Wielka destabilizacja Eurazji i Afryki

Od pierwszych miesięcy 2021 roku mamy do czynienia z sekwencją zjawisk destabilizacyjnych na obszarze Nowego Jedwabnego Szlaku, szeregu projektów infrastrukturalnych, którymi Chińczycy chcą powiązać ekonomicznie Azję, Afrykę i Europę, aby jeszcze bardziej przyspieszyć swój wzrost gospodarczy.

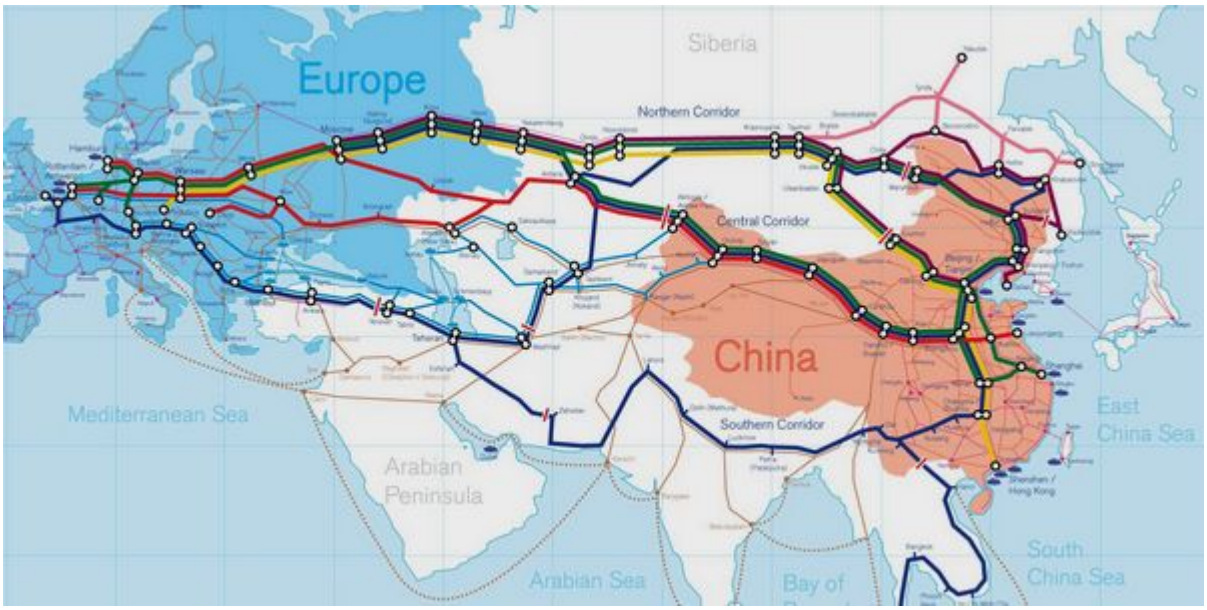
12 maja 2021 roku pomiędzy Armenią a Azerbejdżanem wybuchł konflikt graniczny – tego dnia wojska azerskie przekroczyły granicę Armenii, zajmując przy tym 41 km kwadratowych państwa Ormian. Azerbejdżan pomimo nacisków międzynarodowych nie wycofał z tego obszaru swoich wojsk. Kryzys wyeskalował w lipcu tego samego roku, kiedy to na granicy Armenii i Nachiczewańskiej Republiki Autonomicznej doszło do starć zbrojnych.

Do najważniejszej eskalacji starć doszło jednak 16 listopada 2021 roku kiedy to w walkach pomiędzy Azerami i Ormianami zginęło 7 żołnierzy azerskich oraz 6 ormiańskich. Ponadto 32 Ormian trafiło do niewoli. Starcia zakończyły się dzięki rosyjskim negocjacjom. 6 dni później w walkach zginął kolejny żołnierz ormiański. Konflikt ten trwa do dnia dzisiejszego.

Starcia w ramach kolejnego konfliktu pomiędzy Armenią a Azerbejdżanem trwały dosłownie kilkadziesiąt kilometrów od istotnego fragmentu czarnomorsko-kaspijskiego oraz południowo-wschodniego korytarza Nowego Jedwabnego Szlaku, jak się wydaje dosyć dobitnie odstraszając potencjalnych inwestorów oraz

firmy przewozowe od przerzucania do i z Europy towary w ramach inicjatywy One Belt One Road przez tamten obszar. Niewątpliwie ciągła destabilizacja oraz starcia wojskowe pomiędzy Armenią oraz Azerbejdżanem wbijają klin pomiędzy Europę i Azję, krzyżując szyki tym, którzy w Kaukazie widzieli alternatywę dla najważniejszych, północnych nitek inicjatywy NJS, które przechodzą przez Rosję, Białoruś i Ukrainę.

Niemal razem z destabilizacją korytarzy NJS przechodzących przez Kaukaz, doszło do podobnych w skutkach zjawisk na granicy Białorusi i Polski. Co prawda Polacy z Białorusina nie walczyli za pomocą broni i amunicji lecz za pomocą imigrantów, ale efekt był mniej więcej taki sam – destabilizacja nitek inicjatywy Pasa i Szlaku przechodzących przez te dwa kraje spowodowała, że przewoźnicy zaczęli szukać dla nich alternatywy, m.in. przerzucając się na korytarze morskie a na przejściach granicznych pojawiały się znaczne opóźnienia.



W 2021 roku również Rosja mocno przysłużyła się niszczeniu NJS, gromadząc swoje wojska przy granicy w Ukrainą i wprowadzając strach oraz zamęt w relacje gospodarcze Europa-Chiny.

Groźby Izraela w stosunku do Islamskiej Republiki Iranu i rozpoczęcie przez Izraelczyków przygotowań do bombardowania irańskiego programu nuklearnego (styczeń 2022) również zapewne

nie wpłynęło pozytywnie na inicjatywę NJS, której aż trzy korytarze przechodzić miały docelowo przez kraj Persów, w tym najważniejszy korytarz południowo-wschodni, zwany także Południowym Jedwabnym Szlakiem.

Dokładnie w dniu najcięższych walk na pograniczu Armenii i Azerbejdżanu a więc 16 listopada 2021 roku w pakistańskim Gwadarze, gdzie Chińczycy budują port morski, mający stanowić fragment Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego Nowego Jedwabnego Szlaku, który ma być alternatywą dla transportu przez zagrożoną zamknięciem przez USA cieśninę Malakka, wybuchły protesty, które trwały w sumie 32 dni.

Mniej więcej w połowie grudnia (inne źródła podają końcówkę listopada), w czasie kiedy wygasały protesty w pakistańskim Gwadarze, jak podał serwis Money.pl ukraińskie władze dołożyły również swoją cegiełkę do zniszczenia Nowego Jedwabnego Szlaku, rozpoczynając wielotygodniową blokadę dostaw chińskich towarów do Europy przez swoje terytorium. Tranzyt odblokowano dopiero 10 lutego.

Kontynuacja destabilizacji inicjatywy NJS miała miejsce już na samym początku roku 2022 – 2 stycznia wybuchły trwające 9 dni protesty w Kazachstanie, chyba jednym z najważniejszych dla NJS kraju, które spowodowały zablokowanie transportu kolejowego i drogowego przez kluczową magistralę Pasa i Szlaku oraz dewastację ważnych miast przez które NJS przechodzi. Straty wizerunkowe dla państwa kazachskiego były gigantyczne – zapewne wiele lat potrwa aż inwestorzy odzyskają zaufanie do tegoż kraju.

Zaledwie kilkanaście dni po protestach Azja Środkowa została zdestabilizowana po raz kolejny – tym razem doszło do gigantycznej awarii infrastruktury energetycznej, w wyniku której nie tylko ucierpiało miasto Ałmaty – znajdujące się na jednej z głównych arterii NJS. Lecz także dezorganizacji uległ przemysł naftowy i gazowy w Uzbekistanie, który dostarcza surowce energetyczne Chińskiej Republice Ludowej. Pozostałe

szkody wytworzone przez awarię i blackout obejmowały m.in. zamknięcie przejść granicznych w Kirgistanie i Uzbekistanie, dysfunkcje portów lotniczych, sieci internetowej, systemu grzewczego oraz dostępu do bieżącej wody w Kazachstanie.

Decydującym ciosem dla korytarzy Nowego Jedwabnego Szlaku, które przechodzą przez Rosję, Białoruś, Ukrainę i Polskę był jednak dopiero wybuch pełnoskalowego konfliktu Rosji z Ukrainą, który spowodował znaczne zmniejszenie transportu towarów przez z Chin do Europy. Obecnie jedynie korytarz kaliningradzki obsługuje tranzyt towarów bez większych przeszkód, aczkolwiek i tak firmy spedycyjne wolą nie ryzykować i przestawiają się na transport morski. Jak ponad koniec marca 2022 roku zauważył Bloomberg: „Ponad milion kontenerów, które miały przejechać ponad 6 tys. mil linii kolejowej łączącej Europę Zachodnią ze wschodnimi Chinami przez Rosję, musi teraz szukać nowych tras morskich, co zwiększa koszty i grozi pogłębieniem chaosu w globalnym łańcuchu dostaw."

Dodaje następnie: „W związku z wojną toczoną przez Moskwę na Ukrainie eksporterzy i firmy logistyczne przewożące części samochodowe, samochody, laptopy i smartfony starają się obecnie unikać tras lądowych przebiegających przez Rosję lub strefę walk. Ryzyko związane z bezpieczeństwem i utrudnienia płatnicze wynikające z sankcji są coraz większe, podobnie jak obawy, że klienci w Europie mogą bojkotować produkty, które korzystały z rosyjskiej kolei."

Jakby tego było mało wojna na Ukrainie wybuchła akurat w momencie kiedy w Chinach zanotowano wzrost zakażeń tzw. Koronawirusem, co spowodowało utrudnienia i zatory w chińskich portach.

Serwis „The Diplomat" zauważa, że Władimir Putin de facto zniszczył wielki chiński projekt geoeokonomiczny jakim jest Nowy Jedwabny Szlak: „Zogniskowany wokół afro-eurazjatyckiej geografii chiński BRI jest obecnie największą inicjatywą

geoekonomiczną, obejmującą 140 krajów. W wyniku tej wojny ulegnie ona głębokiej rekonfiguracji. Dla Chin rozległy obszar Rosji był najpewniejszą drogą lądową do bogatego rynku UE. Rosja, Ukraina, Polska i Białoruś miały nadzieję stać się częścią Nowego Euroazjatyckiego Mostu Lądowego, który jest wizją połączeń opartych głównie na kolei. Te marzenia o połączeniach lądowych zostały "zabite" przez wojnę Putina. To poważny ból głowy dla Chin."

Wojna ukraińska zmusi Chińczyków do powrotu do tradycyjnych, morskich szlaków handlowych, które i tak wciąż obsługują ponad 80% światowego handlu. Jednak i one nie będą całkowicie bezpieczne wobec długotrwałej destabilizacji wywołanej przez Rosję, która doprowadzi w wielu z kluczowych krajów na trasie morskiego NJS do kryzysu żywnościowego, masowych protestów destabilizujących porządek społeczny, polityczny i gospodarczy a nawet obalenia przychylnych Chinom rządów, jak np. w Pakistanie.

Naszą podróż przez zdestabilizowaną Eurazję i Afrykę, kontynenty kluczowe dla chińskiego wzrostu gospodarczego, rozpoczniemy w Rogu Afryki a konkretnie w państwie Somalia.

W piątek 8 kwietnia 2022 roku rzecznik prasowy sekretarza generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Stephane Dujarric zakomunikował, iż około 6 milionów obywateli tego

kraju w okresie od kwietnia do czerwca bieżącego roku znajdzie się w obliczu kryzysu lub jeszcze gorszego stanu braku bezpieczeństwa żywnościowego. Dujarric zauważył iż przyczyną tego zjawiska będzie susza, rosnące ceny żywności oraz brak wystarczającej pomocy humanitarnej.

Od początku roku susza w tym kraju dotknęła niemal 5 mln jego obywateli. Powszechne stało się także występowanie epidemii chorób oraz śmierci zwierząt gospodarskich. Poziom rzek spadł tam do rekordowo niskich wartości a nawet 80% źródeł wody w kraju wysycha.

Sytuacja mieszkańców tego kraju jest więc bardzo ciężka. Jak podaje brytyjski Guardian, tegoroczna susza w Somalii jest najgorszym tego typu zjawiskiem w tym afrykańskim państwie od 40 lat.

Jeżeli chodzi o ceny żywność, wzrost ich jest zatrważający. Jeszcze pod koniec marca 2022 roku za kanister oleju do gotowania płaciło się 25 dolarów. Tydzień później ceny wzrosły dokładnie dwukrotnie a więc litr oleju kosztował 50 dolarów. Litr benzyny z kolei kosztował 64 centy, kilka dni później już 1,8 dolara.

Jak podaje Światowy Program Żywnościowy, w wyniku zamknięcia portu w ukraińskiej Odessie w tym afrykańskim kraju nastąpić mają kolejne niedobory zaopatrzenia w żywność, co z pewnością skutkować będzie wzrostem cen.

W połowie marca bieżącego roku ceny żywności osiągnęły rekordowe wskaźniki w całej historii; ceny podstawowych zbóż były dwukrotnie wyższe niż w roku poprzednim.

W roku 2022 Organizacja Narodów Zjednoczonych planuje przeznaczyć na pomoc humanitarną dla Somalii prawie 1,5 mld dolarów. Do tej pory kraj ten otrzymał zaledwie 4% z tej sumy.

Dalsza destabilizacja tego kraju przez pogorszenie warunków życia spowodowane skutkami wojny ukraińskiej, suszą oraz

brakiem wystarczającej pomocy humanitarnej mogą doprowadzić do zwiększenia zjawiska terroryzmu, rozkładu władzy politycznej oraz rzecz jasna rozszerzenia zjawiska piractwa morskiego. To ostatnie jest szczególnym zagrożeniem dla stabilności Morskiego Jedwabnego Szlaku i stało się jedną z kluczowym przyczyn stworzenia przez ChRL swojej pierwszej zagranicznej bazy wojskowej w afrykańskim państwie Dżibuti. Aktywność piratów zmusiła państwo chińskie do prowadzenia misji patrolowo-eskortowych.

Dalszy rozkład porządku społecznego w Somalii może więc doprowadzić do rozszerzenia zjawiska piractwa oraz zmuszenia Chin do zwiększenia wydatków na kontrolę szlaku morskiego z Morza Arabskiego, przez Zatokę Adeńska na Morze Czerwone.

Jeżeli chodzi o współpracę Chin i Somalii w ramach inicjatywy Pasa i Szlaku: afrykański kraj przystąpił do planu BRI (Belt and Road Initiative) w sierpniu 2018 roku.

Niecały rok później nowo wybrany prezydent somalijskiego regionu Puntland podpisał w Pekinie umowę z China Civil Engineering Construction Corporation na budowę portu w mieście Eyl. Chińska firma już wcześniej realizowała projekty infrastrukturalne w tym regionie, m.in. lotnisko w Boosaaso oraz płatną drogę pomiędzy Eyl a Dangorayo.

Ścisła współpraca władz regionu Puntland z Państwem Środka otwiera Chińczykom możliwość dostępu do wybrzeża Oceanu Indyjskiego o długości 1600 kilometrów. Port rybacki w Eyl zagwarantuje Chińczykom dostęp do zasobów morskich takich jak tuńczyki i homary, które będą eksportowane do ChRL i sprzedawane na tamtejszych targach rybnych. Licencje na połowy ryb wzdłuż wybrzeża Somalii otrzymały firmy powiązane z CCECC.

Zakotwiczenie Chińczyków na wybrzeżu Afryki – w Dżibuti i Somalii – nie mogło nie spotkać się z odpowiedzią Waszyngtonu.

Prezydent regionu Somaliland w marcu bieżącego roku miał zaproponować Amerykanom, że jego kraj, nieuznawany na arenie międzynarodowej, może zaoferować US Army dostęp do portu morskiego oraz lotniska w zamian za uznanie Somalilandu na arenie międzynarodowej. Muse Bihi Abdi liczył na to, że Amerykanie, zaniepokojeni aktywnością Chin w Afryce oraz rozczarowani rządem w Mogadiszu, przyjmą jego ofertę.

Jak zauważył republikański senator z Idaho – Jim Risch: „Ciągła niestabilność w Rogu Afryki i zaostrzona globalna rywalizacja o zasoby i wpływy sprawiają, że tym ważniejsza jest nasza współpraca z podobnie myślącymi partnerami w regionie, takimi jak Somaliland, zaangażowanymi w działania na rzecz pokoju, demokracji i dobrobytu.”

Administracja Bidena oficjalnie rzecz jasna stoi jednak na straży „jednej Somalii”.

