MICHAŁ ZAREMBA ►►

Uniwersytet Łódzki

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9525-9100>

Wielki Nieobecny. Indie wobec inicjatywy Pasa i Drogi

The Great Missing One. India and the Belt and Road Initiative

Abstract

The Chinese Belt and Road Initiative (BRI), popularly known as the New Silk Road, from the moment of initiation, arouses interest of researchers and policy makers. Due to its scale and multidimensionality, this initiative potentially may help to reconstruct or at least deeply change the world order. The bold ambitions of China create not only impresses but also concerns many countries, including the equally ambitious emerging superpower – India.

The aim of the article is to analyze India's reactions to the Chinese Belt and Road Initiative.

Keywords: China, India, sino-indian relations, New Silk Road, Belt and Road Initiative

Великий Отсутствующий. Индия и инициатива „Пояс и дорога”

Аннотация

Китайская инициатива «Пояс и дорога» (BRI – Belt and Road Initiative), широко известная как «Новый шелковый путь», с момента ее основания вызвала интерес как исследователей, так и политиков. Благодаря своей динамичности и многомерности эта инициатива может внести вклад в реконструкцию или, по крайней мере,

глубокие изменения в глобальном порядке. Все более смелые амбиции Китая как великой державы вызывают не только восхищение, но и обеспокоенность во многих странах, в том числе в такой же амбициозной развивающейся державе, как Индия.

Целью статьи является анализ реакции Индии на инициативу Китая «Пояс и дорога».

Ключевые слова: Китай, Индия, китайско-индийские отношения, Новый шелковый путь, Инициатива «Пояс и дорога»

Wstęp

Chińska inicjatywa Pasa i Drogi (*Belt and Road Initiative*, BRI), popularnie znana jako „Nowy Jedwabny Szlak”, ze względu na swój rozmach i dalekosiężność przyciąga uwagę zarówno badaczy, jak i decydentów politycznych. Bez wątpienia chiński projekt ma ogromny potencjał, łącząc ze sobą surowcowe zaplecze Euroazji, technologicznie zaawansowaną Europę i szybko rozwijającą się Azję. Ze względów oczywistych projekt ten budzi kontrowersje, które jednak często dotyczą nie samej inicjatywy, a raczej potencjalnego zagrożenia wynikającego z chińskiej hegemonii w Azji i wzrostu znaczenia tego kraju w międzynarodowych stosunkach politycznych i gospodarczych.

Te problemy wydają się szczególnie istotne dla innego wschodzącego mocarstwa azjatyckiego – Indii, które, podobnie jak Chiny, od lat coraz śmielej zaznaczają swoją obecność w światowej polityce i gospodarce. Największe strategiczne wyzwanie, przed jakim stoją dziś Indie, ma charakter systemowy, gdyż próbują one określić swoją pozycję w nowym ładzie międzynarodowym, który jest *in statu nascendi*. W tym globalnym i regionalnym kontekście Indie próbują kształtować swoją pozycję. Ze względu na położenie, ludność, armię i rozwijającą się gospodarkę mogą się stać ważnym elementem przyszłej równowagi na świecie i w perspektywie osiągnąć status mocarstwa.

Celem artykułu jest analiza indyjskich reakcji względem chińskiej inicjatywy BRI w kontekście obecnych stosunków i ładu politycznego w Azji. Badanie prowadzone będzie głównie za pomocą metody historyczno-komparatystycznej, bazującej na analizie oficjalnych dokumentów oraz podejmowanych działań politycznych.

Zarys relacji chińsko-indyjskich od lat 50. XX wieku

Mimo „odwiecznego” sąsiedztwa Chin i Indii wzajemne kontakty między tymi dwiema cywilizacjami pozostawały relatywnie niewielkie ze względu na warunki naturalne, tj. łańcuchy Himalajów, które skutecznie utrudniały wymianę handlową oraz kontakty polityczne i kulturowe, równie skutecznie zniechęcając do działań wojennych. Drugim powodem niskiego poziomu bezpośrednich interakcji było istnienie względnie silnych (przede wszystkim pod względem militarnym) państw buforowych, kontrolujących handel i odgradzających od siebie obie cywilizacje. Z okresu starożytnego, poza handlem, największe znaczenie odegrał buddyzm, który stał się jednym z najbardziej wpływowych nurtów religijnych i systemów filozoficznych w Chinach (Künstler, 2007, s. 136–139; Malik, 2011, s. 13). Aż do czasu europejskiego imperializmu obie cywilizacje nie wchodziły w głębsze interakcje, ograniczając się właściwie do wymiany handlowej. Kwestie polityczne, w tym wzajemnych granic czy statusu państw buforowych, nie odgrywały większego znaczenia aż do zakończenia II wojny światowej i powstania niepodległych Indii (1947) i Chin (1949).

Na wzajemne kontakty wpływało szereg czynników, w tym przede wszystkim ogromny potencjał ludnościowy, naturalny, ekonomiczny i – co za tym idzie – polityczny obu państw. Zarówno Chiny, jak i Indie były starymi cywilizacjami o ogromnym dorobku kulturowym oraz historycznym. Wszystko to w zamyśle predysponowało oba państwa do ogrywania znaczącej roli w polityce światowej. Największym punktem zapalnym był status regionu himalajskiego, który zresztą do dzisiaj nie jest jednoznacznie rozstrzygnięty. Nie bez znaczenia pozostały również, w początkowym okresie, napięcia chińsko-amerykańskie, chińsko-radzieckie i obecność wojsk amerykańskich w Azji.

W inicjowaniu i podtrzymywaniu wzajemnych stosunków stroną aktywniejszą były Indie, które upatrywały w Chinach równorzędnego partnera i potencjalnego sojusznika. W rezultacie ewentualna współpraca miała w konsekwencji przywrócić Azji należne miejsce w świecie, będąc równocześnie przykładem dla innych postkolonialnych państw rozwijających się i alternatywą dla dwubiegunowego świata. Konsekwencją tej polityki było niezwłoczne uznanie przez Indie, jako pierwsze państwo niekomunistyczne,

Chińskiej Republiki Ludowej w 1949 roku i nawiązanie z nią stosunków dyplomatycznych. Indie wsparły ChRL w staraniach o przystąpienie do ONZ i odmówiły podpisania traktatu pokojowego z Japonią w San Francisco, jako sprzeciw wobec braku jednoznacznego zapisu o przynależności Tajwanu do Chin. Ponowne wsparcie zostało udzielone w czasie kryzysu koreańskiego i wojny indochińskiej. Również w sprawie Tybetu Indie pozostawały bierne.

Z kolei Chiny odnosiły się do Indii z ogromną rezerwą, na co miała wpływ zarówno starożytna idea sinocentryzmu, jak i nieufność względem neutralizmu indyjskiego i realizacji „trzeciej drogi”. Niemniej już od 1953 roku zaczęto podkreślać znaczenie sąsiedztwa i wzajemnych stosunków między oboma państwami. W konsekwencji, wraz z podpisaniem porozumienia chińsko-indyjskiego w sprawie Tybetu w 1954 roku nakreślono pięć zasad wzajemnych, dobrosąsiedzkich stosunków:

- wzajemne poszanowanie dla suwerenności i integralności terytorialnej;
- wzajemna nieagresja;
- nieingerencja w sprawy wewnętrzne;
- równe i obopólnie korzystne stosunki;
- pokojowe współistnienie, przez które rozumiano wyrzeczenie się wojny między oboma państwami, równouprawnienie, wzajemne zrozumienie i uwzględnienie wspólnych interesów, nieingerencję w sprawy wewnętrzne, poszanowanie suwerenności i integralności terytorialnej.

Równocześnie uzgodniono zasady wymiany handlowej, migracji ludności i pielgrzymowania do miejsc świętych w Tybecie. W tym samym roku doszło do wizyty ówczesnego premiera Chin Zhou Enlaia w New Delhi i rewizyty premiera Nehru w Pekinie. W ramach współpracy chińsko-indyjskiej powstała koncepcja utworzenia w Azji tzw. strefy pokoju, która zakładała unikanie konfliktów między państwami azjatyckimi.

Mimo zachęających początków, już w połowie lat 50. pojawiły się zaczątki rywalizacji o przewodzenie w Azji i szerzej – w całym ówczesnym tzw. „trzecim świecie”. Poza względami ambicjonalnymi, znaczenie miały obiektywne sprzeczności w polityce obu państw. Wzajemne interesy kolidowały przede wszystkim w regionie himalajskim, na co wpływały wciąż nieustanowione oficjalnie granice oraz polityka względem państw ościennych – Birmy, Nepalu, Bhutanu i niezależnego jeszcze wtedy Sikkimu. We wszystkich tych państwach oba mocarstwa posiadały historycznie ugruntowane wpływy

i żywotne interesy. Sytuację zaostrzyło powstanie w Tybecie i decyzja Dalajlamy o emigracji do Indii w 1959 roku oraz nawiązanie bliższych stosunków politycznych z ZSRR, który aż do swojego upadku był największym partnerem handlowym Indii. Podejście Pekinu oparte było na doktrynie „pięciu narodów” (*wuzu gonghe*), tj. Hanów, Mandżurów, Mongołów, Ujgurów i Tybetańczyków. Zgodnie z nią tereny Aksai Chin oraz Arunachal Pradesh przynależą do Chin, jako suwerena całego Tybetu. Indie z kolei postrzegały jako immanentny składnik państwowości zasadę integralności terytorialnej obszarów dawnego brytyjskiego dominium i istniejącej w latach 1947–1950 Unii Indyjskiej (Okraska, 2013, s. 39–40).

Od lat 60. XX wieku dochodzi do zasadniczych zmian w stosunkach między Indiami i Chinami, które przybiorą agresywne oblicze. Spór graniczny w rejonie Himalajów, który od początku stanowił kwestię problematyczną we wzajemnych stosunkach, stał się pretekstem do wojny, która w perspektywie miała rozstrzygnąć konflikt o prymat w Azji. W sierpniu 1959 roku doszło do incydentu zbrojnego w rejonie Longju, po którym kolejne starcia graniczne stały się częste. Stosunki indyjsko-chińskie uległy ewidentnemu pogorszeniu. Zmalała wymiana handlowa, kulturalna i migracje, zaprzestano przestrzegania postanowień o handlu granicznym z Tybetem, a działalność konsulatów stopniowo ograniczano, aż do ich zamknięcia (Maj, 2008, s. 149–172).

Lata 60. XX wieku upływają pod znakiem konfliktu zbrojnego, który wybuchł w 1962 roku. Mimo że sam konflikt trwał zaledwie miesiąc (20.10–21.11.1962 roku), to jest on uważany za jedno z najważniejszych wydarzeń kresu zimnej wojny w Azji. Konflikt zakończył się bezapelacyjnym zwycięstwem Chin (Maj, 2011). O wyniku wojny i kompromitacji Indii zadecydował szereg czynników, przy czym za najważniejsze uważa się:

- niekompetencję i naiwny idealizm władz indyjskich;
- przewagę liczebną sił chińskich w stosunku korpusu do brygady w sektorze północno-zachodnim i korpusu do dwóch brygad w sektorze północno-wschodnim;
- przewagę sprzętową wojsk chińskich, przede wszystkim w zakresie zaopatrzenia w broń adekwatną do działań w górach;
- znaczną różnicę w przystosowaniu żołnierzy obu stron do warunków klimatycznych, w tym szczególnie do dużych wysokości. Siły chińskie

wyróżniały się odpowiednim stopniem aklimatyzacji, odwrotnie niż przeciwnicy.

21 listopada Chiny ogłosiły jednostronne przerwanie ognia, faktycznie kończąc działania wojenne. Dziesięć dni później wycofały się z obszaru Arunachal Pradesh, na który wróciła administracja indyjska. Nie jest jasne, dlaczego Pekin zdecydował się zakończyć tak szybko konflikt, mimo ewidentnej przewagi. Rozpoczęcie konfliktu, jak i jego zakończenie było równie zaskakujące dla Hindusów. W rezultacie konfliktu Indie raz na zawsze porzuciły promowaną tzw. *forward policy*, czyli politykę posyłania na sporne terytoria patroli celem zaznaczenia i podkreślenia swojej obecności w regionie, przyjmując odtąd postawę defensywną w stosunku do Państwa Środka. Konflikt unaoczniał również kruchość mocarstwowości indyjskiej i podkopał pozycję tego państwa jako samozwańczego lidera tzw. trzeciego świata (Faust, Kornberg, 2005, s. 175). Konflikt został również wykorzystany propagandowo przez Chiny, które zaczęły zarzucać New Dehli prowadzenie polityki imperialistycznej i kolonialnej w stosunku do innych państw Azji. Zawiązał się również w tym czasie, co nie pozostaje bez znaczenia dla zrozumienia współczesnych stosunków międzynarodowych w Azji, sojusz Chin z Pakistanem.

Zmiany w polityce chińskiej nastąpiły dopiero w połowie lat 60. pod wpływem dwóch wygranych przez Indie wojen z Pakistanem (1965 i 1971) i wzrostem znaczenia tego państwa w światowej polityce, a w szczególności osiągnięcia prymatu w Azji Południowej. Jeszcze za życia Mao Zedonga z Chin zaczęto wysyłać sygnały świadczące o chęci poprawienia relacji, które nabrały realnych kształtów po objęciu władzy przez Deng Xiaopinga. Niezależnie od tego Chiny próbowały pośrednio wpływać na sytuację i politykę indyjską poprzez wsparcie maoistowskiego ruchu naksalitów w Bengalu Zachodnim w 1967 roku czy zbuntowanych plemion z górskiego pogranicza indyjsko-birmańskiego (Ławacz, Wizimirska, 1987, s. 48–49). Chiny prowadziły również konkurencyjną wobec Indii politykę względem takich państw, jak Sri Lanka, Nepal, Bhutan czy powstały w 1971 roku Bangladesz.

Lata 70. XX wieku naznacza zbliżenie Indii z ZSRR, z którym w sierpniu 1970 roku podpisano *Traktat o Pokoju, Przyjaźni i Współpracy*. Traktat był znacznym odstępstwem od wcześniejszej polityki Indii nieangażowania się w zimną wojnę i miał kluczowe znaczenie w sytuacji rosnącej współpracy

chińsko-amerykańskiej i amerykańsko-pakistańskiej (Cashman, Robinson, 2007, s. 236; Hanhimaki, 2004, s. 165).

Wojna z 1962 roku oznaczała formalne i faktyczne zerwanie stosunków dyplomatycznych między oboma państwami. Stosunki te zostały ponownie nawiązane dopiero w 1976 roku i były związane ze zmianami władzy w obu państwach – w Chinach stery przejął Deng Xiaoping (1978), a w Indiach w powszechnych wyborach zwyciężyła Janata Party, która przerwała wieloletnią dominację Kongresu Narodowego (1977). Wznowiono kontakty polityczne oraz wrócono do rozmów w sprawie granicy w Himalajach. Ponownie, mimo obiecujących początków, nie obyło się bez kolejnych incydentów.

Ogólnie rzecz ujmując, współpraca zarówno polityczna, jak i gospodarcza między oboma państwami w latach 70. i 80. XX wieku nie była intensywna. Poza oczywistymi animozjami związanymi ze sporem granicznym, cieniem kładły się różnice w przyjętym systemie politycznym i gospodarczym. Indie były demokracją zamkniętą, nastawioną na samowystarczalność, ściśle regulowaną przez państwo gospodarką, z kluczowym udziałem sektora państwowego. W tym samym czasie Chiny wcielały w życie rewolucję kulturalną z centralnie sterowaną gospodarką socjalistyczną (Mendrela, 2013, s. 28).

W czerwcu 1986 roku doszło do sporu o przynależność doliny Sumdorong Chu, podczas którego obie strony zmobilizowały znaczne wojska. W grudniu tego samego roku Indie oficjalnie uznały powstanie stanu Arunachal Pradesh na spornym terytorium (Maj, 2011a, s. 245). Przełomem była wizyta ówczesnego premiera Indii R. Gandhiego w Pekinie. W rezultacie wznowiono rozmowy w sprawie granicy oraz przywrócono współpracę wojskową między oboma państwami (Holslag, 2010, s. 121).

Realne zmiany we wzajemnych relacjach nastąpiły dopiero w latach 90. XX wieku, kiedy to wprowadzono w Indiach liberalne reformy gospodarcze jako odpowiedź na kryzys, który dotknął tę gospodarkę na przełomie 1990/1991 roku. Przyczyny wybuchu kryzysu były różne, przy czym do najważniejszych zalicza się upadek i rozpad Związku Radzieckiego, który był wówczas największym partnerem handlowym Indii, wybuch I wojny w Zatoce Perskiej, bezpośrednio wpływający na zawirowania na światowym rynku ropy naftowej (wzrost cen o około 65 proc. w stosunku do roku poprzedniego), utrzymywanie stałego, przewartościowanego kursu rupii, narastanie deficytu budżetowego oraz brak stabilności politycznej (Srinivasan, 2000; Virmani,

2001). W 1992 roku ponownie zezwolono na wzajemny handel graniczny, a rok później podpisano porozumienie o utrzymaniu pokoju wzdłuż tzw. linii faktycznej kontroli, podkreślając znaczenie pokojowego rozwiązywania sporów (Holslag, 2010, s. 121). W 1996 roku zawarto porozumienie o „wojskowych środkach budowy zaufania wzdłuż linii faktycznej kontroli”, zobowiązując się do nieorganizowania jakichkolwiek manewrów militarnych w strefie spornej. Przewidziano również powołanie wspólnej komisji, której celem miało być przeprowadzenie demarkacji indyjsko-chińskiej na całym spornym obszarze (*Agreement Between...*, 1996).

Wraz z otwarciem gospodarki indyjskiej, nastąpiło również nowe otwarcie w polityce zagranicznej, przede wszystkim w zakresie stosunków z innymi państwami azjatyckimi. W tym czasie można zauważyć wzrost zainteresowania współpracą z Chinami. Nowa pragmatyczna polityka władz Indii została oparta na relacjach gospodarczych jako podstawie rozwoju dalszej współpracy, nie tylko gospodarczej, ale i politycznej. Wtedy zaczęły pojawiać się tezy o komplementarności obu gospodarek – Chin jako „światowej fabryki” i Indii jako „światowego biura”. Wzrosła częstotliwość wzajemnych wizyt i zawieranych porozumień bilateralnych. W maju 2000 roku, z okazji 50. rocznicy ustanowienia wzajemnych stosunków, wizytę w Pekinie złożył prezydent Indii K.R. Narayanan, a w 2002 roku sześciodniową wizytę w Indiach złożył chiński premier Zhu Rongji. Rok 2004 był kamieniem milowym w dwustronnym handlu chińsko-indyjskim, gdyż po raz pierwszy wartość obrotów handlowych przekroczyła 10 mld USD. W 2005 roku ówczesny indyjski minister przemysłu i handlu K. Nath oświadczył, że choć oba państwa na pewnych polach są konkurentami, o tyle na innych – sojusznikami. W kwietniu tego roku ustanowiono „Strategiczne, kooperacyjne partnerstwo na rzecz pokoju i dobrobytu”. W tym samym czasie podczas szczytu Południowoazjatyckiego Stowarzyszenia Współpracy Regionalnej (SAARC), w którym wiodącą rolę odgrywają Indie, przyznano Chinom status obserwatora. W kolejnych latach regularnie dochodziło do wzajemnych wizyt na najwyższych szczeblach.

Kwestią, która w przyszłości może prowadzić do rywalizacji i być zarzewiem konfliktów, jest problem zapotrzebowania na energię. W sierpniu 2005 roku państwowy koncern China National Petroleum swoją ofertą przebił starania indyjskiej Oil and Natural Gas Corporation o wejście do koncernu

PetroKazakhstan. Jednak już kilka miesięcy później Chiny i Indie wystąpiły ze wspólną ofertą wartą 2 mld USD na nowe eksploracje naftowe w Kazachstanie. W grudniu 2005 roku koncerny obu państw wykupiły udziały w polach naftowych Syrii. Rok później podpisano umowę, w której ONGC Videsh Ltd (OVL) i China National Petroleum Corporation (CNPC) miały składać wspólne oferty na obiecujące projekty z zakresu szeroko pojętej energetyki (Mendrela, 2013, s. 28).

W grudniu 2010 roku premier Chin Wen Jiabao złożył oficjalną wizytę w Indiach, w której towarzyszyło mu 400 chińskich biznesmenów (*Chinese PM Wen Jiabao...*, 2010). W kwietniu 2011 roku, podczas szczytu BRICS w Sanya, oba państwa zgodziły się przywrócić współpracę w dziedzinie obronności (*Indian PM Manmohan Singh...*, 2011). W lutym 2012 roku ogłoszono, że obroty handlowe wyniosą 100 mld USD do 2015 roku (*India to reach...*, 2012). Znamienna była współpraca obu państw w ramach BRICS oraz w czasie tworzenia Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB).

Największy konflikt ostatnich lat miał miejsce 16 czerwca 2017 roku, gdy chińskie wojska z pojazdami budowlanymi i sprzętem do budowy dróg rozpoczęły rozszerzanie istniejącej drogi na południe w Doklam. W dniu 18 czerwca 2017 roku około 270 indyjskich żołnierzy, z bronią i dwoma buldożerami, wkroczyło do Doklam, aby powstrzymać chińskie wojska od budowy drogi. Pośród innych zarzutów Chiny oskarżyły Indie o nielegalne wtargnięcie na ich terytorium oraz naruszenie suwerenności terytorialnej i Karty Narodów Zjednoczonych. Indie oskarżyły Chiny o zmianę *status quo*, co stanowi pogwałcenie porozumienia między tymi dwoma rządami z 2012 roku.

2 sierpnia 2017 roku Ministerstwo Spraw Zagranicznych Chin opublikowało dokument, stwierdzający że indyjskie siły nielegalnie przekroczyły granicę między Chinami a Indiami. Według dokumentu Chiny powiadomiły Indie o swoim planie budowy drogi z wyprzedzeniem. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Indii nie potwierdziło ani nie zaprzeczyło chińskim twierdzeniom. W dniu 28 sierpnia 2017 roku Chiny i Indie osiągnęły porozumienie (Kamiński, 2017).

Podsumowując, stosunki chińsko-indyjskie w sposób istotny fluktuowały w zależności od czynników zewnętrznych i wewnętrznych w obu państwach.

Wydaje się, że w długiej perspektywie władze obu państw w coraz większym stopniu będą się traktować jako rywali w walce o wpływy w Azji i na innych kontynentach (szczególnie w kontekście wyścigu po afrykańskie surowce).

Chińska koncepcja Pasa i Drogi. Wybrane aspekty

Chińska inicjatywa Pasa i Drogi, popularnie znana jako inicjatywa „Nowego Szlaku Jedwabnego” nawiązuje do szlaku antycznego, który syntetycznie określa całość połączeń handlowych łączących najprawdopodobniej już od I tysiąclecia p.n.e. Europę i Daleki Wschód (Uhlig, 2007, s. 6). Ten najsłynniejszy i najważniejszy szlak handlowy w historii zaczął zyskiwać na znaczeniu wraz z postępującą centralizacją ówczesnych mocarstw: Cesarstwa Chińskiego dynastii Qin i Han oraz Imperium Rzymskiego kontrolującego basen Morza Śródziemnego, umożliwiając intensyfikację handlu między Wschodem i Zachodem. W swej klasycznej postaci Szlak biegł od ówczesnej stolicy Cesarstwa Chińskiego – Chang’anu, przez obrzeża pustyni Takla Makan, docierając do Azji Centralnej. Kolejno przez Persję towary docierały do Antiochii, skąd mogły się rozprzestrzeniać po innych ośrodkach Zachodu.

Starożytny Szlak Jedwabny przez wieki umożliwiał nie tylko handlową, ale i kulturową wymianę między Wschodem i Zachodem, pełniąc istotną rolę aż do wielkich odkryć geograficznych, które przebudowały system globalny. Fenomen Jedwabnego Szlaku polegał nie tylko na umożliwieniu wzajemnych interakcji między nacjami, ale przede wszystkim na współudziale w tworzeniu i kształtowaniu kultury i cywilizacji. Z tego powodu badacze uważają, że szlak był *de facto* całościowym systemem – politycznym, gospodarczym i kulturowym dla Eurazji, którego osią były wzajemne kontakty (Beckwith, 2009).

Strategia Pasa i Drogi została ogłoszona przez prezydenta Chin Xi Jinpinga w kazachskiej Astanie we wrześniu 2013 roku. Dla współczesnych Chin Nowy Szlak Jedwabny jest przede wszystkim elementem strategii geopolitycznej i geoeconomicznej, umożliwiającej dalszą ekspansję, a w przyszłości zmiany w ładzie światowym. Wiąże się to ściśle z ideą „wielkiego renesansu narodu chińskiego”, który odzyskuje znaczenie i wagę, jakie mu przynależą ze względu na osiągnięcia cywilizacyjne i kulturowe oraz potencjał i pozycję we współczesnych międzynarodowych stosunkach

gospodarczych i politycznych (Góralczyk, 2018; Marszałek-Kawa, Dmochowski, 2018). Chiny, będące nie tylko państwem czy kulturą, ale przede wszystkim wielką, starożytną cywilizacją, czują się na tyle silne, by nie tyle nie wzorować się na innych, ale samemu wytyczać ścieżki i nadawać ton tendencjom światowym (Hübner, 2014, s. 5–31). Nowy Jedwabny Szlak także może mieć wiele korzystnych następstw i przyczynić się do ogólnego rozwoju. Może mieć też skutki negatywne, a jego powstawaniu i budowaniu towarzyszyć mogą wojny i konflikty. Jeśli jednak stanie się faktem, będzie ogromnym sukcesem politycznym i ekonomicznym – przede wszystkim dla Chin, które w ten sposób przybliżą się do roli faktycznego globalnego supermocarstwa. Stanowi to doskonałe narzędzie do realizacji dyplomacji opartej na *soft power*, której głównym celem jest stworzenie pozytywnego wizerunku państwa jako łagodnego i hojnego mocarstwa.

Inicjatywa zmierza do oparcia współpracy na zasadzie obopólnej korzyści, jako gry o sumie niezerowej (*win-win cooperation*) i jako podstawy dalszego i harmonijnego rozwoju społecznego i gospodarczego poszczególnych państw oraz całej gospodarki światowej. W celu realizacji założeń poszczególne państwa winny koncentrować się na rozszerzeniu współpracy w następujących kwestiach (*Jedwabne szlaki...*, 2015, s. 11–24):

- koordynacji politycznej, która stanowi fundament urzeczywistnienia inicjatywy i realizuje się poprzez współpracę międzyrządową, wielopoziomą wymianę międzyrządową. W perspektywie państwa Szlaku mogą koordynować wzajemną strategię i politykę w zakresie rozwoju gospodarczego, opracowywać plany i środki zmierzające do rozwoju współpracy regionalnej i zapewniać wsparcie polityczne;
- połączeniach pomiędzy podmiotami, stanowiących priorytetową dziedzinę w idei Nowego Jedwabnego Szlaku. Kraje położone wzdłuż Szlaku powinny ulepszać powiązania dotyczące ich planów budownictwa infrastrukturalnego i standardów systemów technicznych, wspólnie rozwijać budowanie głównych przejść międzynarodowych oraz tworzyć sieć infrastrukturalną, łączącą wszystkie subregiony w Azji, a także pomiędzy Azją, Europą i Afryką;
- nieskrępowanym handlu – współpraca w zakresie inwestycji i handlu jest najważniejszym zadaniem w budowaniu Szlaku, co oznacza konieczność zwiększenia ułatwień w zakresie inwestycji i handlu oraz

- usuwania ewentualnych barier, celem zapewnienia zdrowego otoczenia dla biznesu. Kwestią otwartą jest ustanowienie ewentualnych stref wolnego handlu celem wyzwolenia potencjału wzajemnej współpracy;
- integracji finansowej, stanowiącej podstawę budowy Szlaku, mającej na celu pogłębienie współpracy finansowej i intensyfikację wysiłków w zakresie tworzenia systemu stabilności walutowej, systemu inwestycji i finansowania oraz systemu informacji w sprawach kredytowych;
 - budowie i umacnianiu więzi społecznych, jako warunku koniecznego do zapewnienia poparcia realizacji idei Szlaku przez społeczeństwa poszczególnych państw.

Inicjatywa Pasa i Drogi jest jednostronną inicjatywą chińską, finansowaną ze środków krajowych w ramach utworzonego specjalnie Funduszu Jedwabnego Szlaku, z kapitałem ok. 40 mld USD oraz wykorzystaniem międzynarodowych instytucji, utworzonych w ostatnich latach, głównie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB). W styczniu 2015 roku zapowiedziano dodatkowo utworzenie prywatnego Funduszu Rozwoju Energetyki, który planuje przyciągnięcie dla realizacji koncepcji Szlaku inwestycji rzędu 20 mld USD. Poza tym Chińczycy chcą stworzyć strefy wolnego handlu z państwami azjatyckimi i europejskimi, promować integrację finansową i tworzenie nowych korytarzy handlowych (Kaczmarek, 2015). BRI dzieli się na Nowy Jedwabny Szlak, spajający Daleki Wschód, Azję Centralną i Europę, oraz Morski Jedwabny Szlak, który w zamyśle ma ściśle łączyć Chiny z pozostałymi państwami azjatyckimi, Indiami oraz Afryką.

Inicjatywa BRI ma charakter międzynarodowy i ponadregionalny, obejmujący Azję Centralną, stanowiącą podstawę Pasa Ekonomicznego, Azję Południowo-Wschodnią, jako fundament Morskiego Szlaku Jedwabnego oraz Pakistan w formie Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Gospodarczego (Głogowski, 2016, s. 15–25). Lądowy pas gospodarczy zespala Chiny, Azję Środkową, Rosję i Europę oraz region Zatoki Perskiej i Morza Śródziemnego. Z kolei Morski Jedwabny Szlak łączy wybrzeża chińskie z Europą przez Morze Południowochińskie i Ocean Indyjski. Powyższe kierunki stanowią przestrzeń największego zainteresowania politycznego i ekonomicznego Chin. Niemniej w zamyśle sam Szlak nie ogranicza się do Azji, lecz – podobnie jak historyczny poprzednik – łączy Wschód z Zachodem. Ważnym elementem strategii są szeroko pojęte regiony i państwa tranzytowe: Europa

Środkowo-Wschodnia, Bałkany, Kaukaz Południowy, Turcja oraz rejon Bliskiego Wschodu. Władze chińskie planują budowę nowego Euroazjatyckiego Pomostu Lądowego i rozwój połączeń gospodarczych: Chiny–Mongolia–Rosja, Chiny–Azja Środkowa i Zachodnia oraz Chiny–Półwysep Indochiński w oparciu o główne miasta położone wzdłuż Szlaku. Na morzu inicjatywa koncentruje się na wspólnym budowaniu sprawnych, bezpiecznych i efektywnych szlaków transportowych, łączących najważniejsze porty morskie. Ściśle powiązane z budową Szlaku jest ustanowienie korytarza ekonomicznego Chiny–Pakistan oraz Bangladesz–Chiny–Indie–Myanmar (*Jedwabne szlaki...*, 2015, s. 11–13).

Mimo tych obiecujących, zadziwiających rozmachem perspektyw, wciąż należy mieć na uwadze problemy, z którymi mogą się mierzyć Chiny w najbliższych latach, a które mogą wpłynąć na budowę i funkcjonowanie inicjatywy. Najważniejszą kwestią zdaje się być konieczność przestawienia orientacji gospodarki z proeksportowej (ale również nastawionej na przyjmowanie inwestycji zagranicznych) na nastawioną na rynek wewnętrzny. Perspektywicznie problematyczna jest utrzymująca się dysproporcja między inwestycjami, które sięgają 50 proc. PKB (i *de facto* napędzają gospodarkę Chin) i konsumpcją gospodarstw domowych, która kształtuje się wokół 1/3 dochodu. Poważnym problemem jest korupcja oraz ewentualne konflikty społeczne, mogące mieć źródło w rosnącym rozwarstwieniu dochodowym ludności lub w kwestiach politycznych – wystarczy wspomnieć tendencje niepodległościowe w Tybecie czy bunt ludności ujgurskiej w Autonomicznym Regionie Xinjiang. