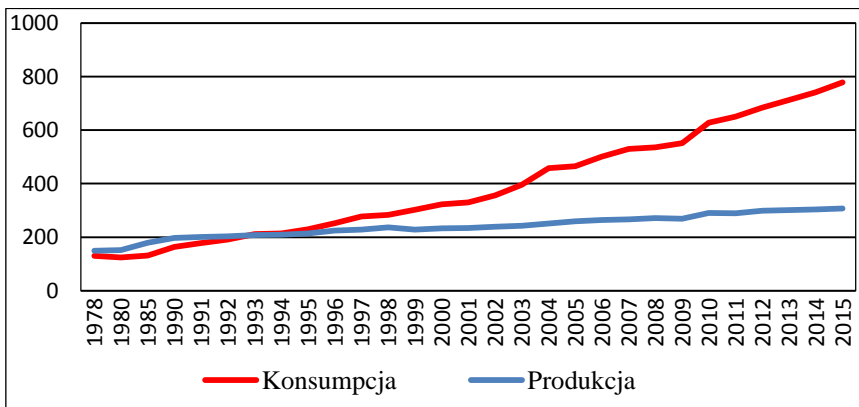
Największe znaczenie dla sektora energetycznego Chin ma węgiel kamienny. Jego udział w strukturze konsumpcji energii, według danych Narodowego Biura Statystycznego Chin, w 2015 r. wyniósł 64%. U progu lat dziewięćdziesiątych, kiedy udział ten był stosunkowo najwyższy, wynosił on aż 76,2% (NBSC 2016). Pomimo zdecydowanego spadku Chiny wciąż są krajem o jednym z najwyższych udziałów procentowych węgla w strukturze energetycznej. Dla porównania w 2016 r. udział węgla w bilansie energetycznym poszczególnych państw wynosił: USA – 16%, Niemcy – 23%, Australia – 32%, Czechy – 42%, Polska – 52%; Kazachstan – 56%, Indie – 57%, RPA – 69%. Chiny są obecnie zarówno największym producentem węgla – 46,1% światowej produkcji, jak i jego największym konsumentem – 50,6% światowej konsumpcji (BP 2017). W pojedynkę Chiny zużywają więcej węgla aniżeli wszystkie pozostałe państwa świata razem wzięte, przekłada się to na największy na świecie stopień emisji CO₂. Między innymi ze względu na wysokie koszty środowiskowe Chiny są niejako zmuszone poszukiwać alternatywy dla węgla.



Wykres 2. Bilans energetyczny Chin (1994–2016)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BP Statistical Review of World Energy.

Drugim co do znaczenia surowcem dla chińskiego sektora energetycznego jest ropa naftowa; jej udział w bilansie energetycznym w 2015 r. wynosił 18,1%. Od 2000 r. obserwuje się jednak stopniowy spadek znaczenia ropy naftowej w bilansie energetycznym. W odróżnieniu od węgla, którego popyt Chiny są w stanie w dużym stopniu zaspokoić samodzielnie, popyt na wszystkie pozostałe surowce energetyczne przewyższa możliwości krajowego wydobycia, zmuszając tym samym do ich importu. W przypadku ropy naftowej krajowa produkcja zaspokaja jedynie 40% ogólnego zapotrzebowania, pozostałe 60% jest uzależnione od importu z krajów trzecich (NBSC 2016).



Wykres 3. Produkcja i konsumpcja ropy naftowej w Chinach w latach 1978–2015 (mln tve)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.

Chińska Republika Ludowa stała się importerem netto ropy naftowej już w 1993 r. W wyniku systematycznie zwiększającego się zapotrzebowania na ten surowiec już w 2011 r. Chiny stały się jego drugim co do wielkości importerem zaraz po Japonii (EIA 2015). Według raportu BP (2017) Chińczycy zużywali w 2016 r. 12,381 mln baryłek ropy dziennie. Aż 80% importowanej ropy naftowej jest transportowane do Chin drogą morską przez cieśninę Malakka (Chen 2010). Bardzo duży stopień uzależnienia bezpieczeństwa energetycznego od płynności i niezakłócalności dostaw ropy transportowanej tą drogą jest określany mianem tzw. dylematu Malakki; zostanie on szerzej omówiony w dalszej części pracy. Jak wynika z tabeli 1, ropa naftowa w Chinach tylko w niewielkim stopniu wykorzystywana jest do produkcji elektryczności i ciepłownictwa, odpowiada to jedynie 1,5% całkowitej konsumpcji tego surowca. Niemal 95% ropy naftowej przeznaczana się na końcowe wykorzystanie (NBSC

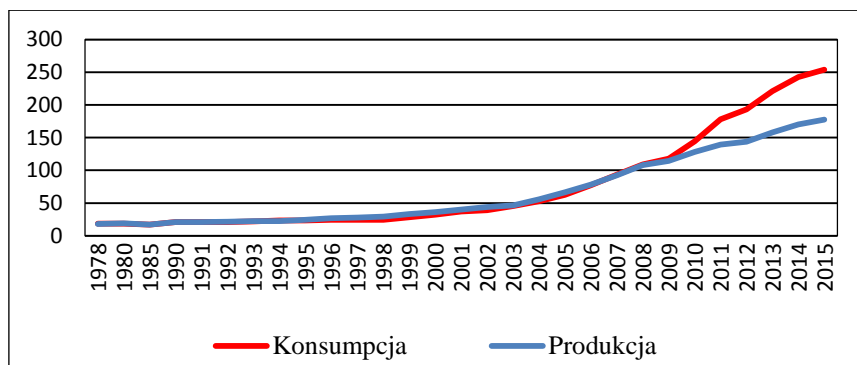
2016). W przeciwieństwie do pozostałych źródeł energii ropa naftowa pozostaje surowcem, dla którego znalezienie alternatywy jest niemożliwe. Chińska Republika Ludowa może podejmować jedynie działania na rzecz dywersyfikacji źródeł jego importu.

Tabela 1. Konsumpcja ropy w Chinach według sposobu wykorzystania (2014)

Kategoria	mln ton
Końcowe wykorzystanie	491,34
Przemysł	155,84
Konsumpcja pośrednia	25,70
Produkcja prądu	2,54
Ciepłownictwo	5,21
Straty związane z rafinacją ropy	17,94
Inne straty	1,10
Całkowite zużycie	518,14

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.

Jako alternatywę dla węgla coraz częściej wymienia się gaz naturalny, ze szczególnym wskazaniem na LNG (*liquefied natural gas*). Surowiec ten w porównaniu do spalania węgla i ropy charakteryzuje się stosunkowo niską emisyjnością dwutlenku węgla, stąd wykorzystanie tego surowca może być naturalnym etapem przejściowym do czystszej energii (Zhong 2016).



Wykres 4. Produkcja i konsumpcja gazu ziemnego w Chinach w latach 1978–2015 (mln tve)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.

Od końca lat dziewięćdziesiątych udział gazu w bilansie energetycznym Chin systematycznie rośnie. W trakcie ostatniej dekady zanotowano bardzo duży wzrost znaczenia tego surowca w strukturze ener-

tycznej, w 2005 r. jego udział wynosił 2,4%, pięć lat później już 4%, a w 2015 r. wzrósł do 5,9%. Począwszy od 2007 r., Chiny stały się importerem netto gazu ziemnego. Obecnie są w stanie zaspokoić samodzielnie niemal 70% popytu na ten surowiec (NBSC 2016). Gaz ziemny jest jedną z bardziej obiecujących alternatyw dla węgla. Oprócz stosunkowo niskiej emisyjności tego surowca na jego korzyść przemawia również fakt, że Chiny są w stanie go importować z krajów położonych nad Pacyfikiem, tym samym nie jest konieczny transport przez cieśninę Malakka.

Dane dotyczące pozostałych źródeł energii Narodowe Biuro Statystyczne Chin grupuje w jedną kategorię zawierającą zarówno energię jądrową, jak i wszystkie odnawialne źródła energii (OZE). Łącznie ich udział w bilansie energetycznym wynosi 12% (NBSC 2016). Według danych pochodzących z raportu BP w 2016 r. udział energii jądrowej w strukturze energetycznej wynosił zaledwie 1,2%. Największy udział spośród tej grupy miała hydroenergetyka stanowiąca 8,4% ogółu. Pozostałe OZE, w których skład wchodzi głównie energia wiatrowa i słoneczna, stanowiły 2%. Co warto podkreślić, ChRL jest największym konsumentem zarówno w dziedzinie hydroenergetyki – 29% światowego zużycia, jak i grupy pozostałych OZE – 20,5% (BP 2017). W perspektywie długoterminowej można spodziewać się, że odnawialne źródła energii będą stanowić jeden z głównych filarów bezpieczeństwa energetycznego Chin.

Inicjatywa „Pasa i Szlaku”

O inicjatywie „Pasa i Szlaku” od kilku lat mówi się coraz częściej, lecz – co może zaskakiwać – w rzeczywistości wciąż wiemy o niej stosunkowo niewiele. Możemy bez problemu precyzyjnie wskazać przykłady poszczególnych inwestycji i projektów realizowanych pod jej szyldem, jednocześnie nadal nie jest możliwe udzielenie wyczerpującej odpowiedzi na niektóre z najbardziej podstawowych pytań dotyczących tego projektu, takich jak chociażby jego zasięg terytorialny. Wydaje się, że chińscy decydenci intencjonalnie unikają klarownego zdefiniowania, czym w istocie jest inicjatywa „Pasa i Szlaku”. Zabieg ten po części pozwala Chinom dopasowywać ofertę współpracy do potrzeb konkretnych partnerów. Jak wskazuje Vangeli (2015) inicjatywa „Pasa i Szlaku” nie jest i zapewne jeszcze długo nie będzie precyzyjnie zdefiniowanym planem działania. Zamiast tego jest raczej ogólną koncepcją, w ramach której przenika się wiele wzajemnie powiązanych projektów. Błędem byłoby jednak z tego powodu ją lekceważyć.

Termin „Pas i Szlak” powstał w drodze połączenia członów pochodzących z nazw dwóch komponentów, które razem tworzą inicjatywę. Pierwszym z nich jest komponent lądowy nazywany „Pasem Gospodarczym Jedwabnego Szlaku” (*sichou zhi lu jingji dai*). Jego utworzenie zostało zapowiedziane we wrześniu 2013 r. w trakcie wizyty przewodniczącego Xi Jinping’a w Kazachstanie. Początkowo był to projekt skierowany wyłącznie do państw regionu Azji Centralnej, jednak wraz z upływem czasu pomysł ewoluował, obejmując coraz to szersze grono państw. W ramach „Pasa Gospodarczego Jedwabnego Szlaku” planowana jest między innymi budowa sieci linii kolejowych, autostrad, rurociągów naftowych i gazociągów, linii energetycznych oraz telekomunikacyjnych (Wang 2016). Drugą częścią składową inicjatywy jest komponent morski określany mianem „Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku” (*21 shiji haishang sichou zhilu*). Jego utworzenie ogłoszono w październiku 2013 r. w trakcie wizyty w Indonezji. Podobnie jak w przypadku komponentu lądowego, w jego pierwotnej wersji zasięg terytorialny był znacznie węższy, obejmujący wyłącznie kraje przynależne do Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN). W ramach komponentu morskiego realizowane są głównie projekty związane z budową infrastruktury portowej oraz zwiększeniem bezpieczeństwa szlaków morskich.

Głównymi filarami inicjatywy „Pasa i Szlaku” są podmioty i instrumenty służące finansowaniu chińskich projektów. To właśnie one tworzą niejako zarys struktury, w której umocowany jest cały projekt. Należy tu przede wszystkim wymienić powołany w grudniu 2014 r. Fundusz Jedwabnego Szlaku, z kapitałem w wysokości 40 mld dolarów, oraz powstały dwa lata później Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych (*Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB*). Do AIIB przystąpiły łącznie 52 państwa z całego świata, w tym Polska. Łączny kapitał zakładowy wynosi 100 mld dolarów. Bardzo ważną rolę w ramach inicjatywy odgrywają również poszczególne chińskie banki, należy tu wymienić chociażby China Development Bank (CDB) czy China Exim Bank (The Export-Import Bank of China). Co warto podkreślić, projekty realizowane w ramach inicjatywy „Pasa i Szlaku” są finansowane na zasadzie udzielanego kredytu, nie są to więc, jak często błędnie się je postrzega, projekty ufundowane przez Chiny.

Po raz pierwszy inicjatywa została szerzej opisana w dokumencie opublikowanym w marcu 2015 r., zatytułowanym *Wizja i działania na rzecz wspólnej budowy Pasa Gospodarczego Jedwabnego Szlaku oraz Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku* (The National Development and Reform Commission of the People's Republic of China [NDRC],

2015). Zgodnie z jego treścią projekt ma opierać się na sześciu korytarzach gospodarczych; są to: Nowy Euroazjatycki Most Lądowy, korytarz Chiny – Mongolia – Rosja, korytarz Chiny – Azja Centralna – Azja Zachodnia, korytarz Chiny – Półwysep Indochiński, korytarz Chiny – Pakistan (China Pakistan Economic Corridor – CPEC) oraz korytarz Bangladesz – Chiny – Indie – Mjanma (BCIM). Z wymienionych korytarzy największe znaczenie dla polityki energetycznej Chin mają dwa ostatnie.

W dokumencie w sposób niezwykle ogólnikowy wymienia się pięć głównych priorytetów dla współpracy. Do każdego z priorytetów dopasowano następnie szereg luźno powiązanych ze sobą celów. Tymi priorytetami są: koordynacja polityk, połączenia infrastrukturalne, swobodny handel, integracja finansowa oraz więzi międzyludzkie. Fragmenty bezpośrednio dotyczące zagadnień związanych z polityką energetyczną stanowią jedynie mały wycinek dokumentu, niemniej dobrze odzwierciedlają wysoki poziom aspiracji i oczekiwań Chin względem współpracy w sektorze energetycznym

W ramach priorytetu dotyczącego połączeń infrastrukturalnych wyszczególniono między innymi: promowanie współpracy w zakresie łączenia infrastruktury energetycznej, wspólnej pracy na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa ropociągów oraz gazociągów i innych tras przesyłowych, budowy transgranicznej sieci linii energetycznych oraz współpracy na rzecz modernizacji i przekształcenia regionalnych sieci energetycznych (NDRC 2015). Te ogólnie brzmiące cele współpracy są w dużej mierze listą oczekiwań Chińskiej Republiki Ludowej względem swoich partnerów. To Chiny mają żywotny interes, by stworzyć sieć ropociągów oraz gazociągów, dzięki którym mogłyby transportować surowce z pominięciem cieśniny Malakki. Dzięki temu zyskałyby nowe możliwości dywersyfikacji źródeł importu surowców energetycznych, ale również mogłyby przyczynić się do zwiększenia płynności i bezpieczeństwa dostaw oraz obniżyć koszty ich transportu.

W dalszej części dokumentu, w zakresie priorytetu związanego z działaniami na rzecz swobodnego handlu, wymieniono kolejne dwa cele. Pierwszym z nich jest zwiększenie współpracy na rzecz poszukiwania i wydobycia węgla, ropy naftowej, gazu ziemnego, minerałów metalicznych oraz innych konwencjonalnych źródeł energii (NDRC 2015). Doskonałym przykładem realizacji tego celu mogą być chociażby liczne chińskie projekty związane z sektorem wydobywczym w Afryce. Część z nich to projekty realizowane dzięki specjalnym pożyczkom pochodzącym między innymi z China Exim Bank, inne natomiast są realizowane dzięki chińskim bezpośrednim inwestycjom zagranicznym. Drugim celem wymienionym w ramach powyższego priorytetu jest zacie-

śnianie współpracy w dziedzinie hydroenergetyki, energii jądrowej, energii wiatrowej i słonecznej oraz innych OZE (NDRC 2015). Za tymi słowami w rzeczywistości kryje się głównie chęć nakłonienia państw europejskich do większej otwartości na próby pozyskania przez Chiny zachodniej technologii i *know-how*.

Inicjatywa „Pasa i Szlaku” nie jest wyłącznie instrumentem realizacji chińskiej polityki zagranicznej, projekt ten jest wyraźnie podporządkowany uwarunkowaniom wewnętrznym. Chiny nie kryją, że realizacja inicjatywy ma w dużym stopniu służyć rozwojowi jej poszczególnych regionów. Zagadnienie to zostanie rozwinięte w dalszej części artykułu.

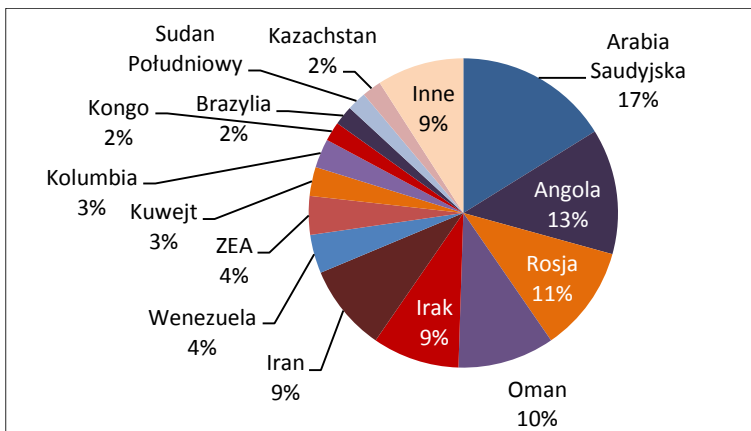
Wpływ inicjatywy „Pasa i Szlaku” na bezpieczeństwo energetyczne Chin

Jednym z największych wyzwań stojących przed Chinami jest znalezienie rozwiązania tzw. dylematu Malakki. Jak wskazuje Shaofeng Chen (2010), termin ten odnosi się do delikatnej sytuacji, w której Chiny w bardzo dużym stopniu są zależne od cieśniny Malakki zarówno w dziedzinie swojego bezpieczeństwa ekonomicznego, jak i geopolitycznego. Przy jednakowych niezwykle nikłych możliwościach wywarcia w tym regionie wpływu cieśnina Malakka jest jedną z najważniejszych i najbardziej zatłoczonych dróg morskich na świecie. Według szacunków aż 85% towarów importowanych przez Chiny, w tym aż 80% importu ropy naftowej, zanim trafi do swego miejsca przeznaczenia, musi pokonać długą na ponad 800 km cieśninę oddzielającą Półwysep Malajski od Sumatry (Zhong 2016). W najwęższym punkcie szerokość cieśniny wynosi zaledwie kilkanaście kilometrów.

Już w 2003 r. Hu Jintao, ówczesny sekretarz generalny Komunistycznej Partii Chin, w jednym z przemówień odniósł się do dylematu Malakki słowami: „od samego początku niektóre potęgi naruszały oraz starały się kontrolować nawigację przez cieśniny” (Zweig 2016). Łatwo sobie wyobrazić sytuację, w której w wyniku konfliktu o Tajwan, Stany Zjednoczone zdecydowałyby się wprowadzić blokadę przepływu towarów do Chin. To oczywiście tylko jeden z bardziej jaskrawych przykładów zagrożeń dla bezpieczeństwa i płynności transportu towarów. Oprócz tego można wymienić również inne, bardziej prawdopodobne zagrożenia, takie jak: katastrofy naturalne, wycieki oleju, kolizje statków, piractwo i przestępczość zorganizowaną oraz terroryzm (Chen 2010). Właśnie z tego powodu inicjatywa „Pasa i Szlaku” ma fundamentalne znaczenie dla chińskiego bezpieczeństwa energetycznego.

Chiny starają się zminimalizować swój wysoki stopień uzależnienia od cieśniny Malakki, działając równocześnie w trzech sferach. Po pierwsze, w celu dywersyfikacji źródeł importu surowców energetycznych Chiny zaczęły szukać nowych partnerów zarówno w Azji, Afryce, jak i Ameryce Południowej. Po drugie, chiński rząd zaczął intensywnie wspierać projekty, które mają na celu zwiększenie udziału w strukturze energetycznej gazu ziemnego i odnawialnych źródeł energii. Po trzecie, Chińska Republika Ludowa planuje stworzenie alternatywnej trasy transportu surowców z ominięciem cieśniny Malakki. W tym celu zakłada rozbudowę sieci gazociągów i ropociągów w obszarze dwóch wcześniej wspomnianych korytarzy, tj. korytarza gospodarczego Chiny – Pakistan oraz korytarza gospodarczego Bangladesz – Chiny – Indie – Mjanma.

W sferze dywersyfikacji źródeł importu ropy idealne rozwiązanie problemu zależności od cieśniny Malakki zwyczajnie nie istnieje. Żadne z państw położonych nad Pacyfikiem nie posiada wystarczających złóż ropy naftowej, by chociaż w części zaspokoić potrzeby Chin. Większość ropy naftowej importowanej przez Chiny pochodzi z Bliskiego Wschodu. W 2014 r. chiński import ropy naftowej z krajów Bliskiego Wschodu wyniósł 51% całości importu ropy.

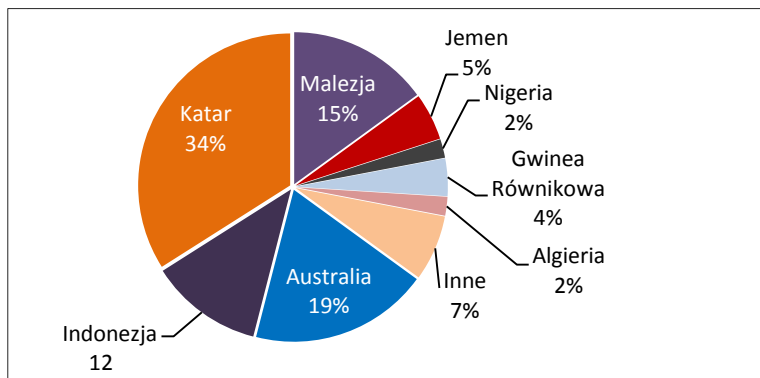


Wykres 5. Źródła importu ropy naftowej do Chin (2014)

Źródło: U.S. Energy Information Administration, China: International Data and Analysis, 14.05.2015, https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/China/china.pdf (29.05.2017).

Dywersyfikacja źródeł importu gazu jest zadaniem zdecydowanie łatwiejszym, ponieważ Chiny mogą przetransportować gaz poprzez sieć gazociągów z Rosji oraz krajów Azji Centralnej. Nie jest również przypadkiem, że Chiny ogłosiły swój plan budowy „Morskiego Jedwabnego

Szlaku XXI wieku” w trakcie wizyty w Indonezji. Kraj ten obok Malezji i Australii jest obecnie jednym z głównych źródeł dostaw LNG. W 2014 r. import z tych trzech krajów wynosił 46% ogółu importowanego przez Chiny LNG (EIA 2015).



Wykres 6. Źródła importu LNG do Chin (2014)

Źródło: U.S. Energy Information Administration, China: International Data and Analysis, 14.05.2015, https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/China/china.pdf (dostęp: 29.05.2017 r.)

Kolejnym kluczowym zagadnieniem dla bezpieczeństwa energetycznego Chin jest wsparcie rozwoju pozyskiwania zielonej energii. Od 2005 r. Chiny są największym na świecie emitentem dwutlenku węgla. W 2015 r. emisja w tym kraju sięgnęła poziomu 10,7 mld ton CO₂, co stanowiło niemalże 30% światowej emisji. Dla porównania Stany Zjednoczone emitują tylko 14%, natomiast wszystkie kraje Unii Europejskiej łącznie blisko 10% (PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, 2016). W 2015 r. podczas konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatycznych w Paryżu Chiny złożyły tzw. INDC (Intended Nationally Determined Contributions), w którym określiły kierunek zmian w swojej polityce energetycznej. W dokumencie tym Chiny zobowiązały się między innymi: osiągnąć maksymalny pułap emisji CO₂ najpóźniej do 2030 r. oraz dołożyć wszelkich starań, by nastąpiło to wcześniej; obniżyć intensywność zużycia węgla (emisja na jednostkę PKB) o 60–65% w stosunku do poziomu z 2005 r.; zwiększyć udział paliw niekopalnych w strukturze konsumpcji energii do 20% oraz zwiększyć wielkości zapasów leśnych o 4,5 mld m³ w porównaniu do stanu z 2005 r. (Department of Climate Change of the People's Republic of China [DCC], 2015).

Warto szczególną uwagę zwrócić na trzecie z wymienionych zobowiązań, w którym Chiny zobowiązały się do 2030 r. zwiększyć udział paliw

niekopalnych w swojej strukturze energetycznej do 20%. W 2015 r. łączny udział energii jądrowej, hydroenergetyki, energii wiatrowej oraz energetyki słonecznej wynosił 12%. Oznacza to, że jeśli Chiny chcą wypełnić zaciągnięte zobowiązanie, to muszą w ciągu następnych piętnastu lat zwiększyć ich udział o kolejne 8%. Zadanie to tylko pozornie może się wydawać proste; należy przypomnieć, że wzrost udziału łącznie energii jądrowej i OZE w bilansie energetycznym z poziomu 4% do 12% zajął Chinom aż 35 lat.

Z drugiej jednak strony chińscy decydenci wydają się rozumieć, że w perspektywie długoterminowej tylko odnawialne źródła energii mogą w znaczący sposób przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa energetycznego Chin. Właśnie dlatego rozwój technologii produkcji zielonej energii jest jednym z podstawowych celów inicjatywy „Pasa i Szlaku”. W samym tylko 2014 r. Chiny wydały 102,9 mld \$ na inwestycje związane z rozwojem zielonej energii. Jest to więcej aniżeli trzy kolejne państwa razem wzięte, w tym USA – 44,1 mld \$, Japonia 36,2 mld \$, Wielka Brytania 22,2 mld \$ (Jäger-Waldau 2016).

Należy mieć na uwadze, że Chiny, decydując się na rozwój odnawialnych źródeł energii, prawdopodobnie nie kierują się kwestiami ekologicznymi. Jak napisał w swojej książce Henry Kissinger, „Chińczycy byli i są bystrzymi zwolennikami *Realpolitik*” (Kissinger 2014). Określenie to wydaje się trafnie pasować do chińskich decydentów. W trakcie budowy największej na świecie hydroelektrowni, nazywanej Zaporą Trzech Przełomów, koszty środowiskowe związane z jej budową były w dużej mierze przemilczane. OZE mają jednak nad konwencjonalnymi źródłami energii jedną zasadniczą i oczywistą przewagę – do ich wytwarzania nie trzeba importować surowców. Tym samym są idealną alternatywą dla państwa, które robi wszystko, by zminimalizować stopień zależności od cieśniny Malakki.

Należy jednak mieć na uwadze, że realizacja inicjatywy „Pasa i Szlaku” z jednej strony przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Chin, lecz z drugiej stworzy szereg nowych wyzwań. Jednym z podstawowych celów tego projektu jest wspieranie rozwoju zachodnich prowincji. Przez długi okres rozwój gospodarczy był domeną zaledwie kilku prowincji usytuowanych na wybrzeżu Chin. Im dalej na zachód w głąb państwa, tym niższy jest poziom rozwoju gospodarczego prowincji, a co za tym idzie, również niższy poziom zużycia energii elektrycznej.

Różnice w poziomach rozwoju poszczególnych regionów wynikają z polityki chińskiego rządu, który w początkowej fazie transformacji gospodarczej przyznawał niektórym regionom preferencyjne traktowanie. Prowincje objęte preferencyjną polityką w dużo większej mierze były dostosowane do potrzeb rynku i bardzo szybko zaczęły przyciągać

zagraniczny kapitał. To z kolei przełożyło się na ich wyższy poziom gospodarczy (Zheng i Chen 2007). W 1998 r. Chiny zdecydowały się wdrożyć tzw. wielką strategię rozwoju zachodu (*xibu da kaifa*) w celu wyrównania poziomu rozwoju gorzej rozwiniętych zachodnich prowincji.

Inicjatywa „Pasa i Szlaku” w rzeczywistości jest kolejną odsłoną tego projektu mającego wspierać rozwój poszczególnych prowincji, wykorzystując przy tym szereg już istniejących inicjatyw (Pop 2016). Gdy w mediach pojawia się informacja o otwarciu nowego szlaku kolejowego łączącego Chiny z Europą, nie oznacza to bynajmniej nowej drogi ciągnącej się od granicy Chin do krajów Europy Wschodniej, a jedynie wybudowanie odcinka łączącego kolejną prowincję z już istniejącą infrastrukturą. Jak wcześniej zasygnalizowano w dokumencie z 2015 r. *Wizja i działania na rzecz wspólnej budowy Pasa Gospodarczego Jedwabnego Szlaku oraz Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku*, sporą uwagę poświęcono temu, w jaki sposób poszczególne prowincje mogą skorzystać na inicjatywie „Pasa i Szlaku”. Najdalej wysunięty na zachód region Xinjiang ma stać się kluczowym punktem na mapie „Pasa Gospodarczego Jedwabnego Szlaku” jako nowe centrum logistyczne, handlowe i naukowe. Cztery prowincje: Shaanxi, Gansu, Ningxia oraz Qinghai, mają stać się węzłem transportowo-logistycznym oraz przemysłowym zapleczem wymiany z krajami Azji Centralnej, Azji Południowej oraz Azji Wschodniej. Kolejne cztery: Wewnętrzna Mongolia, Heilongjiang, Jilin oraz Liaoliang, mają być sercem wymiany z Mongolią i Rosją. Autonomiczny Region Guangxi Zhuang ma służyć jako chińska brama do państw ASEAN. Prowincja Yunan ma pełnić rolę międzynarodowego korytarza transportowego łączącego Chiny z krajami Subregionu Większego Mekongu (Tajlandia, Laos, Kambodża, Wietnam, Mjanma). Fujian ma być sercem „Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku”, natomiast prowincje Guangdong, Zhejiang oraz Jiangsu mają być jego istotnymi elementami (NDRC 2015).

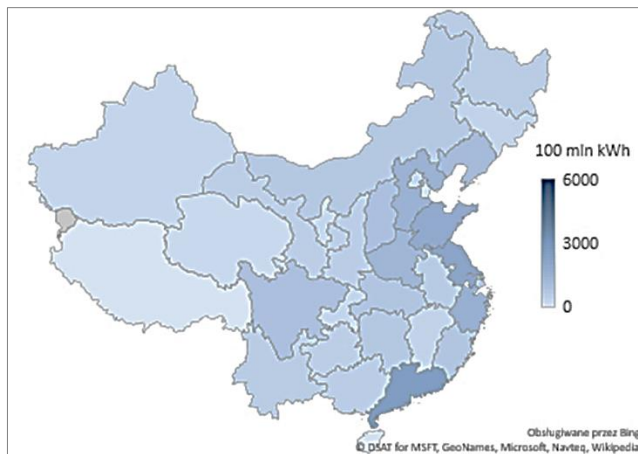
Naturalnym następstwem tych działań może być dynamiczny wzrost zapotrzebowania tych prowincji na energię elektryczną, co z kolei przełoży się na znaczny wzrost poziomu konsumpcji energii przez Chiny. W obliczu wzrostu konsumpcji energii Chiny będą musiały w jeszcze większym stopniu polegać na imporcie surowców energetycznych albo na rozwoju odnawialnych źródeł energii. Obecnie zaledwie trzy prowincje: Guangdong, Shandong oraz Jiangsu, odpowiadają za zużycie ponad 26% całkowitej konsumpcji energii elektrycznej w Chinach. To niemal tyle samo, co wszystkie tzw. zachodnie prowincje obejmujące obszar ponad 71% terytorium Chin (NBSC 2016). Jak widać na trzech zamieszczonych poniżej mapach prezentujących ewolucję zapotrzebowania na energię elektryczną poszczególnych regionów, sytuacja ta ulega powoli

zmianie. Dzieje się tak dzięki wsparciu, jakie poszczególne regiony uzyskują od chińskiego rządu. Proces ten będzie trwał zapewne jeszcze przez kilkadziesiąt następnych lat. Warto jednak mieć na uwadze, że o ile słabiej rozwinięte regiony na zachodzie Chin starają się wyrównać do poziomu zaawansowania wyżej rozwiniętych prowincji na wschodzie, to te drugie nadal się rozwijają, utrzymując tym samym tendencję wzrostową własnego zapotrzebowania na energię.



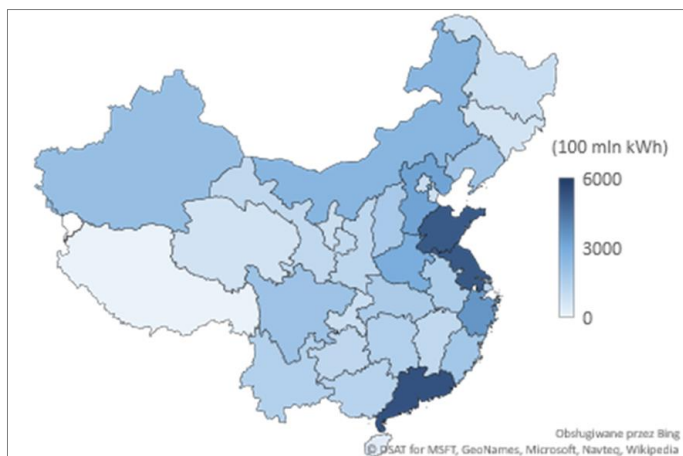
Mapa 1. Zużycie energii elektrycznej w poszczególnych prowincjach Chin w 1995 r. (100 mln kWh)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.



Mapa 2. Zużycie energii elektrycznej w poszczególnych prowincjach Chin w 2005 r. (100 mln kWh)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.



Mapa 3. Zużycie energii elektrycznej w poszczególnych prowincjach Chin w 2015 r. (100 mln kWh)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych National Bureau of Statistics of China.

W stosunku do stanu sprzed dwudziestu lat dysproporcje pomiędzy zapotrzebowaniem na energię elektryczną poszczególnych regionów są zdecydowanie niższe. Obecnie prowincja Guangdong zużywa ponad osiem razy więcej energii elektrycznej aniżeli prowincja Qinghai. Dla porównania w 1995 r. prowincja Guangdong zużywała blisko trzynaście razy więcej energii aniżeli prowincja Qinghai. Oczywiście, porównując dane, trzeba pamiętać, że znakomita większość chińskiej populacji mieszka na wschodzie Chin, dlatego zestawienie danych nie daje w pełni rzetelnych informacji.

Wnioski

Inicjatywa „Pasa i Szlaku” jest niezwykle kompleksowym planem, który ma doprowadzić do zwiększenia znaczenia Chin na arenie międzynarodowej i uczynienia z tego kraju jednego z głównych filarów nowego ładu międzynarodowego. Jednak by ten „chiński sen” (*zhongguo meng*) mógł się ziścić, Chiny muszą znaleźć odpowiedź na wiele obecnych wyzwań, między innymi związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa energetycznego kraju. Obecna struktura energetyczna tego państwa w dłuższej perspektywie nie jest możliwa do utrzymania. Dlatego już dziś chiński rząd w ramach inicjatywy „Pasa i Szlaku” podejmuje szereg działań na rzecz dywersyfikacji swojej struktury energetycznej i źródeł dostaw surowców energetycznych.

Chiny, by zrealizować swoje ambitne plany, potrzebują nowych partnerów, od których mogłyby importować surowce energetyczne. Równie istotne dla bezpieczeństwa energetycznego jest utworzenie wielkiej transgranicznej sieci przesyłowej, którymi zakupione za granicą surowce mogłyby w sposób bezpieczny i niezakłócony docierać do granicy Chin. Jednym z kluczowych zadań jest również rozwój tzw. zielonej technologii, która umożliwi dywersyfikację źródeł energii i zmniejszenie uzależnienia od państw trzecich. To właśnie w odnawialnych źródłach energii chiński rząd upatruje alternatywy dla węgla. By tego dokonać, Chiny starają się inwestować w rodzime firmy, jak również w przedsiębiorstwa europejskie, chcąc tym samym pozyskać zachodnie *know-how*.

To wszystko Chiny mogą zrealizować pod pretekstem współpracy w ramach inicjatywy „Pasa i Szlaku”. Obecnie w ramach tej inicjatywy finansowane są w Pakistanie i Mjanmie projekty budowy nowej i rozbudowy już istniejącej infrastruktury energetycznej, dzięki której do Chin popłyną ropa i gaz ziemny. Pomyślna realizacja tych projektów zmniejszy uzależnienie Chin od cieśniny Malakki.

Inicjatywa „Pasa i Szlaku” stworzy również szereg nowych wyzwań, na które Chiny w przyszłości będą musiały znaleźć rozwiązanie. Jednym z tych wyzwań może stać się wzrost zapotrzebowania na energię powiązany ze wzrostem tempa rozwoju gospodarczego zachodnich prowincji stanowiących główny obiekt zainteresowania inicjatywy.

Biorąc powyższe pod uwagę, wydaje się uprawnione twierdzenie, że inicjatywa „Pasa i Szlaku” ma istotne znaczenie dla polityki energetycznej Chin. Niektóre z projektów realizowanych w ramach inicjatywy mogą przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa energetycznego kraju. Niemniej trudno obecnie przewidzieć, w jakim stopniu chińskie plany zostaną zrealizowane.

Bibliografia

- Borkowski P.J., Zamecki Ł. 2011, *Relacje Unia Europejska – Chińska Republika Ludowa. Uwarunkowania wewnętrzne i międzynarodowe*, Oficyna Wydawnicza ASPRA-JR.
- British Petroleum Company 2017, *BP Statistical Review of World Energy*, <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf> (14.06.2017).
- Chen Shaofeng 2010, *China's Self-Extrication from „Malacca Dilemma” and Implications*, International Journal of China Studies, vol. 1, no. 1.
- Department of Climate Change of the People's Republic of China 2015, *Enhanced Actions on Climate Change: China's Intended Nationally Determined Contributions*, <http://www4.unfccc.int/Submissions/INDC/Published%20Documents/China/1/China's%20INDC%20-%20on%2030%20June%202015.pdf> (12.06.2017).

- He Fan i Qin Donghai 2006, *China's Strategy in the Twenty-first Century*, „China & World Economy” 14(2)
- Jäger-Waldau A. 2016, *PV Status Report 2016*, European Commission, Joint Research Centre, <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC103426/Idna28159enn.pdf> (12.06.2017).
- Kissinger H., 2014, *O Chinach*, Wydawnictwo Czarne.
- Li Jinlei 2014, 28 czerwca, *baogao: sichou zhi lu jing ji dai ke fen san bu zou; yu ji 2049 nian chu bu jiancheng* [Raport: Pas Gospodarczy Jedwabnego Szlaku może być podzielony na trzy etapy; Ukończenie wstępnie szacowane na rok 2049], Zhongguo Xinwenshe, <http://finance.chinanews.com/cj/2014/06-28/6329827.shtml> (12.06.2017).
- National Bureau of Statistics of China 2016, *China Statistical Yearbook 2016*, <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2016/indexeh.htm> (12.06.2017).
- National Development and Reform Commission of the People's Republic of China 2015, *Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html (12.06.2017).
- PBL Netherlands Environmental Assessment Agency 2016, *Trends in global CO₂ emissions: 2016 Report*, http://edgar.jrc.ec.europa.eu/news_docs/jrc-2016-trends-in-global-co2-emissions-2016-report-103425.pdf (12.06.2017).
- Pop I.I. 2016, *Strengths and Challenges of China's "One belt, One Road" Initiative*, Centre for Geopolitics & Security in Realism Studies, http://www.cgsrs.org/files/publications_46.pdf (12.06.2017).
- U.S. Energy Information Administration 2015, *China: International Data and Analysis*, https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/China/china.pdf (12.06.2017).
- Vangeli A. 2015, *China's New Silk Road and its impact on Sino-European relations*, „EU-China Observer”, vol. 1.15, Department of EU International Relations and Diplomacy Studies Vision and Actions on Jointly Building.
- Wang Yiwei 2016, *Inicjatywa „Jeden Pas i Jedna Droga”. Co rozwój Chin oznacza dla świata*, Wydawnictwo Adam Marszałek
- Zheng Yongnian i Chen Minjia 2007, *China's Regional Disparity and Its Responses*, Briefing Series – Issue 25, Nottingham China Policy Institute, <https://www.nottingham.ac.uk/cpi/documents/briefings/briefing-25-china-regional-disparity.pdf> (12.06.2017).
- Zhong Yu 2016, *The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative*, „Journal of Policy Science” 10.
- Zweig D. 2016, *Modeling „resource diplomacy” under hegemony. The triangular nature of Sino-US energy relations [w:] Sino-U.S. Energy Triangles: Resource Diplomacy Under Hegemony*, Zweig D., Hao Yufan (red.), Routledge.