Somaliland może mieć kluczowe znaczenie w przypadku gdyby państwo Dżibuti chciało się pozbyć amerykańskiej armii ze swojego terytorium. Ten nieuznawany na arenie międzynarodowej fragment Somalii sąsiaduje bezpośrednio właśnie z krajem, gdzie Chińczycy stworzyli swoją pierwszą zagraniczną bazę wojskową, która według Amerykanów może zadokować chiński lotniskowiec oraz atomowe okręty podwodne.

W 2020 roku Somaliland wykonał jak się wydaje pierwszy poważny ruch w kierunku zachodu – pozwolił państwu Tajwan na otwarcie na swoim terytorium misji dyplomatycznej, która de facto jest tajwańską ambasadą. Miesiąc po tym wydarzeniu Somaliland ustanowił swoje przedstawicielstwo w Tajpej. Oba ruchy zapewne miały na celu przypodobanie się antychińskim jastrzębiom w Waszyngtonie.

W zeszłym roku w sierpniu z kolei władze tej separatystycznej republiki zadeklarowały chęć przyjęcia amerykańskich kolaborantów z Afganistanu, którzy uciekali z tego kraju po dojściu do władzy Talibów. W tym samym miesiącu amerykański personel wojskowy dokonał rekonesansu somalilandzkiego portu oraz lotniska. To drugie, ze względu na swoją długość, jedną z najbardziej okazałych na kontynencie afrykańskim, w pewnym momencie zostało nawet wyznaczone na miejsce awaryjnego lądowania dla promu kosmicznego NASA.

Tibor Nagy, wysoki urzędnik Departamentu Stanu w Afryce za rządów Donalda Trumpa zauważył, że Somaliland byłby wspaniałym planem B dla stacjonowania amerykańskich wojsk w Afryce. Rozpoczęto także prosomalilandzki lobbing w Londynie oraz w amerykańskim Kongresie.

Pomimo takich wysiłków w marcu bieżącego roku Amerykanie odmówili uznania Somalilandu jako suwerennego bytu państwowego.

Kwestia współpracy tego nieuznawanego powszechnie bytu państwowego z USA pokazuje jednak jak bardzo Somalia traci na znaczeniu w oczach Waszyngtonu a jak zyskuje na tym ten oderwany od niej fragment. Dalsza destabilizacja Somalii może jedynie jeszcze bardziej zbliżyć Amerykanów do Somalilandu co w przyszłości może doprowadzić do jeszcze głębszej współpracy pomiędzy Hargejsą a Waszyngtonem.

Somalia nie jest jedynym krajem Afryki Wschodniej, który zagrożony jest suszą i skrajnym głodem w skutek niej wynikłym.

Jak podaje międzynarodowa organizacja humanitarna Oxfam, w całej Afryce Wschodniej aż 28 milionom ludzi grozi skrajny głód jeśli pora deszczowa, która właśnie trwa, nie przyniesie opadów.

Oxfam miesiąc temu pisał: „Aż 28 milionom ludzi w Afryce Wschodniej grozi poważny głód, jeśli marcowe deszcze zawiodą. Istnieje realne niebezpieczeństwo, że społeczność międzynarodowa nie zareaguje odpowiednio na pogłębiający się kryzys głodowy w Afryce Wschodniej, dopóki nie będzie za późno […] Potrzebna jest masowa mobilizacja międzynarodowej pomocy humanitarnej, aby zapobiec nędzy i pomóc 21 milionom ludzi, którzy już teraz zmagają się z poważnym poziomem głodu pośród konfliktów, powodzi i ogromnej dwuletniej suszy – bezprecedensowej od 40 lat – w krajach Afryki Wschodniej."

Obszary zagrożone głodem o których mowa to m.in. Etiopia, Kenia, Somalia i Sudan Południowy. Jak zauważa dyrektor wykonawczy Oxfam Gabrielle Bucher nawet jeżeli deszcze nadejdą, poprawa sytuacji będzie niemal niemożliwa jeżeli inne kraje nie podejmą się pomocy. Bucher powiedziała ponadto że: „Skutki konfliktu ukraińskiego dla światowego systemu żywnościowego odbiją się szerokim echem na całym świecie, ale to najbiedniejsi i najbardziej bezbronni ludzie znajdą się wśród tych, którzy ucierpią najbardziej i najszybciej. Rosnące ceny żywności to cios młotem dla milionów ludzi, którzy już cierpią z powodu wielu kryzysów a ogromny niedobór pomocy może okazać się śmiertelny."

Kraje Afryki Wschodniej importują z Rosji i Ukrainy do 90% swoich zasobów pszenicy. W połowie marca, tak jak już wspomniałem, ceny żywności osiągnęły najwyższy poziom w historii.

Przypomnijmy, że w latach 2010-2011 podobne wzrosty cen żywności doprowadziły 44 miliony ludzi na całym świecie do skrajnego ubóstwa czego skutkiem był m.in. wybuch Arabskiej Wiosny. Obecnie nowa „Wschodnioafrykańska wiosna" może

zagrozić stabilności i bezpieczeństwu tegoż regionu.

Tym bardziej, że według najnowszych danych Światowego Programu Żywnościowego, który zauważa, że pora deszczowa trwająca od kilku tygodni wciąż nie przyniosła opadów, liczba osób w Rogu Afryki, które z powodu suszy popadną w głód, może wzrosnąć z 14 do 20 milionów. Co w połączeniu ze wzrostem cen żywności, paliwa a tym samym transportu żywności w trudno dostępne miejsca, przynieść może potężną destabilizację regionu.

Podczas suszy w Rogu Afryki w latach 2016-2017 niszczycielskiej klęsce głodu udało się uniknąć, teraz może być w tej kwestii dużo gorzej.

Tylko w pierwszym kwartale 2022 roku 13 milionów ludzi w Etiopii, Kenii i Somalii zostało przesiedlonych w poszukiwaniu wody i pastwisk. Miliony innych musiały opuścić swoje pola uprawne i domy w wyniku konfliktów. Na czele tych statystyk jest Etiopia, gdzie wciąż trwa konflikt pomiędzy północnym regionem Tigraj a rządem centralnym w Addis Abebie.

W Sudanie Południowym z kolei doszło do największej od 70 lat plagi szarańczy oraz gwałtownych powodzi. Szacuje się, że w miesiącach maj-lipiec 2022 w kraju tym 8,3 miliona ludzi stanie w obliczu poważnego kryzysu żywnościowego z przyczyn klimatycznych oraz gospodarczych.

W Kenii z kolei produkcja zbóż spadła o 70% – ogłoszono także stan klęski żywiołowej. 3,1 mln osób cierpi z powodu dotkliwego głodu. Prawie połowa gospodarstw domowych jest zmuszona pożyczać żywność lub kupować ją na kredyt.

Według danych z drugiej połowy marca 2022 roku jak do tej pory dostarczono tylko 3% z 6 mld dolarów przeznaczonych przez ONZ na pomoc humanitarną dla Etiopii, Somalii i Sudanu Południowego. Dyrektor generalny Oxfam wezwała eksporterów zbóż do pomocy dla głodujących w Afryce: „Wzywamy rządy, zwłaszcza krajów eksportujących zboże, by zrobiły wszystko, co w ich mocy, by znaleźć odpowiednie alternatywy dla

nieuchronnego przerwania łańcucha dostaw z Ukrainy do krajów o niskich dochodach, zależnych od importu żywności.”

Jak podaje serwis „Africa News” wojna na Ukrainie spowoduje także poważny kryzys żywnościowy w Sudanie. Według organizacji pozarządowej „Ratujcie dzieci” (ang. Save the Children) wojna rosyjsko-ukraińska może sprawić, że w 2022 roku niemal połowa Sudańczyków będzie głodować.

Szef operacyjny „Save the Children” David Wright w rozmowie z francuską AFP przyznał, że do końca bieżącego roku nawet 20 milionów Sudańczyków może być pozbawiona bezpieczeństwa żywnościowego. Wynika to rzecz jasna z importu podstawowych zbóż z państw objętych konfliktem zbrojnym – np. jeżeli chodzi o pszenicę to 86-87% tego zboża Sudańczycy pozyskują z Rosji i Ukrainy. Wzrost cen wiążący się z ukraińskim konfliktem wywołał już zamieszki w tym kraju, który jest w stanie destabilizacji od długich miesięcy.

Przypomnijmy, że w połowie października 2021 roku na ulice stolicy Sudanu zaczęli wychodzić demonstranci, domagający się wojskowego zamachu stanu. Od samego początku byli oni wyposażeni w atrybuty świadczące o tym, że procesy te mogły być sterowane przez bliżej nieokreślone siły. 25 października doszło w tym kraju do wojskowego zamachu stanu, w wyniku którego obalono duopol władzy cywilno-wojskowej, zastępując ją rządami junty. Na jej czele stanął oskarżany o udział w ludobójstwie w Darfurze watażka Abdel Fattah Al-Burhan. Przyczyną zamachu było m.in. to, iż premier Sudanu chciał ustanowić w pełni cywilny rząd, odsuwając wojsko od władzy i przyspieszając drogę tego kraju do demokracji, która miała swój początek w roku 2019 kiedy to obalono rządzącego dziesiątki lat dyktatora al-Baszira.

Wynikiem destabilizacji kraju oraz wojskowego puczu było m.in. zablokowanie dostępu tankowców do sudańskich portów, co skutkowało utrudnieniami w eksporcie ropy naftowej do Chin. Przed rządową blokadą Port Sudan, z którego wypływała ropa

naftowa do ChRL, został zdestabilizowany przez tłumy protestujących.

Demonstranci zablokowali także same rurociągi, transportujące ropę naftową do Port Sudan. Do Portu Sudan trafia ropa zarówno z Sudanu jak i Sudanu Południowego.

Na kilkadziesiąt godzin przed zamachem stanu z kolei watażka Al-Burhan spotkał się z amerykańskim urzędnikiem Jeffreyem Feltmanem, człowiekiem który miał według francuskiego dziennikarza Thierry'ego Meyssana odpowiadać za operację likwidacji byłego premiera Libanu Rafika Haririego. Feltman miał także odegrać istotną rolę podczas tzw. arabskiej wiosny w Afryce Północnej i na Bliskim Wschodzie.

Pomimo przejęcia władzy w Sudanie przez juntę wojskową Stany Zjednoczone po raz pierwszy od 25 lat wyznaczyły do tego kraju swojego ambasadora, po tym jak podniesiono status amerykańskiej misji dyplomatycznej w tym kraju z charge d'Affairs do ambasadora. Widać więc że krytyka USA względem junty, która od czasu puczu zabija ludzi na ulicach sudańskich miast jest jedynie powierzchowna i ma na celu najprawdopodobniej zmylenie opinii publicznej.

Już w dniu puczu zginęło 7 Sudańczyków a kolejne ponad 140 zostało rannych. W kolejnych dniach doszło do paraliżu systemu edukacji, infrastruktury handlowej, w tym handlu paliwami. W listopadzie 2021 uwolniono więźniów politycznych oraz przywrócono do władzy premiera Hamdoka, obalonego w wyniku wojskowego puczu.

Miesiąc później, 30 grudnia doszło do protestów w wyniku których zginęło 4 demonstrantów a 200 zostało rannych. Na początku stycznia 2022 roku Centralny Komitet Lekarzy Sudańskich orzekł że w protestach od czasu puczu zginęły 54 osoby.

Dzień po tym ogłoszeniu tych statystyk liczba zabitych zwiększyła się do 57.

Od chwili rozszerzenia wojny ukraińsko-rosyjskiej rozpoczęły się protesty, spowodowane wzrostem cen żywności. Jak podaje serwis France24 6 kwietnia liczba ofiar junty wzrosła do 94. Według cywilnego sojuszu sił politycznych w Sudanie – FFC – wojskowy zamach stanu „podpalił wszystkie aspekty życia, zmieniając nasz kraj w arenę kryzysu". Od czasu puczu ceny żywności, paliwa i podstawowych towarów gwałtownie wzrosły, wzrosła także rzecz jasna wynikająca z destabilizacji fala przestępczości.

Zamach stanu przyniósł także, tak jak już wcześniej wspomniałem, blokadę kluczowego dla Chin Portu Sudan, czego dokonała jedna z grup plemiennych sprzymierzonych z juntą, co doprowadziło do poważnych zakłóceń w handlu tego kraju właśnie z Chinami.

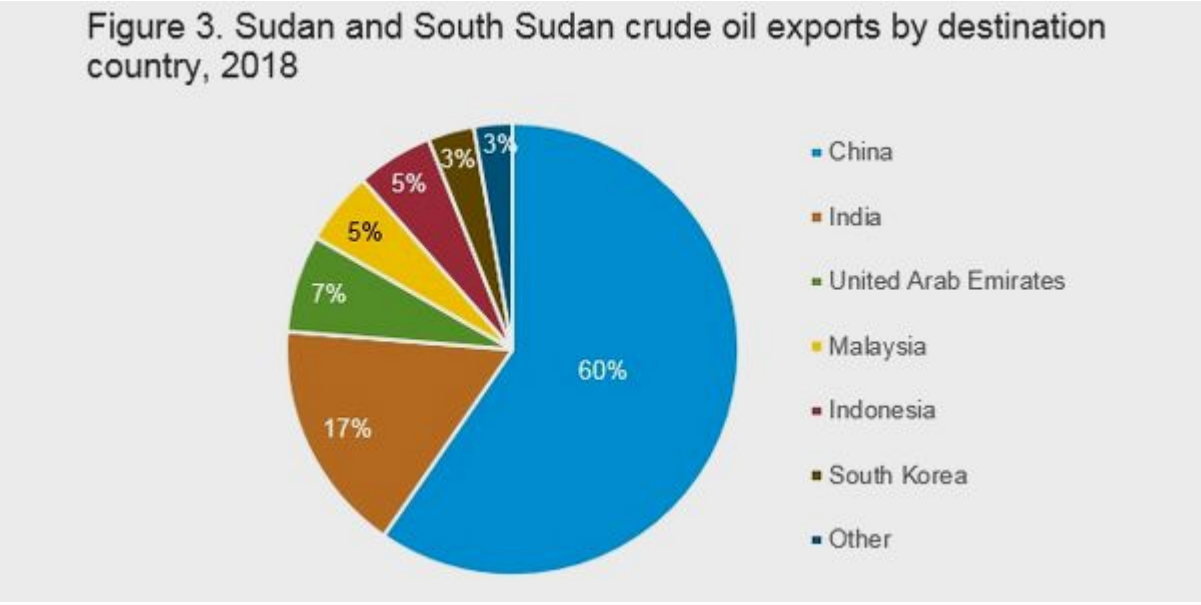
Oficjalnie blokada została zdjęta 1 listopada a więc niecały tydzień po puczu. Jednak jeszcze pod koniec grudnia Reuters informował, że sudański port wciąż nie może powrócić do stanu sprzed rozruchów i zamachu stanu. Dyrektor lokalnej firmy logistycznej informował, że destabilizacja Port Sudan może sprawić, że ludzie przez jakiś czas będą się trzymać z dala od niego. Jeden z byłych sudańskich ministrów stwierdził z kolei, że blokada i dezorganizacja działalności portu może spowodować , że zainteresowanie modernizację jego przez zagranicznych inwestorów może osłabnąć.

Z raportu ONZ wynika z kolei, że blokada Port Sudan, przez który przechodziło do tej pory 90% sudańskiego handlu międzynarodowego, w tym handel ropą naftową, której ogromna część trafiała do Chin, zaprzepaściła wysiłki na rzecz poprawy jego wydajności. W trakcie blokady w porcie utknęło niemal 1000 kontenerów. Ponadto koszty frachtu dla chińskich firm wzrosły tam dwukrotnie.

W marcu 2022 roku serwis „All Africa" poinformował z kolei, że kluczowy dla chińskich dostaw ropy naftowej z Sudanu i Sudanu Południowego Port Sudan może zostać całkowicie zamknięty, ze

względu m.in. na koszty transportu, które w przypadku Sudanu wynoszą 12 tys. dolarów za kontener, w czasie kiedy porty egipskie oferują cenę o 33% niższą. Jak zauważa afrykańskich portal, po podpisaniu porozumienia pomiędzy watażką Al-Burhanem a władzami Zjednoczonych Emiratów Arabskich, znaczenie Portu Sudan może zostać znacznie zmniejszone na rzecz portów właśnie w ZEA, co skutkować może zamknięciem sudańskiego portu. Przypomnijmy, że pod koniec 2020 roku South China Morning Post podawał, że Chińczycy importowali z Sudanu 5% swojego zapotrzebowania na ropę naftową. Jednak według Middle East Institute z siedzibą w Waszyngtonie, Sudan i Sudan Południowy zapewniają obecnie jedynie 1% chińskiego zapotrzebowania na ten surowiec.

W sumie około 60% (dane z 2018 roku) ropy naftowej, przechodzącej przez Port Sudan a więc pochodzącej z Sudanu i Sudanu Południowego, trafia do Chińskiej Republiki Ludowej.



Według danych z 2016 roku wówczas było to aż 98-99%. Sudan Południowy jest w 100% zależny od Sudanu jeżeli chodzi o eksport ropy naftowej, która stanowi 94% całego eksportu kraju oraz 85% dochodów państwa. Dziennie eksportują oni przez Port Sudan około 150 tys. baryłek.

W 2020 roku Sudan Południowy pogrążył się w kryzysie fiskalnym, którego przyczyną były powodzie, plaga szarańczy

oraz pandemia COVID-19. Gwałtowny spadek cen ropy na światowych rynkach jeszcze pogorszył tą sytuację, zmniejszając o połowę dochody rządu, zwiększając jednocześnie o 100% ilość ropy potrzebną do spłaty wierzycieli, m.in. swojego północnego sąsiada, któremu po uzyskaniu niepodległości przez „Południe" obiecano 3 mld dolarów.

W marcu 2022 roku doszło do protestów w Port Sudan, których przyczyną są plany prywatyzacji portu. Osman Taher, przywódca pracowników w Porcie Sudan stwierdził, że prywatyzacja portu może doprowadzić do jego całkowitego zamknięcia. Podczas wizyty wiceprzewodniczącego Rady Suwerenności Sudanu, w trakcie której doszło do rozruchów, ten zauważył, że w Porcie Sudan celowo dokonuje się aktów sabotażu, zakłócania pracy maszyn i ograniczania eksportu.

Lecz Port Sudan to nie tylko problemy z wpływami Chin, które od mniej więcej początku XXI wieku są w tym kraju niezwykle rozległe. Tuż przed wybuchem wojny ukraińsko-rosyjskiej oficjel junty sudańskiej Gen. Mohammed Hamdan Dagalo stwierdził, że jego kraj jest otwarty na to, aby Rosja albo jakikolwiek inny kraj mogła stworzyć na wybrzeżu tego kraju swoją bazę wojskową. Dagalo stwierdził iż jego kraj ma „ogromny potencjał, który stwarza wielkie możliwości dla rosyjskich inwestycji w celu osiągnięcia obopólnych korzyści dla obu krajów". Jak podał Al-Monitor już po rosyjskiej inwazji: „Ośmiodniowa wizyta Hemedtiego [pseudonim Dagalo – przyp. aut.] w Moskwie zaniepokoiła amerykańskich urzędników, którzy są zaniepokojeni rosnącymi więzami junty z Moskwą".

Przypomnijmy że już wcześniej władze Sudanu, jeszcze za rządów Al-Baszira podpisały z Moskwą umowę o 25-letniej dzierżawie terenu w Port Sudan. Umowa ta została zwieszona w 2021 roku przez rząd cywilno-wojskowy.

Amerykańskie dowództwo w Afryce zaczyna jednocześnie sugerować związki zamachu stanu z października 2021 roku z władzą rosyjską. Jednak pomimo to Amerykanie wstrzymują się przed

wprowadzaniem sankcji a fundusze pomocowe w kwocie 700 mld dolarów przekierowują do instytucji społeczeństwa obywatelskiego i tzw. prodemokratycznych aktywistów, kupując sobie tym samym ogromny potencjał buntu na wypadek gdyby Al-Burhan i jego junta rzeczywiście zaczęli zagrażać interesom Stanów Zjednoczonych.

Od chwili wybuchu wojny ukraińsko-rosyjskiej ambasada USA w Chartumie wielokrotnie ostrzegała swoich obywateli przed protestami w stolicy kraju, w związku z rządami junty oraz kryzysem żywnościowym. Faktem niepodważalnym jest więc, że Sudan przez wojnę wywołaną przez Władimira Putina stał się jeszcze większą oazą niestabilności, co bardzo mocno uderzać będzie w interesy chińskie w tej części świata.

Jeżeli chodzi o kryzys żywnościowy w Sudanie Południowym: Organizacja Narodów Zjednoczonych w drugiej połowie marca bieżącego roku podała, posiłkując się danymi swojego Światowego Programu Żywnościowego, że w ciągu najbliższych miesięcy 8,3 mln obywateli tego kraju a więc 70% ogółu, stanie w obliczu zagrożenia głodem. Byłby to największy kryzys głodowy w historii tego młodego kraju.

Jeżeli chodzi o inne kraje Afryki Wschodniej: w Kenii, tak jak już wcześniej wspomniałem, produkcja zbóż spadło o 70%; ogłoszono także stan klęski żywiołowej a 3,1 mln ludzi cierpi z powodu dotkliwego głodu. Gospodarstwa domowe cierpią z powodu drastycznego braku żywności.

Tylko w ciągu ostatnich dwóch lat liczba osób potrzebujących pomocy humanitarnej w tym kraju wzrosła czterokrotnie.

Kenia jest jednym z najważniejszych krajów afrykańskich dla chińskiej inicjatywy Pasa i Szlaku. W trakcie styczniowej wizyty Ministra Spraw Zagranicznych ChRL Wanga Yi w Kenii odbyła się ceremonia zakończenia prac nad terminalem naftowym w kenijskim porcie Mombasa, który został zbudowany przez Chińczyków. W trakcie spotkania polityków z tych dwóch krajów

strona chińska zaproponowała przedłużenie linii kolejowej Mombasa-Nairobi, wychodzącej z wybrzeża Oceanu Indyjskiego, do Ugandy, Rwandy, Sudanu Południowego a nawet Demokratycznej Republiki Konga. Z kolei linia łącząca stolicę Etiopii Addis Abebę i Dżibuti ma zostać przedłużona do Erytrei, jednego z najbardziej prochińskich krajów w Afryce, mającego ponad 1100 kilometrów linii brzegowej na Morzu Czerwonym.

Chiński polityk w rozmowie z Raychelle Omamo z kenijskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych stwierdził, że budowa infrastruktury w Afryce Wschodniej jest częścią chińskich wysiłków aby pomóc temu regionowi w przyspieszeniu budowy infrastruktury przemysłowej i gospodarczej w celu stworzenia miejsc pracy dla tamtejszej ludności. Wang odwiedził także Erytreę, kluczowy dla Chin kraj nad Morzem Czerwonym oraz wyspiarskie państwo Komory.

Według Seifudeina Adema, profesora Uniwersytetu w Kioto, proponowane połączenie kolejowe pomiędzy Addis Abebą a Assab, portem w Erytrei, może być zwycięską kartą w nowej strategii dyplomatycznej Chin w Rogu Afryki. Stwierdził: „Ponieważ Etiopia jest już połączona z Kenią poprzez transnarodowy system drogowy, można sobie wyobrazić, że cały region Afryki Wschodniej i Środkowej zostanie wkrótce połączony, a w ślad za nim pójdą inne regiony”

Adem powiedział także, że rozbudowa sieci kolejowych w Rogu Afryki była jednym z głównych celów strategicznych Pekinu w Afryce jako sposobu na zwiększenie połączeń komunikacyjnych.

Działania Pekinu w Afryce Wschodniej nie mogły nie spotkać się z odpowiedzią Waszyngtonu. Jeszcze przed wizytą Wanga w Afryce Amerykanie zakomunikowali Afrykańczykom z tej części kontynentu, że USA wracają do gry. W trakcie listopadowej wizyty amerykańskiego sekretarza stanu Anthony’ego Blinkena w Nairobi, stolicy Kenii, ostrzegał on przed recesją demokracji. Jego spotkania z politykami i urzędnikami kenijskimi oraz przedstawicielami tamtejszego społeczeństwa obywatelskiego

miały za zadanie podnieść rangę Waszyngtonu w tej części Afryki i zakomunikować stronie chińskiej, że USA podejmuje rywalizację o tą część świata.

Ale Chiny to nie tylko rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w Kenii. To także duże inwestycje w sektor przemysłowy. Jak podaje Phyllis Wakiaga, liderka kenijskiego stowarzyszenia biznesowego, chińskie firmy przodują w transferze zaawansowanych technologii produkcyjnych do kenijskiej gospodarki. Wakiaga dodała: „Chińskie firmy zainwestowały w kluczowe sektory, co jest dobre dla kraju, który stara się przyciągnąć bezpośrednie inwestycje zagraniczne, aby wspierać tworzenie miejsc pracy”

Stwierdziła także iż „chińscy inwestorzy weszli do sektorów takich jak budownictwo, materiały budowlane, produkty dla dzieci, artykuły elektryczne i technologie informacyjno-komunikacyjne”.

Dodała także, że chińskie inwestycje pomogły uniezależnić się Kenii od importu towarów zza granicy, gdyż dzięki Chińczykom są one teraz produkowane przez chińskie przedsiębiorstwa na terytorium Kenii.

Według kenijskiego Ministerstwa Industrializacji, Handlu i Rozwoju Przedsiębiorczości Kenia ma stać się „kontynentalnym hubem przemysłowym” dla Chin w Afryce.

Lin Songtian, Przewodniczący Chińskiego Ludowego Stowarzyszenia Przyjaźni z Krajami Zagranicznymi w trakcie wizyty w Kenii stwierdził, że Chiny chcą wykorzystać rozwój parków przemysłowych w Mombasie oraz stworzyć strefy przemysłowe wzdłuż linii kolejowej Mombasa-Nairobi. Dodał, że „Kenia stanowi najlepsze rozwiązanie w zakresie otwartego i sprzyjającego środowiska dla chińskich inwestycji w produkcję przemysłową” w regionie Afryki Wschodniej. Zakomunikował także, że chińskie inwestycje w Kenii poprawią bilans handlowy tego kraju z Chinami, który jest dla Kenii niekorzystny.

Port w kenijskiej Mombasie jest strategicznym portem dla chińskiego importu i eksportu. W listopadzie 2021 roku ambasador Chin w Nairobi Zhou Pingjian spotkał się z przywódcami „Kenya Port Authority" aby omówić integrację portu w Mombasie z Inicjatywą Pasa i Szlaku. Chodzi w szczególności o połączenie portu Mombasa z pakistańskim Gwadarem, który ma stanowić cząstkę wielkiego projektu Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego, będącego alternatywą dla zagrożonej przez amerykańską marynarkę wojenną cieśniny Malakka, przez którą jak do tej pory przechodzi większość morskiego handlu z Chin i do Chin.

Ale Mombasa to nie jedyny kenijski port, strategicznie ważny z punktu widzenia Pekinu. W maju 2021 roku miała miejsce inauguracja pierwszego nabrzeża portu Lamu, 240 kilometrów na północny-wschód od Mombasy. Podczas inauguracji portu prezydent Kenii Uhuru Kenyatta powiedział, że otworzy on północną Kenię na resztę świata, a także będzie stanowił korzystną bramę dla Sudanu Południowego i Etiopii. Chińska firma China Communications Construction Company zbudowała pierwsze z 32 miejsc postojowych w porcie. Całkowita wartość inwestycji ma wynieść około 2,9 miliarda dolarów amerykańskich. Port ten ma obsługiwać statki o nośności od 12 000 do 18 000 TEU [TEU – równowartość kontenera o długości 20 stóp – przyp. aut.]. Pierwsze trzy miejsca postojowe mają zostać sfinansowane przez rząd, kolejne 29 przez sektor prywatny.

Projekt portu w Lamu jest obecnie nazywany swego rodzaju game changerem – ma on na celu włączenie północnej części kraju w obroty kenijskiej gospodarki. W jego pobliżu planuje się także budowę wielu obszarów przemysłowych.

Port w Lamu ma być kluczowym komponentem wielkiego chińskiego projektu geoekonomicznego jakim jest Inicjatywa Pasa i Szlaku. Połączyć ma on wybrzeże Kenii z Sudanem Południowym i Etiopią za pomocą szeregu dróg, sieci kolejowych i rurociągów do przesyłu ropy naftowej, tworząc tym samym alternatywę dla Port Sudan, przez który transportowane są obecnie surowce energetyczne z Sudanu Południowego.

Jak zauważa raport afrykańskiego think tanku Africa Policy Institute, od 2013 roku, od czasu zaproponowania Inicjatywy Pasa i Szlaku Chińczycy w Kenii budują nowoczesne zasoby infrastrukturalne, takie jak koleje, drogi, porty, tamy czy też obiekty przemysłowe, które dodają temu krajowi witalności. W raporcie zauważano także, że w stolicy Kenii – Nairobi – powstają najwyższe w Afryce budynki, tysiące kenijskich studentów korzysta z chińskich stypendiów, powstała 670-kilometrowa linia kolei normalnotorowej Mombasa-Nairobi, w ramach której powstał drugi co do wielkości tunel w Afryce, który oprócz bycia elementem infrastruktury gospodarczej, stanowi także atrakcje turystyczną. I co najważniejsze, dzięki Inicjatywie Belt and Road w tym afrykańskim kraju powstały

nowe gałęzie przemysłu, które zatrudniają tysiące Kenijczyków i mają istotny wkład w rozwój gospodarczy kraju.

Omawiając Afrykę Wschodnią pod kątem kryzysu żywnościowego i możliwych, wynikających z niego destabilizacji politycznych i społecznych, masowych protestów, przewrotów politycznych a nawet wojen, które w skutek niego mogą wybuchnąć, nie można pominąć rzecz jasna najważniejszego kraju, któremu wojna ukraińsko-rosyjska „dała mocno w kość”. Chodzi oczywiście o leżący w Północno-Wschodniej Afryce Egipt.

Jak podaje Al-Monitor Egipt jest jednym z największych importerów pszenicy na świecie, a ponad 80% tego zboża sprowadza on z Rosji i Ukrainy. Od momentu rozszerzenia konfliktu zbrojnego pomiędzy tymi dwoma wschodnioeuropejskimi krajami w lutym bieżącego roku ceny chleba w tym kraju znacznie wzrosły a prezydent kraju al-Sisi nakazał wojsku dostarczanie chleba Egipcjanom zagrożonym wysokimi cenami żywności, po znacznie obniżonych cenach według danych sprzed kilku lat aż 73% mieszkańców tego kraju korzystało z dopłat do chleba.

Egipt zwiększył także krajową produkcję pszenicy i stara się zdywersyfikować jej import, kupując ją także w Indiach i w Stanach Zjednoczonych. Wprowadzono tam także kontrolę cen chleba. Od 4 kwietnia rząd Egiptu przeznacza większe sumy

pieniędzy na krajowa produkcję pszenicy.

W ciągu trzech tygodni od pełnoskalowej inwazji rosyjskiej na Ukrainę cena niesubsydiowanego chleba w egipskich piekarniach wzrosła nawet o 25%.

Wzrost cen żywności szczególnie powinien niepokoić władze Egiptu i ogólnie rzecz biorąc tamtejsze elity polityczne. Gdyż 10 lat temu to właśnie wzrost cen pieczywa stał się motorem napędowym Arabskiej Wiosny, której w Egipcie jednym z najbardziej popularnych haseł było „Chleb, wolność, sprawiedliwość społeczna".

Jak podaje dyrektor bliskowschodniego oddziału organizacji Human Rights Watch Lama Fakih „brak bezpieczeństwa żywnościowego może prowadzić do większych niepokojów politycznych".

Pszenica to jednak nie jedyny problem jeżeli chodzi o import towarów z państw objętych konfliktem zbrojnym na wschodzie Europy. Egipt jest 10 z największych na świecie importerów oleju słonecznikowego. 70% dostaw do tego kraju pochodzi właśnie z Rosji i Ukrainy.

Spadek dostaw oleju słonecznikowego zwiększy zapotrzebowanie na alternatywne tłuszcze a więc olej palmowy i sojowy, których ceny mogą w bardzo krótkim okresie czasu osiągnąć rekordowe poziomy, w związku z ogólnym niedoborem olejów na rynkach światowych, spowodowanym wojną ukraińską.

Egipskie niedobory w oleju zagrożą także sąsiadom tego kraju, które importują te tłuszcze właśnie z kraju faraonów.

Egipt jest drugim z największych eksporterów oleju palmowego do Sudanu. 12 marca bieżącego roku egipski Minister Handlu i Przemysłu wydał rozporządzenie zakazujące eksportu olejów jadalnych, zielonej pszenicy oraz kukurydzy przez następne 3 miesiące. Przyczyn tego było wiele: od wzrostu cen spowodowanych wojną ukraińską, przez nadchodzący wówczas

święty miesiąc islamu – Ramadan – po potrzebę zaspokojenia rynku krajowego oraz opanowanie skutków inflacji.

Jak zauważa waszyngtoński Instytut Bliskiego Wschodu, wojna ukraińsko-rosyjska spowodowała wzrost cen pszenicy o 44%, oleju słonecznikowego z kolei o 32%. Rozwiązaniem dla Egiptu, jeżeli chodzi o oleje roślinne, wydaje się być subsydiowany import oleju palmowego z krajów takich jak np. Malezja. Jak podaje Malezyjska Rada ds. Oleju Palmowego eksport oleju palmowego z tego wschodnioazjatyckiego kraju do Egiptu wzrósł w pierwszych dwóch miesiącach 2022 roku ponad ośmiokrotnie w stosunku do roku poprzedniego a tendencja ta może utrzymać się aż do końca bieżącego roku.

Middle East Institute zauważa, że Egipcjanie spożywają ponad dwukrotnie więcej chleba niż wynosi średnia światowa. Produkt ten jest więc kluczowym elementem stabilności politycznej w kraju.

Przypomnijmy, że w 1977 roku, kiedy egipski przywódca Anwar As-Sadat przyjął warunki Międzynarodowego Funduszu Walutowego i wprowadził cięcia dotacji na mąkę pszenną, olej kuchenny oraz inne podstawowe produkty żywnościowe, wywołało to sławne „zamieszki o chleb", w trakcie których 70 osób zginęło o ponad 550 zostało rannych. Do przywrócenia porządku społecznego władze Egiptu musiały wówczas wezwać tamtejszą armię.

34 lata później następca Sadata – Hosni Mubarak – poszedł drogą poprzednika i również zgodził się na warunki narzucone przez MFW i Bank Światowy. Doprowadziło to w połączeniu z mniejszymi zbiorami pszenicy w Rosji do masowych wystąpień społecznych, znanych jako Arabska Wiosna, które ostatecznie zakończyły 30-letnie rządy Mubaraka. Teraz sytuacja wydaje się bliźniaczo podobna do dwóch wyżej przeze mnie opisanych.

Wojna ukraińsko-rosyjska to także problem turystyczny dla państwa ze stolicą w Kairze. Przed pandemią COVID 15% PKB kraju stanowiły wpływy z turystyki. Głównymi krajami w których

przybywali tam turyści była rzecz jasna Rosja oraz Ukraina. Dalsze przedłużanie konfliktu wpłynie więc negatywnie na ten sektor egipskiej gospodarki, jeszcze bardziej zmniejszając liczbę turystów pochodzących z tych dwóch państw. Już dzisiaj rząd tego afrykańskiego kraju stara się zwabić przybyszów z innych krajów, jako alternatywę dla turystów ukraińskich i rosyjskich.

Zagrożenie destabilizacją Egiptu w wyniku wojny i kryzysu żywnościowego spowodowało, że na pomoc pospieszyły mu inne kraje arabskie – Arabia Saudyjska, Katar i Zjednoczone Emiraty Arabskie przekazały Egiptowi ponad 20 miliardów dolarów pomocy – kwota przekazana przez Doha wyniosła 5 mld, Abu Zabi 3 miliardy a Rijad 15 mld dolarów. Pomoc ta objęła fundusze dla egipskiego banku centralnego, dzięki którym rząd tego kraju będzie mógł dotować żywność dla jego mieszkańców. Pozostała część funduszy będzie przeznaczona dla egipskiego rolnictwa.

Wszystkie te kraje mają rzecz jasna głęboki interes w tych działaniach: w przypadku gdyby Egipt stał się zarzewiem nowej arabskiej wiosny, również u nich mogłoby dojść do antyrządowych wystąpień jako efektu domina. Ponadto kraje te eksportują swoje surowce przez Morze Czerwone i Kanał Sueski. Destabilizacja Egiptu mogłaby więc wpłynąć na handel reżimów Zatoki Perskiej z ich europejskich partnerami, przynoszący im miliardowe zyski ze sprzedaży ropy naftowej i gazu ziemnego.

Egipt jest kluczowym krajem dla wymiany handlowej nie tylko dla autorytarnych satrapii z Półwyspu Arabskiego. Jest także bardzo istotny rzecz jasna dla Chin i ich wymiany handlowej z krajami europejskimi, która w roku 2021 wyniosła 828 miliardów dolarów, co stanowi wzrost o 27,5% w stosunku do roku poprzedniego.

Chińczycy na obszarze Morza Czerwonego, którego Egipt jest istotnym elementem, zainteresowani są swobodą żeglugi, która umożliwia najszybszy i najbardziej korzystny ekonomicznie transport towarów do i z: Europy, Afryki Północnej i części

Bliskiego Wschodu. 10% wszystkich jednostek przepływających w ciągu jednego roku przez Kanał Sueski stanowią jednostki chińskie. Ponieważ Kanał Sueski i Morze Czerwone stanowią kluczowe arterie dla handlu Europa-Chiny, mają one kluczowe znaczenie dla globalnej strategii bezpieczeństwa Chin.

Jak zauważa Middle East Institute Egipt jest głównym państwem, w którym Chińczycy inwestują w porty i magazyny. China Ocean Shipping Company posiada 20% udziałów w Suez Canal Container Company, egipskim terminalu kontenerowym zlokalizowanym przy północnym wejściu do Kanału Sueskiego.

Hutchison Ports z kolei obsługuje dwa główne egipskie porty handlowe w Aleksandrii oraz El-Dekheila. China Harbor Engineering Company zbudowała nabrzeże o wartości 219 mln dolarów na śródziemnomorskim końcu Kanału Sueskiego oraz nabrzeże na południowym końcu kanału, którego wartość wynosi 1 mld dolarów.

Wspomniany wyżej Hutchison Ports buduje także terminal kontenerowy mogący obsługiwać nawet milion kontenerów rocznie w Abu Qir, dzielnicy Aleksandrii. China Harbour Engineering Company wybudowała basen terminalowy o wartości 520 mln USD w Sokhna Port w północno-wschodnim Egipcie, nieopodal wejścia do Kanału Sueskiego.

Chińska grupa Tianjin Economic-Technological Development Area Group utworzyła wspólną strefę współpracy suesko-ekonomicznej i handlowej w Ain Sokhna. China Ocean Shipping Company podjęła decyzję o budowie w tej strefie parku logistycznego, który ma służyć Inicjatywie Pasa i Szlaku jako główny dostawca usług logistycznych. Chiny tym samym stały się największym inwestorem w projekcie rozwoju Kanału Sueskiego.

Chińczycy rzecz jasna musieli postarać się także o alternatywę dla Kanału Sueskiego, na wypadek gdyby doszło do zakłóceń w transporcie przez ten wrażliwy przesmyk. W tym też celu planowano połączyć koleją izraelskie miast Ejlat nad Morzem Czerwonym z Aszdod nad Morzem Śródziemnym. Chińczycy byli zainteresowani sfinansowaniem projektu jednak inwestycja nie doszła do skutku ze względu na wysokie koszty oraz obawy Amerykanów, że inicjatywa ta doprowadziłaby do zbyt bliskich związków Chin i Izraela w kwestiach bezpieczeństwa.

Oprócz pozytywnych dla Chin rozwiązań i korzystnej dla inwestycji atmosfery wystąpiły w ciągu ostatnich lat również sytuacje zagrażające interesom ChRL. W trakcie Arabskiej Wiosny, kiedy to ulice egipskich miast zapełnione były protestującymi Egipcjanami, w mieście Suez doszło do starć w czasie których zabito co najmniej kilkadziesiąt ludzi a kilkaset zostało rannych.

W wyniku rewolucyjnej zawieruchy władze Chin zmuszone były ewakuować z Egiptu 1848 swoich obywateli. Rok później na Synaju porwano grupę 25 chińskich pracowników, którzy jednak zostali bardzo szybko uwolnieni. Te wydarzenia, w połączeniu z piractwem somalijskim, spowodowały, że Chińczycy w celu ochrony swoich interesów i obywateli postanowili zbudować w Dżibuti swoją pierwszą, zagraniczną bazę wojskową, która służy ochronie interesów Chin oraz ich obywateli, w tym ochronie inicjatywy Morskiego Jedwabnego Szlaku, dla której Morze Czerwone jest kluczowym akwenem. Zapewne m.in. z tego właśnie powodu Amerykański Instytut Pokoju wezwał władze Stanów Zjednoczonych do uznania tego regionu za priorytet

amerykańskiej polityki.

Kiedy spojrzymy na współpracę Chin z Egiptem, nie można pominąć flagowego projektu Pekinu w tym kraju a więc budowy nowej egipskiej stolicy, która ma wkrótce zastąpić Kair. Zbudować ją mają firmy takie jak Arab Contractors, Petroleum Projects and Technical Consultations Company oraz chińska China State Construction Engineering Corporation. Całkowity koszt projektu ma wynieść 45 mld dolarów i pierwotnie miał zostać zrealizowany w ciągu 12 lat, począwszy od roku 2016.

W ramach nowej egipskiej stolicy Chińczycy zbudowali Iconic Tower, wieżowiec, który stał się najwyższym budynkiem w Afryce. Projekt ten, wchodzący w skład planu Centralnej Dzielnicy Biznesowej, został zrealizowany przez China State Construction Engineering Corporation. W ramach całej CDB powstać ma w sumie 20 wieżowców i kilka projektów komunalnych o łącznej powierzchni 505 000 metrów kwadratowych.

Chang Weicai, dyrektor generalny CSCEC Egipt stwierdził, że Iconic Tower będzie symbolem przyjaźni pomiędzy Egiptem a Chinami, ponieważ umożliwił chińskim i egipskim inżynierom wymianę doświadczeń na temat nowoczesnych metod budowlanych.

Egipski minister mieszkalnictwa, gospodarki komunalnej i społeczności miejskich Essam el-Gazzar nazwał Iconic Tower

„najważniejszym budynkiem we współczesnym Egipcie, który stanowi najnowsze osiągnięcie naszego kraju”. Egipcjanin komentując budowę nowej stolicy w kontekście współpracy z Chinami, dodał że budowa nowego miasta zapoczątkowała nową erę współpracy egipsko-chińskiej, która stanowi ważny punkt odniesienia dla Egiptu w zakresie stabilizacji zatrudnienia, odbudowy gospodarki i zrównoważenia budownictwa narodowego.

Widzimy więc jak ważny jest Egipt dla wymiany handlowej pomiędzy Chinami a 3 kontynentami: Afryką, Azją i przede wszystkim Europą. Wynika to rzecz jasna z geografii – Kanał Sueski jest przesmykiem, który gwarantuje najszybszy transport morski z wybrzeży Chin na kontynent europejski, północną Afrykę oraz część Bliskiego Wschodu, przylegającą do Morza Śródziemnego. Jakiekolwiek zawirowania polityczne w tym afrykańskim kraju: masowe protesty, niepokoje społeczne, braki w żywności i wszelkie inne możliwe konflikty wewnętrzne mogą wywrzeć niezwykle niekorzystny wpływ na wymianę handlową Chin ze swoimi partnerami. Dlatego też Chińczycy decydują się na wielkie inwestycje w tym kraju, budując sobie pozytywny wizerunek wśród tamtejszych elit politycznych i biznesowych. Ale nie tylko elit.

Chińczycy w Egipcie to nie tylko budowniczowie wieżowców dla wyższych warstw społecznych kraju. To także drobni przedsiębiorcy i handlarze, który oferują swoje towary i miejsca pracy dla biedniejszej części społeczeństwa i starają się budować pozytywny wizerunek Chińczyków w tym północnoafrykańskim państwie także wśród przeciętnych Egipcjan.

Ale możliwe konflikty wewnętrzne w Egipcie, które mogłyby doprowadzić do destabilizacji tego kraju, utrudniając znacznie Chińczykom ich interesy, to nie jedyne zagrożenia. Egipt wszedł w ostry spór z państwem Etiopia, którego przyczyną jest największy projekt hydroenergetyczny w Afryce jakim jest Wielka Etiopska Tama Odrodzenia.

Budowa tej zapory wodnej na Nilu Błękitnym rozpoczęła się w roku 2011, w 2020 z kolei skończyła. Może ona pomieścić nawet do 74 mld metrów sześciennych wody.

Egipt wyrażał zdecydowany sprzeciw wobec jej budowy. Motywowali to tym, że spowoduje ona poważne zakłócenia w przepływie Nilu, który jest gwarantem rozwoju rolnictwa w tym kraju. Uzależnienie Egiptu od wody z Nilu sięga 90%. Tamtejszy minister spraw zagranicznych Sameh Shoukry stwierdził, że w wyniku budowy zapory Egipt staje w obliczu egzystencjalnego zagrożenia dla siebie.

Konflikt o zaporę jest o tyle groźny, iż Etiopia, która ją budowała, znajduje się obecnie w konflikcie z ludnością Tigraj, co spowodowało krytykę ze strony krajów takich jak Stany Zjednoczone, które z kolei oficjalnie są zaniepokojone sytuacją w Etiopii a ponadto w sporze o GERD (Wielką Etiopską Tamę Odrodzenia) popierają oni stronę egipską.

Tym samym więc, mając międzynarodowe poparcie, władze Egiptu mogą w przypadku konfliktów wewnętrznych, spróbować rozładować je za pomocą działań zbrojnych przeciwko Etiopii, przypuszczalnie w sojuszu z Sudanem, którego władze również wnoszą zastrzeżenie co do tego hydroenergetycznego projektu a w którym to również w najbliższym czasie sytuacja żywnościowa ma się znacznie pogorszyć, o czym pisałem już w tym artykule.

O możliwości wybuchu wojny pomiędzy Egiptem i jego ewentualnymi sojusznikami a Etiopią pisano w Polsce już latem 2020 roku. Od tamtego czasu Etiopia zdążyła już odrzucić propozycję porozumienia i dokończyła drugie napełnianie tamy.

W kwietniu 2021 roku prezydent Egiptu al-Sisi, zagroził w sposób czytelny Etiopii konfliktem zbrojnym. Po nieudanych negocjacjach w stolicy DRK Kinszasie egipski polityk miał ostrzec Etiopczyków, aby nie doszli oni do punktu w którym dotkną oni choćby kropli egipskiej wody, gdyż wtedy wszystkie opcje będą na stole. Nawiązując do konfliktów regionalnych w

przeszłości, dodał: „Byliśmy świadkami tego, ile kosztuje każda konfrontacja”.

Sudański minister ds. nawadniania stwierdził z kolei iż „Dla Sudanu możliwe są wszystkie opcje, w tym zwrócenie sprawy do Rady Bezpieczeństwa ONZ i zaostrzenie polityki, jeśli Etiopia rozpocznie drugie napełnianie tamy bez porozumienia”.

Etiopski minister gospodarki wodnej Seleshi Bekele starał się rozładować napięcia, stwierdzając, że: „Nie ma potrzeby wdawać się w niepotrzebną wojnę. Wojna nie może wybuchnąć z powodu wody. Woda płynie, jeśli walczy się dzisiaj, jutro będzie płynąć nadal”.

Widzimy więc, że wybuch wojny w tej części Afryki jest bardzo realny a jej zmaterializowanie się może być dla tamtejszych władz, po obu stronach barykady, idealnym działaniem mającym na celu konsolidację władzy wobec zagrożenia poważnym kryzysem żywnościowym i ewentualną „nową arabską wiosną” i przekierowanie uwagi społeczeństwa z pogarszającej się sytuacji materialnej i żywnościowej na egzystencjalne zagrożenie dla kraju ze strony konfliktu zbrojnego, który może być niezwykle korzystny dla elit państw afrykańskich, które obawiać się będą, że wojna ukraińsko-rosyjska i jej skutki mogą zakończyć ich długoletnie rządy.

Ważnym krajem – importerem zbóż z Ukrainy i Rosji, który odgrywa istotną rolę w chińskiej inicjatywie Pasa i Drogi jest Erytrea. 40% pszenicy importowanej przez to państwo pochodzi z Rosji i Ukrainy. Kryzys żywnościowy może więc poważnie uderzyć w stabilność tego kraju, który jest okładany sankcjami przez Stany Zjednoczone ze względu na udział wojsk Erytrei w tłumieniu rebelii w Etiopii, prowadzonej przez siły z regionu Tigraj.

Erytrea przystąpiła do Belt and Road Initiative w listopadzie 2021 roku. Kraj ten ma strategiczne położenie, ze względu na długą linię brzegową Morza Czerwonego a także dostęp do Kanału Sueskiego oraz wód Zatoki Adeńskiej i Oceanu Indyjskiego. Chińczycy już kilka lat temu rozpoczęli realizację wielkich projektów infrastrukturalnych w tym kraju. Pod koniec 2019 roku China Shanghai Corporation for Foreign Economic and Technological Cooperation (SFECO) rozpoczęła budowę fragmentu 500-kilometrowej drogi łączącej porty Massawa i Assab, z których oba posiadają Specjalne Strefy Ekonomiczne. Infrastruktura ta ma ułatwić transport towarów z Etiopii, nie mającej dostępu do Morza Czerwonego, przez właśnie ten akwen, Kanał Sueski i dalej na rynki europejskie.

Rok wcześniej Chińczycy zainwestowali 1,8 mld dolarów w wykupienie 60% udziałów w kopalni miedzi i złota w Bisha w zachodniej Erytrei. Kopalnia ta jest od 2011 roku głównym źródłem dochodów rządu tego kraju, który posiada w niej 40% udziałów. Ponadto Chińczycy w tym wschodnioafrykańskim państwie są właścicielami kopalni złota Koka oraz kopalni Asmara Copper-Zinc-Gold-Silver Project, która należy do Sichuan Road and Bridge Mining Investment Development Corporation. Chińczycy pozostają głównym inwestorem w erytrejskim przemyśle wydobywczym.

Według serwisu „The Diplomat” położenie Erytrei jest tak

korzystne z punktu widzenia strategii Pekinu, że Chińczycy postanowili z niego uczynić centralny punkt Inicjatywy Pasa i Drogi. Oprócz oczywistej z punktu widzenia położenia tego kraju współpracy Chin i Erytrei na polu rozwoju infrastruktury, kooperacja tych państw obejmuje także sektor energetyczny oraz zdrowie publiczne.

Ostatnim krajem, który wydaje się być kluczowym dla Chin sojusznikiem w tamtej części świata a który ucierpieć może w wyniku kryzysu żywnościowego jest rzecz jasna wspomniana już Etiopia.

Z powodu konfliktu zbrojnego w Etiopii obecnie 10 milionów ludzi z północy kraju potrzebuje nadzwyczajnej pomocy żywnościowej. Na południu z kolei trwa susza która sprawiła, że pomocy potrzebuje dodatkowe 7 mln obywateli kraju. Sytuację pogarsza utrata funduszy przez ten kraj w związku z wojną pomiędzy rządem centralnym z regionem Tigraj i wynikającymi z niej reperkusjami na Etiopię nałożonymi.

Niesieniem pomocy w postaci dostaw żywności zajmuje się Światowy Program Żywnościowy Organizacji Narodów Zjednoczonych, którego pomoc jednak z powodu wojny domowej zmalała. Dodatkowo konflikt ukraiński przyczynił się do jeszcze mniejszego wsparcia ze strony tej agendy ONZ, gdyż World Food Program około 70% pszenicy która była dostarczana w

postaci koszyków żywnościowych, pochodziło właśnie z Ukrainy i Rosji.

Etiopia na konfliktach zbrojnych traci więc zarówno pomoc finansową jak i żywnościową. Wojna ukraińska odetnie dodatkowo nie tylko pomoc humanitarną lecz także głównie dostawy podstawowych produktów żywnościowych, pochodzących z krajów objętych konfliktem.

Według danych z 2019 roku Etiopia importowała pszenicę o wartości 458 milionów dolarów. Z czego dostawy tego zboża z Ukrainy i Rosji miały wartość 206 mln $. Tak więc 45% importowanej przez Etiopię pszenicy pochodziło z krajów objętych konfliktem zbrojnym na wschodzie Europy. Zerwanie tego łańcucha dostaw będzie mieć więc istotny wpływ na złą i tak sytuację żywnościową w tym kraju.

Ahmad Aba Jobir, dyrektor krajowy organizacji humanitarnej Islamic Relief w Etiopii stwierdził, że obecnie w tym kraju „inflacja wynosi 35% a ceny żywności w ciągu ostatnich tygodni poszybowały w górę. Ludzie z trudem wiążą koniec z końcem, zwłaszcza że bezrobocie osiągnęło nowy rekordowy poziom.” Brakuje tam także podstawowych artykułów żywnościowych takich jak chleb oraz olej a ich ceny gwałtownie wzrosły. Efektem tego jest zamykanie kolejnych piekarni. Ponadto występuje niedobór paliwa oraz, co się z tym wiąże, znaczny wzrost jego cen, co najmniej o 30%. Kolejki samochodów przed stacjami benzynowymi ciągną się kilometrami.

Etiopia z punktu widzenia interesów chińskich w Afryce, jest krajem kluczowym, zwłaszcza dla Inicjatywy Pasa i Szlaku. Flagowym projektem chińskim w tym kraju, w ramach Belt and Road Initiative, jest kolej Addis Abeba-Dżibuti, zbudowana przez China Rail Engineering Corporation (CREC) i China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), która jest pierwszą w pełni zelektryfikowaną transgraniczną linią kolejową w Afryce. Została uruchomiona w roku 2016 natomiast w roku 2021 przewieziono nią aż 2 mln ton ładunków. Biorąc pod

uwagę, że pierwszego roku przewieziono 1 mln ton ładunków, roczny wzrost ilości ładunków wynosi około 25%. Na jej trasie kursuje obecnie 449 pociągów pasażerskich oraz 1469 towarowych. W ubiegłym roku zarobiła ona 86,1 mln dolarów amerykańskich. Głównymi towarami nią przewożonymi są nawozy, pszenica, olej spożywczy, schłodzone owoce i warzywa oraz samochody.

Tilahun Sarka, dyrektor generalny Ethiopia-Djibouti Standard Gauge Railway Share Company (EDR), powiedział w wywiadzie dla agencji informacyjnej Xinhua, że kolej Addis Abeba-Dżibuti jest "żywym przykładem chińskiej Inicjatywy Pasa i Drogi w Afryce, której celem jest połączenie koleją Dżibuti na wschodzie ze stolicą Senegalu, Dakarem na zachodzie Afryki".

Ale Chiny to nie tylko rozwój infrastruktury Etiopii – to także a może przede wszystkim ważny czynnik uprzemysłowienia kraju.

Daniel Teresa, urzędnik Etiopskiej Komisji Inwestycyjnej twierdzi, że dzięki chińskim inwestycjom jego kraj staje się centrum produkcyjnym przemysłu lekkiego w Afryce. Według danych etiopskiej komisji chińskie firmy zbudowały większość parków przemysłowych w kraju, dzięki czemu Etiopia przyciągnęła bezpośrednie zagraniczne inwestycje o wartości około 2 miliardów dolarów w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy roku podatkowego 2020-2021.

W marcu 2021 roku etiopski rząd ogłosił, że 13 państwowych parków przemysłowych przyniosło 610 mln dolarów wpływów z eksportu.

Teresa stwierdził, że „Chińskie firmy są głównymi graczami w krajobrazie inwestycyjnym Etiopii, zarówno jeśli chodzi o rozwój parków przemysłowych, jak i inwestowanie swojego kapitału i wiedzy w tych parkach przemysłowych". Dodał także, że chińskie firmy „są obecnie filarem napędowym produkcji w naszym kraju dzięki rozwojowi węzłów przemysłowych i ogromnemu

potencjałowi inwestycyjnemu”

Jeżeli chodzi o suche statystyki współpracy gospodarczej pomiędzy Etiopią a Chinami to jak podaje OEC Chiny są zdecydowanie najważniejszym partnerem gospodarczym Etiopii. Do ChRL trafia 16,6% etiopskiego eksportu, z kolei 26,5% importu Etiopii pochodzi właśnie z Chin. Według Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju Chiny odpowiadają za 60% nowo zatwierdzonych bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Etiopii. Na czele inwestycji znajdują się rzecz jasna projekty infrastrukturalne oraz specjalne strefy przemysłowe.

Pomysł budowy stref przemysłowych pochodzi właśnie z samych Chin. Po tym jak odniosły one sukces w Państwie Środka, Chińczycy postanowili je zaimplementować również w innych krajach. Etiopia wydawała się idealnym miejscem, ze względu na długoletnią przyjaźń pomiędzy krajami, jej strategiczne położenie, tanią energię elektryczną oraz wodę oraz tanią i bardzo młodą siłę roboczą. A także rzecz jasna dostęp do rynków europejskich i amerykańskich. Obecnie specjalne strefy ekonomiczne odgrywają istotną rolę w Inicjatywie Pasa i Szlaku.

Flagowym przykładem parku przemysłowego (czy też specjalnej strefy ekonomicznej) zbudowanego przez Chińczyków jest Hawassa Industrial Park, znajdujący się około 275 kilometrów na południe od stolicy kraju. Jego budowa, za która odpowiedzialna była chińska firma China Civil Engineering Construction Corporation została ukończona w roku 2016. CCECC brała udział również w budowie etiopskiego Kombolcha Industrial Park.

China Communications Construction Company z kolei zbudowała Park Przemysłowy Mekelie, znajdujący się w regionie Tigraj. Park ten został otwarty w lipcu 2017 roku; koszt jego budowy miał wynieść 100 mln dolarów.

Według danych Etiopskiej Korporacji Rozwoju Parków

Przemysłowych parki przemysłowe stworzyły do tej pory (maj 2021) w tym kraju ponad 89 tys. miejsc pracy.

Dalsze przedłużanie konfliktu ukraińsko-rosyjskiego, wojny domowej rządu z regionem Tigraj, destabilizacja Afryki Północnej i Wschodniej w związku z kryzysem żywnościowym wynikłym z europejskiej wojny oraz potencjalny wybuch konfliktu Etiopii z Egiptem czy też sojuszem egipsko-sudańskim o GERD, może spowodować dla Chin i ich Inicjatywy Pasa i Szlaku bardzo niekorzystny klimat inwestycyjny (do tej pory Chińczycy zainwestowali w Etiopii w ramach BRI ponad 17 mld dolarów), który zagrozi rozbudowie infrastruktury komunikacyjnej i przemysłowej w ramach BRI i zahamuje chińską ekspansję gospodarczą na rynki afrykańskie, europejskie i amerykańskie.

Gospodarka etiopska i tak zostanie zdestabilizowana poprzez usunięcie tego kraju przez Stany Zjednoczone z programu bezcłowego AGOA. Decyzja podjęta w tej kwestii przez Joe Bidena może poważnie zagrozić tamtejszemu przemysłowi tekstylnemu oraz wyhamować dążenia Etiopii do stania się centrum produkcyjnym towarów przemysłu lekkiego. Etiopskie Ministerstwo Handlu skrytykowało tą decyzję amerykańskiej administracji jako działanie które zmniejszy korzyści gospodarcze dla jego kraju oraz zagrozi sytuacji materialnej tamtejszych rodzin. Według serwisu „Reclaim Eritrea” Stany Zjednoczone mogą celowo destabilizować Etiopię, aby zagrozić chińskim inwestycjom w tym kraju – i w konsekwencji rzecz jasna osłabić potencjał gospodarczy ChRL.

Destabilizacja Afryki Północno-Wschodniej i Wschodniej, obszaru kluczowego dla Morskiego Nowego Jedwabnego Szlaku, może przynieść szkody nie tylko samym Chinom lecz również Europie. Dalszy rozwój kryzysu żywnościowego, spowodowanego wojną ukraińską, suszą oraz niewystarczająca ilością pomocy humanitarnej, przynieść może staremu kontynentowi nową falę imigrantów z tego obszaru. Biorąc pod uwagę, że region Afryki Wschodniej i Północno-Wschodniej zamieszkuje około 356

milionów ludzi, potencjał imigracyjny wynikły z niedoborów żywności, wojen czy też ogólnej destabilizacji społecznej i politycznej, jest z tamtego kierunku gigantyczny.

Z Afryki przenieśmy się teraz na kontynent azjatycki.

3 kwietnia 2022 roku wybuchł w państwie Pakistan kryzys konstytucyjny, kiedy to wicemarszałek tamtejszego Zgromadzenia Narodowego Qasim Khan Suri odrzucił wniosek o wotum nieufności wobec premiera tego kraju Imrana Khana. Motywem odrzucenia wniosku było to, że zgodnie z pakistańską konstytucją udział obcego państwa w zmianie ustroju jest nielegalny – wcześniej Khan oskarżył amerykański Departament Stanu o ingerencję w wewnętrzne sprawy Pakistanu, która miała doprowadzić do odsunięcia go od władzy.

Khan następnie doradził prezydentowi kraju Arifowi Alviemu, żeby ten rozwiązał Zgromadzenie Narodowe co ten uczynił. Sąd Najwyższy uznał decyzje Khana jako sprzeczne z konstytucją i je unieważnił.

9 kwietnia Zgromadzenie Narodowe zostało zwołane ponownie. Dnia następnego 174 członków liczącego 342 parlamentarzystów Zgromadzenia zagłosowało za odwołaniem premiera Khana czego ostatecznie dokonano, czyniąc go pierwszym premierem Pakistanu odsuniętym od władzy w wyniku głosowania nad wotum nieufności.

Dzień po odwołaniu Khana na ulicę pakistańskich miast wyszły dziesiątki tysięcy ludzi, którzy protestowali przeciwko decyzji tamtejszego parlamentu oraz ingerencji zagranicznych państw w sprawy tego kraju. Wśród tłumów ludzi dominowała przede wszystkim młodzież, która stanowi żelazny elektorat byłego już pakistańskiego premiera.

W Karaczi doszło do otwartych antyamerykańskich wystąpień, kiedy tłum krzyczał „Nie dla importowanego rządu" i „Każdy przyjaciel Ameryki jest zdrajcą". W stolicy kraju – Islamabadzie – tłumy ludzi rozświetlały miasto, gdy Khan przejeżdżał przez nie w kolorowej ciężarówce. Z kolei w Lahore na wschodzie kraju tłumy ludzi wykrzykiwały hasła o „zagranicznym spisku", którego celem było obalenie rządu tego kraju.

Oprócz pakistańskich miast zwolennicy Khana protestowali przeciwko jego dowołaniu także w Wielkiej Brytanii, Australii oraz Zjednoczonych Emiratach Arabskich.

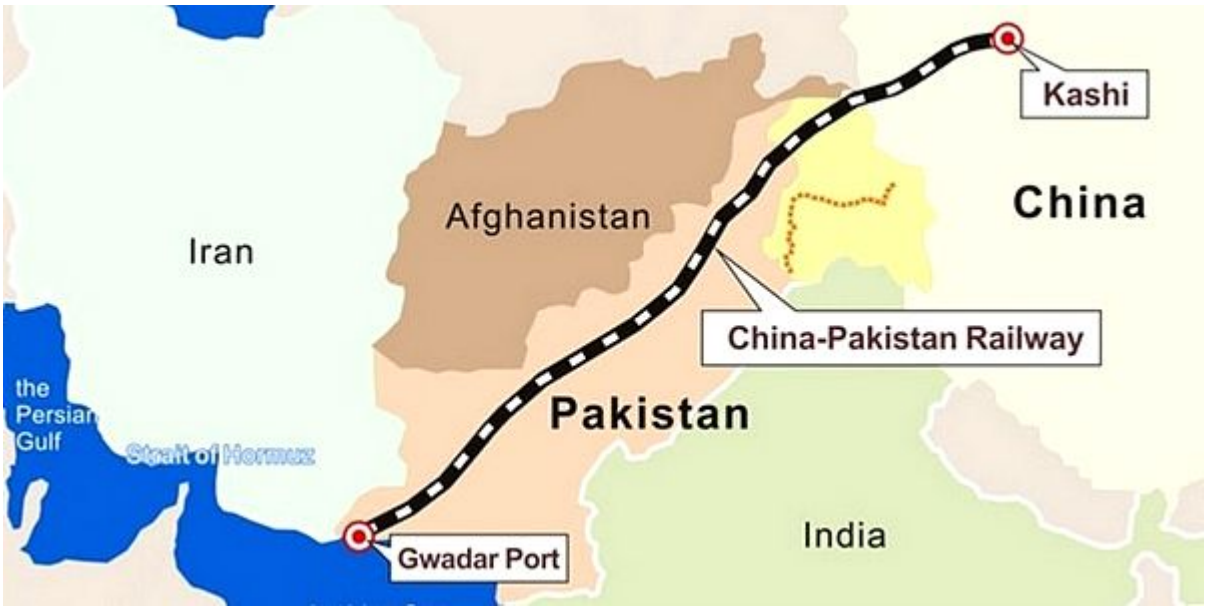
W brytyjskiej stolicy – Londynie – demonstranci zebrali się przed mieszkaniem byłego premiera Nawaza Sharifa i zobowiązali się do sprzeciwu wobec każdego „importowanego" rządu.

Obalony pakistański premier twierdzi, że Amerykanie za kulisami polityki pracowali nad tym, aby odsunąć go od władzy ze względu na jego prochińskie i prorosyjskie działania. Jako dowód na tą ingerencję Khan wspomniał o depeszy dyplomatycznej według której wysoki urzędnik amerykańskiego Departamentu Stanu na odcinek Azji Południowej i Środkowej Donald Lu ostrzegał ambasadora Pakistanu w Waszyngtonie, że jeżeli Khan nie zostanie odsunięty od władzy to Pakistan mogą czekać negatywne tego konsekwencje. Lu zapytany o tą kwestię przez dziennikarzy „Hindustan Times" odpowiedział wymijająco. Kiedy Hindusi zaczęli na niego naciskać, stwierdził, że nie ma w tej kwestii nic więcej do dodania.

Pakistan jest kluczowym krajem jeżeli chodzi o chińską

Inicjatywę Pasa i Szlaku, zwłaszcza jeżeli chodzi o stworzenie alternatywy dla transportu morskiego przez zagrożoną zamknięciem przez amerykańską marynarkę wojenną cieśninę Malakka.

Chińczycy biorąc pod uwagę dominację amerykańskich wojsk na morzach i oceanach musieli poszukać trasy zastępczej, którą mogliby transportować swoje towary oraz importować surowce z i do Afryki, Europy i Bliskiego Wschodu na wypadek gdyby cieśniny indonezyjskie były zagrożone destabilizacją. Pakistan wydawał się idealnym miejsce do stworzenia korytarza gospodarczego, połączonego z chińskim regionem Sinciangu.



Realizację Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego, prowadzącego z tego muzułmańskiego regionu Chin aż do wybrzeży Morza Arabskiego (China-Pakistan Economic Corridor) rozpoczęto jeszcze w 2013 roku – zaczął on częściowo funkcjonować w listopadzie roku 2016. Całkowity koszt projektów w jego ramach wyceniono na 62 miliardy dolarów. Jednak od momentu wybuchu pandemii COVID-19 realizacja tych projektów znacznie wyhamowała. Ponadto obszar CPEC jest regularnie destabilizowany zarówno przez bandy terrorystyczne, sprzymierzone z sojusznikami i organizacjami wywiadowczym krajów anglosaskich i Indii, jak i przez masowe protesty robotnicze, oficjalnie z powodów ekonomiczno-socjalnych, przeprowadzane również przez organizacje sojusznicze wobec

zachodu lub jego partnerów.

https://youtu.be/78P6yanhCb4
Najważniejszymi organizacjami, które destabilizują CPEC jest Armia Wyzwolenia Beludżystanu oraz Jamaat-e-Islami. Ta pierwsza była finansowana przez proamerykański reżim Afganistanu, rządzący krajem po agresji USA na ten kraj z 2001 roku. Jamaat z kolei to dawny klient Centralnej Agencji Wywiadu Stanów Zjednoczonych, wykorzystywany do walki z radziecką inwazją Afganistanu w latach 70-tych i 80-tych.

Witryna „Open Democracy" przyznaje, że za destabilizacją pakistańskiego korytarza ekonomicznego Nowego Jedwabnego Szlaku stoi sojusz hindusko-amerykański. „The Economic Times" zauważa, że destabilizacja korytarza przez akty terroru powoduje wzrost zagrożenia dla samego projektu a tym samym rosnące koszty jego realizacji. Ryzyko jako niesie ze sobą terroryzm w tamtym regionie powoduje wyraźne spowolnienie chińskich inwestycji.

Jakby tego było mało w 2021 roku dwukrotnie wybuchły wielkie protesty w mieście Gwadar, które jest kluczowym miastem portowym Morskiego Jedwabnego Szlaku.

Latem ubiegłego roku w tym portowym mieście wybuchły protesty, których oficjalną przyczyną były braki w dostępie do wody oraz elektryczności oraz niedobory w dostępie do podstawowych

produktów i które spowodowały blokadę dróg w tym mieście. Demonstranci palili opony, wykrzykiwali głośne hasła protestu oraz de facto zamknęli dostęp do miasta, domagając się poprawy warunków życia oraz zakazu nielegalnego połowu ryb dla chińskich rybaków. W wyniku stłumienia zamieszek dwie osoby zostały ranne.

Doszło także do zamachu terrorystycznego na obywateli Chin, w wyniku którego zabito dwoje dzieci. Odpowiedzialność za atak wzięła na siebie właśnie Armia Wyzwolenia Beludżystanu, sojusznik sojuszników Stanów Zjednoczonych, kraju który najbardziej jest zainteresowany opóźnianiem a docelowo być może nawet doprowadzeniem CPEC do stanu dewastacji (jako najlepszy tego przykład podać można wysadzanie przez terrorystów w powietrze infrastruktury komunikacyjnej na trasie korytarza).

W połowie listopada 2021 roku, tak jak już wspomniałem na początku mojego tekstu, doszło w Gwadarze do kolejnych protestów, które w sumie trwały 32 dni. Zakończyły się pełnym sukcesem strony społecznej, gdyż rząd Pakistanu zaakceptował wszystkie żądania przywództwa protestu. 16 grudnia 2021 roku przywódca Jamaat-e-Islami, starego klienta CIA, Maulana Hidayatur Rehman ogłosił zakończenie ludowej rewolucji.

Żądania społeczne oficjalnie poparł premier Pakistan Imran Khan, który na twitterze napisał że przyjął „do wiadomości bardzo uzasadnione żądania ciężko pracujących rybaków z Gwadaru” i stwierdził, że podejmie „zdecydowane działania przeciwko nielegalnym połowom prowadzonym przez trawlery”.

W kwietniu 2017 roku pakistańskie Ministerstwo ds. Portów i Żeglugi poinformowało, że port Gwadar został na 40 lat wydzierżawiony państwowej chińskiej firmie China Overseas Port Holding Company, która od 2013 roku zajmuje się rozbudowywanie infrastruktury w porcie. COPHC w ramach nowej, długoterminowej umowy zachowa ponad 90% przychodów z operacji morskich w Gwadarze oraz 85% przychodów z zarządzania przyległą strefą

ekonomiczną. Będzie również korzystać z dużych zwolnień podatkowych, które Pakistan przyznał chińskim firmom w ramach projektów związanych z Chińsko-Pakistańskim Korytarzem Gospodarczym (CPEC).

Gwadar ma strategiczne położenie dla Chin przede wszystkim ze względu na bliskość cieśniny Ormuz oraz rejonu Zatoki Perskiej, z którego to Chińczycy chcą importować znaczną część zapotrzebowania na surowce energetyczne, a które mają przez Gwadar i dalej przez pakistańskie państwo, wędrować do Chin, z pominięciem Cieśniny Malakka. Ponadto Chińczycy podejmują pewne działania, sugerujące, że w Gwadarze zakotwiczyć się może także chińska marynarka wojenna.

Każda więc destabilizacja Gwadaru przez organizacje sojusznicze wobec USA oraz ich partnerów w regionie, wpływa negatywnie na chińskie plany.

Destabilizacja Gwadaru, Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego oraz tamtejszego rządu to nie jedyne problemy jakie Chińczycy napotkają w Pakistanie. Kolejnym problemem będzie kryzys żywnościowy, który uderzyć może w chińskie interesy także w Azji Południowej.

Od momentu rozszerzenia konfliktu ukraińsko-rosyjskiego z dnia 24 lutego 2022 skutkami tego dla pakistańskiej gospodarki, oprócz wzrostu cen żywności były także wzrosty cen benzyny, stali i układów półprzewodnikowych. W dalszej kolejności konflikt ukraiński może spowodować w Pakistanie jeszcze większy, ogólny wzrost cen oraz wyhamowanie rozwoju gospodarczego jako bezpośredni skutek powyższych czynników.

Przewiduje się także niedobry w podstawowych produktach żywnościowych. Jeżeli chodzi np. o pszenicę to co najmniej 39% swojego zapotrzebowania na to zboże Pakistan importował z Ukrainy. Według danych z 2020 roku liczba ta wynosiła aż 60%. Ukraina wyeksportować miała w roku gospodarczym 2020/2021 do Pakistanu 1,2 mln ton pszenicy. Z kolei Rosja 0,92 mln ton.

Sumując więc, według „APK-Inform”, oba te kraje w roku gospodarczym 2020/2021 miały dostarczyć Pakistanowi 2,1 mln ton pszenicy a więc 85% całkowitego jego importowego zapotrzebowania.

Już po 24 lutego były już pakistański premier Imran Khan ogłosił, że jego kraj importuje, pomimo międzynarodowych sankcji nałożonych na Rosję, 2 mln ton pszenicy z państwa rządzonego przez Władimira Putina. Khan ponadto zakomunikował, że będzie także importować z Rosji gaz ziemny, aby zaspokoić krajowe zapotrzebowania na surowce energetyczne. W telewizyjnym przemówieniu pakistański polityk zakomunikował, że będzie prowadził niezależną politykę zagraniczną i nie stanie w wojnie po żadnej ze stron konfliktu. Według jego późniejszych teorii, to właśnie ta niezależność miała spowodować, że „zagraniczna ingerencja” postanowiła się go pozbyć ze stanowiska szefa rządu.

Khan w trakcie tego samego przemówienia w poniedziałek 28 lutego 2022 roku ostro skrytykował Stany Zjednoczone za ich wojnę z terrorem, która kosztowała życie 80 tys. obywateli Pakistanu oraz straty w wysokości 150 miliardów dolarów chociaż Pakistan nie miał nic wspólnego ani z atakiem na Waszyngton ani na Nowy Jork z 11 września 2001 roku. Odnosząc się do 400 amerykańskich ataków dronami na Pakistan Khan stwierdził, że „najbardziej haniebne jest to, że nasz sojusznik bombardował nasz własny kraj”. Oskarżył ponadto swoich przeciwników politycznych Nawaza Sharifa i Asifa Zardariego o to, że pozwalali Amerykanom bombardować jego kraj.

Khan stwierdził ponadto, że osoby powiązane z zagranicznymi aktywami nie powinny sprawować władzy nad polityką zagraniczną kraju. Ogłosił także pewne działania mające na celu obniżenie cen ropy naftowej i energii elektrycznej.

Jednak już miesiąc później został przez pakistański parlament odsunięty od władzy. Jak się wydaje decydującym głosem w

sprawie odsunięcia Khana od władzy był głos pakistańskiej armii, nazywanej też „establishmentem”, która to zza kurtyny steruje wieloma procesami politycznymi w kraju. To właśnie armia miała wynieść Khana do władzy w 2018 roku.

Pakistańska armia, uzależniono od dostaw sprzętu z Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych, nie może sobie pozwolić na to, aby władze kraju obierały politykę kolizyjną z zachodnimi siłami. Toteż decyzja Khana o zbliżeniu się z Chinami i Rosją, w czasie wojennej zawieruchy, musiała skończyć się mocnym sprzeciwem kręgów wojskowych. Nie wszystkich rzecz jasna. Byli i tacy którzy wyszli na ulicę razem z pakistańską młodzieżą, tradycyjnym elektoratem Khana i protestowali przeciwko odsunięciu go od władzy. Jednak jak się wydaje większość armii była za odsunięciem go od władzy co w połączeniu z zagraniczną ingerencją, którą wojskowi potwierdzili, musiało spowodować zmianę na stanowisku premiera.

Jeżeli nowe władze kraju obiorą kurs prozachodni, Chińczycy, stojący u boku Rosji lecz nie deklarujący jednoznacznie swojego poparcia dla agresji Ukrainy, mogą mieć w Pakistanie duże problemy, jeżeli chodzi o Port Gwadar i cały projekt CPEC. Gdyż nowe, jak się wydaje proamerykańskie władze, podporządkują się reżimowi sankcji oraz obiorą zdecydowanie prozachodni kurs, sprzeczny z interesami zarówno Federacji Rosyjskiej jak i Chińskiej Republiki Ludowej.

Innym ważnym dla chińskiego Morskiego Nowego Jedwabnego Szlaku, który został zdestabilizowany po rozszerzeniu konfliktu ukraińsko-rosyjskiego, jest rzecz jasna Sri Lanka.

3 kwietnia 2022 roku w kraju tym rozpoczął się kryzys polityczny spowodowany walką o władze pomiędzy tamtejszym prezydentem a parlamentem. Tego dnia 26 członków gabinetu prezydenta Rajapaksy podało się do dymisji; tylko premier kraju a więc brat prezydenta, Mahinda Rajapaksa, tego nie uczynił. Dymisja ta jednak była de facto fikcją gdyż żaden z członków gabinetu nie złożył jej w zgodzie z lankijską konstytucją. Tym samym dzień później kilku z nich zostało przywróconych na ministerialne stanowiska.

Jeszcze kilka dni przed tym kryzysem politycznym w kraju wybuchły antyrządowe protesty, związane z kryzysem gospodarczym, niedoborami towarów oraz pogarszającym się poziomem życia. Protesty rozniosły się na całą wyspę. 3 kwietnia, w dniu wybuchu kryzysu politycznego władze Sri Lanki, w celu osłabienia protestów, odcięły dostęp do mediów społecznościowych. Natomiast już po starciach protestujących z siłami bezpieczeństwa z 1 kwietnia 2022 roku została wprowadzona 36-godzinna godzina policyjna oraz stan wyjątkowy. Dostęp do mediów społecznościowych przywrócono po 15 godzinach blokady jednak znacznie zmniejszono prędkość Internetu. Stan wyjątkowy zniesiono 5 kwietnia.

Masowe protesty to nie jedyny i największy problem tego kraju. Jak podaje brytyjski Guardian Sri Lance grozi klęska głodu. W artykule z 6 kwietnia 2022 roku brytyjskie medium pisze

„bezprecedensowe braki żywności i paliwa, a także rekordowa inflacja i przerwy w dostawach prądu spowodowały powszechną nędzę w najbardziej bolesnym okresie spowolnienia gospodarczego na Sri Lance od czasu uzyskania niepodległości od Wielkiej Brytanii w 1948 roku.”

Przewodniczący lankijskiego parlamentu Mahinda Yapa Abeywardana w trakcie swojego przemówienia przed tymże parlamentem stwierdził, że: „Niedobór żywności, gazu i elektryczności będzie się pogłębiał. Dojdzie do bardzo poważnych niedoborów żywności i głodu”.

Już w ciągu ostatnich miesięcy kraj ten borykał się z poważnym kryzysem finansowym, spowodowanym przez pandemię COVID-19, który spustoszył rezerwy walutowe kraju, doprowadził do wzrostu zadłużenia zagranicznego i wzrostu inflacji. Brak rezerw spowodował niedobory żywności, gazu oraz medykamentów, importowanych zza granicy. To właśnie niedobory podstawowych produktów były z resztą głównym powodem wybuchu masowego niezadowolenia społecznego. Przyczyniły się także do tego podwyżki cen żywności, wynikające właśnie z niedoboru podstawowych towarów.

W przypadku produktów takich jak ryż, cukier, soczewica czy też mleko w proszku, mieliśmy na Sri Lance do czynienia ze wzrostem cen rzędu 300%.

Do ogólnego fatalnego stanu zarządzania państwem podczas pandemii COVID dołączyła także jako czynnik destrukcyjny wojna ukraińsko-rosyjska. Sri Lanka importuje około 45% pszenicy właśnie z tych dwóch krajów. Ponadto z tych dwóch krajów importuje także ponad połowę zapotrzebowania na olej słonecznikowy, soję i groch. Rosja i Ukraina ponadto są ważnymi źródłami dochodu dla kraju z racji ruchu turystycznego oraz są również głównymi importerami lankijskiej herbaty. Oba kraje odpowiadają za 2% importu i 2,2% eksportu kraju.

Ponadto Lankijczycy importują z tych dwóch krajów chlorek

potasu do produkcji nawozów, miedź, półprodukty z żelaza i stali oraz azbest.

Zerwanie łańcucha dostaw przez blokadę ukraińskich portów przez Rosjan i ogólny niedobór towarów związany z wojną, spowodować więc może jeszcze większy kryzys żywnościowy na Sri Lance.

Sri Lanka zajmuje strategiczne miejsce na szlaku handlowym wschód-zachód. Nie powinno więc dziwić, że Chińczycy postanowili zmaterializować na jej terytorium szereg inwestycji w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi.

Tylko w latach 2006-2019 skumulowana wartość inwestycji w infrastrukturę na Sri Lance wyniosła 12,1 mld dolarów. Inwestycje ChRL na terenie tego kraju miały postać zarówno bezpośrednich inwestycji zagranicznych jak i oprocentowanych pożyczek.

Przed ogłoszeniem przez chińskiego przywódcę Xi Jingpinga Inicjatywy Pasa i Drogi przy wsparciu Chin zainicjowano na Sri Lance takie projekty jak elektrownia węglowa Norochalai, port Hambantota, międzynarodowe lotnisko Mattala, Międzynarodowy Terminal Kontenerowy w porcie Kolombo oraz Lotus Tower, która w chwili ukończenia została najwyższą samonośną konstrukcję w Azji Południowej.

Budowę Lotus Tower zainicjowano w 2012 roku, natomiast ukończono ją 7 lat później. Za jej konstrukcję odpowiadały dwie chińskie firmy: Aerospace Long March International Trade Co. Ltd (ALIT) oraz China National Electronics Import & Export Corporation (CEIEC).

Terminal Kontenerowy w Kolombo został zbudowany przez spółkę joint venture Colombo International Container Terminals Ltd. (CICT), której częściami składowymi były: chińska firma China Merchants Holdings International Co., Ltd. (CMHI) oraz Zarząd Portów Sri Lanki (SLPA). W 2011 roku w jego budowę Chińczycy zainwestowali 500 mln dolarów. Budowa rozpoczęła się w grudniu

2011 roku, a pierwsza część została uroczyście otwarta dla ruchu 8 sierpnia 2013 roku, dzięki czemu kompleks portowy w Kolombo stał się jednym z największych na świecie. Ponadto terminal CICT jest najnowocześniejszym terminalem głębokowodnym w Azji Południowej, który może obsługiwać ultra duże kontenerowce lub statki o ładowności 20 000 TEU.

Międzynarodowe Lotnisko Mattala zostało zbudowane dzięki pożyczce od chińskiego Exim Bank of China w wysokości 190 milionów dolarów. Budowę rozpoczęto w roku 2009, cztery lata później lotnisko zostało oddane do użytku. W ceremonii otwarcia uczestniczył prezydent Sri Lanki, jego ministrowie oraz inni ważni polityczni dygnitarze.

Port Hambantota został zbudowany w dwóch fazach: w pierwszej dzięki pożyczce od chińskiego Exim Bank of China w kwocie 306,7 mln dolarów, oprocentowanej na 6,3%, która stanowiła 85% kosztów całkowitych (resztę pokrył Zarząd Portów Sri Lanki) . Wykonawcami projektu były chińskie firmy państwowe China Harbour Engineering Company oraz Sinohydro Corporation. Pierwsza faza budowy została zainaugurowana w roku 2010.

Druga faza budowy rozpoczęła się w 2012 roku. Exim Bank of China pożyczył Lankijczykom kolejne 757 milionów dolarów z oprocentowaniem 2%. Dzięki umowie China Harbour Engineering i China Merchants Port uzyskały 65% udziałów w porcie na 35 lat.

Po upływie tego okresu port miał zostać zwrócony Zarządowi Portów Sri Lanki. W 2017 roku zarządzanie portem Hambantota przeszło w ręce chińskiego przedsiębiorstwa państwowego China Merchant Port Holdings Company Limited, w ramach 99-letniej dzierżawy. Lankijczycy otrzymali dzięki tej transakcji 1,12 mld dolarów, które zasiliły rezerwy walutowe kraju. Jeżeli w ciągu najbliższych lat port Hambantota osiągnie pełną operacyjność, ruch kontenerowy przez ten kraj może się zwiększyć do 16 mln TEU rocznie.

Elektrownia węglowa Norochalai została zbudowana dzięki pożyczkom od Exim Bank of China w kwocie 1,4 mld dolarów – dodatkowe fundusze na budowę pochodziły od rządu Sri Lanki. Za budowę obiektu, trwającą w latach 2007-2014, odpowiadała chińska firma China Machinery Engineering Corporation. Elektrownia Norocholai jest obecnie największą elektrownią w kraju i odpowiada za 33% całkowitej produkcji energii elektrycznej na Sri Lance (stan na rok 2018).

Już po ogłoszeniu Inicjatywy Pasa i Szlaku w stolicy Kraju Kolombo, rozpoczęto budowę Colombo Port City, która ma zostać ukończona w ciągu najbliższych 25 lat. Ma być ono swoistym game changerem i już dzisiaj porównywane jest do Dubaju, Monako czy też Hong Kongu. W tym zaawansowanym technologicznie mieście, u wybrzeży Oceanu Indyjskiego, powstać ma m.in. międzynarodowe centrum finansowe, dzielnice mieszkaniowe i

przystań jachtowa.

Saliya Wickramasuriya, członek Komisji Gospodarczej Miasta Portowego Kolombo powiedział w rozmowie z brytyjską BBC, że “te zrekultywowane tereny dają Sri Lance szansę na przerysowanie mapy i zbudowanie miasta o światowych proporcjach i funkcjonalności – które będzie konkurować z Dubajem czy Singapurem”.

Już na samym początku realizacji projektu 43% terenu wydzierżawili na 99 lat Chińczycy a konkretnie firma China Harbour Engineering Company (CHEC), która włożyła w inwestycję 1,4 mld dolarów. Od kilku lat prace budowlane nabierają tam tempa. W tym nowym mieście zamieszkać ma około 80 tys. osób. Projekt Colombo Port City został oficjalnie zaprezentowany podczas wizyty prezydenta Chin Xi Jinpinga w Kolombo w 2014 r., rok po zapoczątkowaniu przez niego Inicjatywy Pasa i Drogi.

Miasto Portowe Kolombo będzie przełomem w rozwoju nowoczesnych usług na Sri Lance, obejmujących usługi finansowe, informatyczne i profesjonalne, na wzór Międzynarodowego Centrum Finansowego w Dubaju i Międzynarodowego Miasta Finansowego Gudżarat.

Oczekuje się, że po ukończeniu inwestycji w 2042 roku w

Kolombo przybędzie 1,5 mln jednostek powierzchni biurowej klasy A, co potroi obecną ilość powierzchni biurowej. Ponadto, jak podaje raport Chatham House „Chińskie inwestycje i BRI na Sri Lance", zakładając, że miasto portowe będzie funkcjonować w 60%, stworzy 122 000 miejsc pracy i przyniesie bezpośrednie inwestycje zagraniczne o wartości blisko pół miliarda dolarów.

Po rozpoczęciu realizacji projektu pojawiły się wśród lankijskich polityków wątpliwości czy państwo Sri Lanka będzie kontrolować ten teren czy przejdzie on w pewnym momencie pod zarząd chiński, tak jak uczyniono to z Portem Hambantota. Wątpliwości miał rozwiać Wickramasuriya, który stwierdził iż „cały ten obszar znajduje się pod suwerenną kontrolą Sri Lanki. Prawo do patrolowania, prowadzenia działań policyjnych, imigracyjnych i innych zadań związanych z bezpieczeństwem narodowym należy do rządu Sri Lanki".

Nie ma jednak żadnych wątpliwości co do tego, że Miasto Portowe Kolombo wzmocni pozycję Pekinu w tym strategicznym miejscu Oceanu Indyjskiego, w pobliżu którego przechodzi główny szlak transportowy z Chin do Europy i Afryki. Jednocześnie chińskie inwestycje w porty Sri Lanki pozwoliły stać się temu krajowi regionalnym węzłem handlowym.

Inwestycje chińskie na Sri Lance to także infrastruktura drogowa – od 2009 roku Chińczycy zbudowali w tym kraju 116,1 km dróg ekspresowych (stan na 2020 rok) które stanowią 68% wszystkich dróg ekspresowych tego kraju.

Południowa Droga Ekspresowa Sri Lanki została zbudowana dzięki pożyczkom z Exim Bank of China oraz Asian Development Bank (ADB) i Japan Bank for International Cooperation. Konstrukcją odcinka trasy sfinansowanego przez Chiny, którego zbudowano dzięki kredytowi w kwocie 1,6 mld dolarów, zajęły się firmy: China Harbour Engineering Company, China State Construction Engineering Corporation oraz China Aviation International Engineering Company. Dzięki Południowej Drodze Ekspresowej skomunikowano południową część kraju, poprawiono ogólne

bezpieczeństwo na drogach oraz skrócono czas podróży ze stolicy kraju do miasta Galle.

Widzimy więc, że Chińczycy przykładają dużą wagę do rozwoju infrastruktury na Sri Lance, chcąc tym samym stworzyć z tego kraju swego rodzaju hub przeładunkowy dla Inicjatywy Pasa i Szlaku, który znajdować się będzie zaledwie kilkanaście kilometrów od głównego szlaku morskiego z Cieśniny Malakka aż po Europę. Kryzys żywnościowy, potencjalna klęska głodu oraz ogólna destabilizacja społeczna tego kraju, który dopiero zaledwie kilkanaście lat temu wyszedł z trwającej dziesiątki lat wojny domowej, mogą poważnie naruszyć interesy ChRL na Sri Lance i utrudnić realizację dalszych projektów infrastrukturalnych oraz funkcjonowanie już przez Chińczyków zbudowanych, zakłócając tym samym handel w ramach Morskiego Nowego Jedwabnego Szlaku.

Ostatnim krajem na trasie podróży przez zdestabilizowany morski Nowy Jedwabny Szlak będzie Bangladesz.

Jak zauważa Międzynarodowy Instytut ds. Badań nad Polityką Żywnościową (International Food Policy Research Institute) kryzys ukraińsko-rosyjski, który zakłóca handel podstawowymi produktami żywnościowymi, może spowodować w Bangladeszu jeszcze większy brak bezpieczeństwa żywnościowego, który i tak znacznie wzrósł przez tzw. pandemię COVID-19. Według danych instytutu odsetek gospodarstw domowych na obszarach wiejskich tego kraju, które borykają się z umiarkowanym lub poważnym brakiem bezpieczeństwa żywnościowego, wzrósł z 15% na początku 2020 r. do 45% w styczniu 2021 r. Pod koniec 2021 roku powrócił do okresu sprzed pandemii. Obecnie powraca stan rosnącego zagrożenia żywnościowego.

W marcu 2022 roku kraj ten odnotował rekordowy wzrost cen podstawowych produktów żywnościowych a także brak stabilności na rynku nawozów, niezbędnych w tamtejszej, uzależnionej od produkcji rolnej gospodarce.

Bangladesz ponad połowę zapotrzebowania na pszenicę, której konsumpcja rośnie od 2000 roku, importował do tej pory z Ukrainy i Rosji. Zniszczenie tego łańcucha dostaw spowoduje więc wzrost cen tego towaru oraz jego niedobory na rynku co wiązać się będzie z koniecznością poszukiwania alternatywnych jego źródeł, np. w Australii czy też Indiach.

Drugim produktem, istotnym dla wyżywienia Bangladeszu i jego gospodarki, którego ceny znacznie wzrosną przez konflikt ukraiński, są oleje roślinne. Bangladesz importuje 95% swojego oleju jadalnego z zagranicy. Przed wojną na Ukrainie cena oleju jadalnego za baryłkę wynosiła 700 dolarów amerykańskich; po rosyjskiej agresji z 24 lutego wzrosła ona do 1 940 dolarów

Ukraina i Rosja odpowiada w sumie za około 75% eksportu oleju słonecznikowego na światowe rynki. Bangladesz importuje głównie olej sojowy i palmowy oraz nasiona roślin oleistych, takich jak rzepak czy soja. Jednak ogólny wzrost cen olejów roślinnych spowoduje mocny cios dla tamtejszej gospodarki i społeczeństwa, zwłaszcza osób najbiedniejszych.

Dużym zagrożeniem są też ograniczenia w dostarczaniu olejów roślinnych na rynki światowe: niektórzy ważni producenci wprowadzają je, aby chronić własny rynek i magazynować zapasy na wypadek jeszcze większych zawirowań gospodarczych czy też geopolitycznych.

I tak np. Indonezja dostarcza Bangladeszowi 80% jego zapotrzebowania na olej palmowy. Jak podaje IFPRI kraj ten w marcu tego roku wprowadził progresywną opłatę eksportową na olej palmowy i jego pochodne, która może ograniczyć całkowitą podaż na rynku światowym. Argentyna z kolei dostarcza około 66% zapotrzebowania Bangladeszu na soję. 13 marca kraj ten ograniczył eksport oleju sojowego i śruty sojowej, a następnie 31 marca zezwolił ponownie na eksport, ale podniósł podatki eksportowe na te produkty z 31% do 33%. Jak zauważa IFPRI: „Wszystkie te czynniki spowodowały utrzymanie cen oleju roślinnego na rekordowo wysokim poziomie i wzrost kosztów

importu dla krajów takich jak Bangladesz. Biorąc pod uwagę skutki zarówno dla rynków zbóż, jak i nasion oleistych, nasze dane dotyczące ograniczeń eksportowych wskazują, że takie środki mogą mieć wpływ na 38% całkowitej ilości kalorii importowanych przez Bangladesz, co odpowiada jednej czwartej wartości dolarowej całego importu.”

Wojna ukraińsko-rosyjska wpływa także na handel nawozami. Rolnictwo Bangladeszu, zwłaszcza sektor ryżowy, uzależniony jest od stosowania nawozów. Kraj ten importuje rocznie 1,2 mln ton nawozów, z czego 34% zapotrzebowania na potaż pochodzi z Rosji a 41% z Białorusi. Już dzisiaj wiadomo, że Bangladesz będzie musiał najprawdopodobniej sprowadzać te towary z innych krajów, płacąc za nie dużo wyższe ceny. Co może skutkować mniejszą produkcją ryżu, niezbędnego dla wyżywienia ludności tego kraju oraz koniecznością zwiększenia jego importu.

Bangladesz już dzisiaj importuje 44% swojego zapotrzebowania na kukurydzę i soję. Wzrost ich cen na rynkach światowych w związku z wojną spowoduje konieczność opróżniania skarbca kraju z rezerw walutowych i tym samym konieczność redukcji programów socjalnych. Oraz osłabienie krajowej waluty, a tym samym, wobec wzrostu cen na rynkach światowych, wzrost cen dla konsumentów.

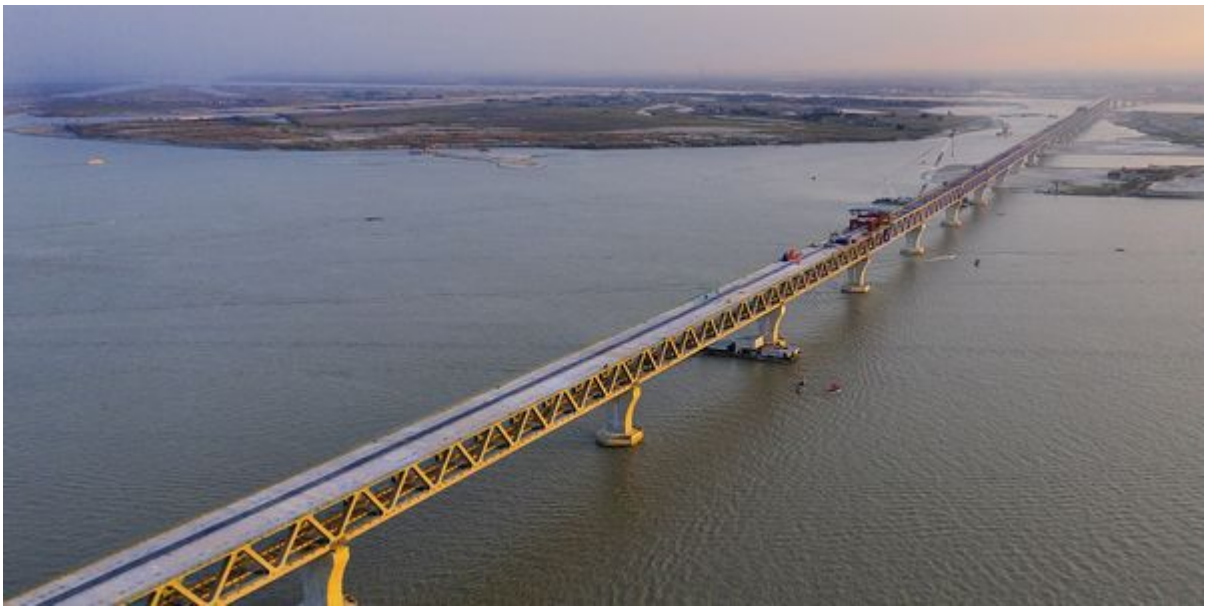
Wzrost cen żywności na światowych rynkach zmusił władze Bangladeszu do wprowadzenia dopłat do żywności dla najbiedniejszych obywateli.

W marcu podjęto decyzję o dostarczeniu 10 milionom rodzin – a więc około 50 milionom obywateli kraju – oleju sojowego, cukru, ciecierzycy i soczewicy po cenach subsydiowanych aby zredukować rosnący problem braku bezpieczeństwa żywnościowego. Ten program socjalny będzie dodatkowym obciążeniem dla finansów kraju, który od dwóch lat boryka się ze skutkami pandemii COVID-19, która zepchnęła 26% jego mieszkańców w ubóstwo.

Dalsze zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw mogą sytuację w tym kraju, i tak już dzisiaj bardzo trudną, jedynie pogarszać.

Bangladesz dołączył do chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku w październiku 2016 roku. Kraj ten jest połączony z BRI w ramach Korytarza Ekonomicznego BCIM (Bangladesh, China, India, Myanmar). Chińczycy właśnie 6 lat temu obiecali Bangladeszowi inwestycje sięgające 40 mld dolarów. 24,45 mld $ przeznaczyć miano na inwestycje infrastrukturalne w ramach umów dwustronnych, 13,6 mld z kolei na przedsięwzięcia typu joint venture. Ponadto Chińczycy zobowiązali się udzielić Bengalczykom kredytów w wysokości 20 mld dolarów.

Flagowym chińskim obiektem infrastrukturalnym w Bangladeszu jest wielofunkcyjny most na rzece Padma, który połączy stolicę Dakkę z południową częścią kraju.



Część drogowa mostu, której koszt wyniósł 3,87 mld dolarów amerykańskich, została sfinansowana przez rząd Bangladeszu a zbudowała ją firma China Railway Major Bridge Engineering. Rząd chiński pokrył 85% kosztów części kolejowej, której wartość wyniosła 4,8 mld $. Fundusze te zostały dostarczone w formie pożyczki.

Most ten ma mieć cztery pasy ruchu drogowego na górnym

pokładzie i pojedyncze tory kolejowe o szerokim rozstawie na dolnym pokładzie. Według szacunków ekonomistów, PKB kraju po ukończeniu budowy wzrośnie o 1,2% gdyż obiekt ten pozwoli na inwestycje w południowej i południowo-zachodniej części państwa, gdzie znajdują się porty morskie Mongla i Payra.

Budowa mostu rozpoczęła się w styczniu 2016 roku. Jednak pandemia COVID-19 znacznie opóźniła prace. Pierwotnie otwarcie planowano w czerwcu 2022 roku. Jednak dzisiaj już wiemy, że zostało ono przełożone na rok 2023.

Chińska firma China Communications Construction Company zbuduje z kolei tunel pod rzeką Karnaphuli w portowym mieście Chattogram, którego długość wyniesie 3,32 kilometra a całkowity koszt budowy sięgnie 1,1 miliarda dolarów, z czego połowę sfinansuje Exim Bank of China. Będzie on pierwszym tunelem rzecznym w Azji Południowej.

Sektor energetyczny Bangladeszu był największym odbiorcą chińskich inwestycji w ostatnich latach. Chiny zrealizowały szereg projektów w tym sektorze, obejmujących głównie elektrownie węglowe.

Bardzo istotnym dla Bangladeszu projektem sfinansowanym przez Chińczyków jest elektrownia cieplna Payra (Payra Power Plant).

W marcu 2014 roku bengalskie państwowe przedsiębiorstwo North-West Power Generation Company oraz China National Machinery Import & Export Corporation podpisały protokół w sprawie budowy elektrowni węglowej o mocy 1320 MW w Kalapara Upazila w dystrykcie Patuakhali. Szacowany koszt wynosił wówczas 2 miliardy dolarów amerykańskich.

W marcu 2016 roku z kolei podpisano umowę na wykonanie prac inżynieryjnych, zaopatrzeniowych i budowlanych dla elektrowni. Kontrakt na to otrzymały dwa chińskie przedsiębiorstwa państwowe: China Energy Engineering Group Northeast No.3 Electric Power Construction Co. Ltd. Ltd. (NEPC) i China National Energy Engineering and Construction Co. Ltd. (CECC).

Całkowita wartość umowy wyniosła 1,56 mld dolarów amerykańskich. 80% kosztów miało pochodzić z chińskich kredytów bankowych.

Prace nad projektem ruszyły w grudniu 2017 roku. Według początkowych szacunków do października 2019 roku planowano uruchomienie dwóch bloków energetycznych. Opóźnienia w budowie spowodowały jednak, że uruchomiono je dopiero w roku 2020, kolejno w maju i październiku. Przyczyną opóźnień była rzecz jasna tzw. pandemia COVID-19. Całkowity koszt budowy wyniósł 2,06 mld dolarów. 1,96 mld z tej kwoty pochodziło od Exim Bank od China.

21 marca 2022 roku premier kraju Sheikh Hasina zainaugurowała działalność elektrowni po jej całkowitym ukończeniu, oznajmiając, że dzięki niej Bangladesz w 100% objęty został zasięgiem energii elektrycznej. Kraj ten dokonał tego wyczynu wcześniej niż Indie czy też Pakistan, gdzie do dnia dzisiejszego nie każdy obywatel jest objęty siecią energetyczną. Elektrownia ta ma dostarczać 80-85% energii elektrycznej dla południowej części kraju.

Chiny pracują także nad projektem wzmocnienia sieci energetycznej Bangladeszu, którego wartość inwestycyjna wynosi 1,32 mld dolarów amerykańskich, a także nad rozbudową i wzmocnieniem sieci systemu energetycznego, który ma pomóc w inteligentnym działaniu sieci energetycznej w Bangladeszu. Wartość tej inwestycji wynieść ma 2,04 mld $.

W 2017 roku chińskie firmy kupiły od amerykańskiego Chevronu trzy pola gazu ziemnego w państwie ze stolicą w Dakce, które odpowiadają za ponad połowę całkowitego wydobycia gazu w Bangladeszu.

Chińczycy również finansują budowę 220-kilometrowego rurociągu i jednego punktu cumowniczego, który ułatwi bezpośredni rozładunek importowanej ropy w rafinerii w Chittagong.

Chińskie inwestycje w Bangladeszu to także infrastruktura

komunikacyjna, w którą Chińczycy zainwestowali w latach 2009-2019 9,75 mld dolarów. Chińczycy ponadto mają zamiar zbudować Chińską Strefę Ekonomiczna i Przemysłowa (CEIZ) w Anwara Upazila w dystrykcie Chittagong. W jej skład ma wejść około 200 jednostek przemysłowych, w tym zakłady tekstylne, farmaceutyczne, elektroniczne, odzieżowe, chemiczne, stoczniowe, rolnicze i informatyczne. Według Administracji Bengalskich Stref Ekonomicznych ma ona stworzyć miejsca pracy dla 2 milionów ludzi.

Inną chińską strefą ekonomiczną zbudowaną w tym kraju jest strefa Abdul Monem Economic Zone. Ma ona stworzyć nawet 100 000 miejsc pracy.

Chińczycy inwestują także rzecz jasna w bengalskie porty. W 2019 roku Bangladesz dał Chinom dostęp do dwóch największych portów morskich – Chittagong i Mongla. Chiny podpisały również umowę dotyczącą rozwoju Portu Payra.

Port w Mongli miała modernizować chińska firma China National Complete Engineering Corporation (CNCEC). W 2015 roku Zarząd Portu Mongla podpisał z Chińczykami protokół ustaleń a rok później umowę, która jednak kilka lat później została zerwana a władze portu zdecydowały się podpisać kolejną umowę z kolejną chińską firmą, tym razem z China Civil Engineering Construction Company (CCECC). Firma ta miałaby zrealizować

projekt z wykorzystaniem chińskich środków finansowych, a protokół ustaleń w tej sprawie podpisano w lipcu 2021 roku.

Chińczycy planowali także zainwestować w dalekomorski Port Payra. China Harbour Engineering Company i China State Engineering and Construction Company otrzymały w 2016 roku kontrakty o wartości 600 mln USD na realizację dwóch z 19 komponentów portu. CHEC miała zbudować główną infrastrukturę portową, w tym terminale, a CSECC miała być odpowiedzialna za aspekty nadbrzeżne, budowę obiektów mieszkalnych, opieki zdrowotnej i edukacji wokół portu.

W kwietniu 2021 roku rząd Bangladeszu zrezygnował jednak z budowy tam dalekomorskiego portu i zdecydował się na zwykły port. Według informacji sprzed roku władze w Dakce jeszcze nie podjęły decyzji czy współpracować z chińskimi firmami państwowymi w kwestii rozbudowy portu. Jak podaje jednak serwis „Business Standard" Port Payra, podobnie jak port Hambantota na Sri Lance oraz Gwadar w Pakistanie, może trafić ostatecznie w ręce Chińczyków.

Jak zauważa ta indyjska witryna: „Port żeglugowy Payra to strategiczny port o kluczowym znaczeniu dla Bangladeszu, położony w Patuakhali na brzegu Zatoki Bengalskiej. Chińskie interesy w tym porcie stanowią naturalną geopolityczną kontynuację "naszyjnika" chińskich wpływów morskich, który rozciąga się na port Gwadar w Pakistanie, dający dostęp do Morza Arabskiego, Hambantota na Sri Lance, otwierający dostęp do Oceanu Indyjskiego dla Chin, oraz prawdopodobnie port dalekomorski w Zatoce Bengalskiej w Payra."

Hindusom nie należy rzecz jasna całkowicie wierzyć, gdyż mają oni głęboki interes w deprecjonowaniu chińskich wpływów na Oceanie Indyjskim. Niewątpliwie jednak wpadnięcie tegoż obiektu w ręce Chin jest prawdopodobne, pod warunkiem, że umożliwi im to bengalski rząd.

W roku fiskalnym 2019 w Bangladeszu odnotowano rekordowo

wysoki napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych netto, które wyniosły 3 232,89 mln dolarów amerykańskich w okresie od lipca do marca. Ten gwałtowny wzrost BIZ był w dużej mierze napędzany przez inwestycje chińskie, które wyniosły w sumie 1,2 mld $. W okresie styczeń-marzec 2019 r. napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych netto z Chin wyniósł 396,99 mln dolarów, co stanowiło 38,34% całkowitego napływu BIZ netto do Bangladeszu w tym okresie.

W Bangladeszu swoje fabryki otwierają także chińskie firmy produkujące produkty zawansowanych technologii, takie jak Xiaomi, Vivo, Realme i Tecno. Chiny są także największym partnerem handlowym Bangladeszu jeżeli chodzi o import, odpowiadając za 21,5% całości tego segmentu wymiany handlowej.

Bangladesz jest także drugim z największych odbiorców chińskiego uzbrojenia. Broń z Chin stanowi ponad 70% całkowitego uzbrojenia Bangladeszu. Jak podaje raport Carnegie Endowment for International Peace z października 2021 roku: „Bangladesz woli kupować chińską broń, ponieważ jest ona tańsza niż broń z krajów zachodnich lub Rosji, które są uznanymi eksporterami broni, a także dlatego, że Chiny udzielają preferencyjnych kredytów na te zakupy. Współpraca w dziedzinie bezpieczeństwa obejmuje również siły policyjne. W 2018 r. oba kraje podpisały umowy o pomocy w szkoleniu organów ścigania oraz o dostarczaniu broni i amunicji dla policji krajowej.”

Oprócz współpracy na polu gospodarczym i militarnym rządzące Bangladeszem elity zawiązują ścisłą współpracę także na polu politycznym. W marcu 2019 roku Liga Awami, rządząca krajem partia polityczna podpisała memorandum o wzmocnieniu współpracy z Komunistyczną Partią Chin.

Widzimy więc jak duże zależności pomiędzy Bangladeszem a Chinami zostały zbudowane od kiedy kraje te zostały ze sobą związane Inicjatywą Pasa i Szlaku. A poważne chińskie inwestycje w tym kraju zostały poczynione tak naprawdę wiele

lat przed 2016 rokiem i podpisaniem wielomiliardowych umów o współpracy w ramach BRI.

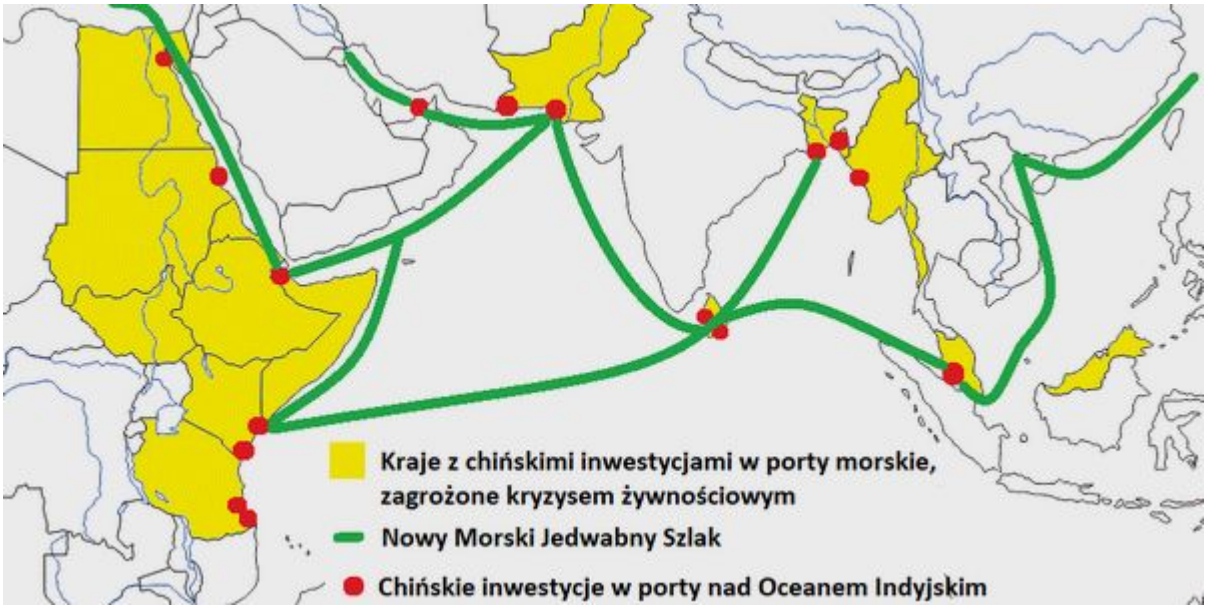
Biorąc pod uwagę, że Chiny chcą uczynić z tego kraju, obok Sri Lanki i Pakistanu, swój jeden z najważniejszych azjatyckich przyczółków nad Oceanem Indyjskim, każda większa destabilizacja polityczna czy społeczna Bangladeszu, spowodowana niedoborem żywności, drastycznym wzrostem ich cen, inflacją, pustką w zasobach finansowych kraju, powodujących cięcia socjalne, które spowodują wybuch masowych protestów, zamieszek czy też nawet rewolucji i próby obalenia bardzo mocno prochińskiej władzy tego kraju, mogą ChRL bardzo mocno pokrzyżować ich plany mające na celu integrację Azji w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, a zwłaszcza morskiego NJS, którego Bangladesz docelowo ma być bardzo istotnym elementem.

We wtorek 29 marca 2022 roku Federacja Rosyjska została przed Radą Bezpieczeństwa Organizacji Narodów Zjednoczonych oskarżona o wywołanie światowego kryzysu żywnościowego oraz narażenie ludzi na ryzyko głodu poprzez wywołanie wojny na Ukrainie, która nazywana jest spichlerzem Europy. Zastępca sekretarza stanu USA Wendy Sherman powiedziała podczas posiedzenia RB ONZ, że Prezydent Rosji Władimir Putin "rozpoczął tę wojnę" i „stworzył ten globalny kryzys żywnościowy. I to on jest tym, który może go powstrzymać". „Odpowiedzialność za prowadzenie wojny na Ukrainie – i za skutki tej wojny dla światowego bezpieczeństwa żywnościowego – spada wyłącznie na Rosję i prezydenta Putina" – dodała.

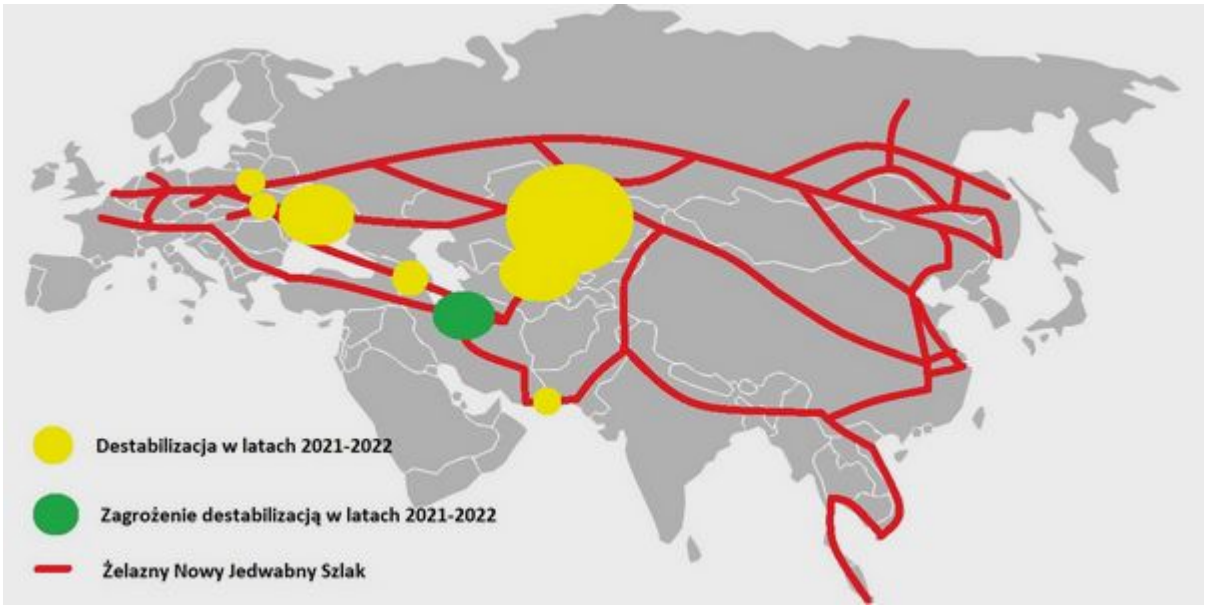
Nicolas de Riviere, ambasador Francji przy Organizacji Narodów Zjednoczonych stwierdził, że „agresja Rosji przeciwko Ukrainie zwiększa ryzyko głodu na całym świecie".

Bez wątpienia za kryzys żywnościowy, rosnące ceny towarów a tym samym za destabilizacje krajów Trzeciego Świata a także tych, które wymieniłem w swoim tekście a które są kluczowe dla chińskiego wzrostu gospodarczego i osiągnięcia przez ChRL statusu światowego hegemona gospodarczego, odpowiadają władze

Federacji Rosyjskiej. Tylko zastanówmy się nad jednym: czy aby ta wojna i ten kryzys nie są korzystne przede wszystkim dla Stanów Zjednoczonych, głównego konkurenta Chińskiej Republiki Ludowej w pędzie ku globalnej dominacji ekonomicznej? Spójrzmy na poniższą mapę Morskiego Jedwabnego Szlaku, zwanego także „Jedną Drogą”.



A teraz spójrzmy na lądową część NJS zwaną także „Jednym Pasem”.



Czyż scenariusz realizowany przez Kreml nie jest zgodny z tym, którego życzyliby sobie Amerykanie?

Źródło: [WolneMedia.net]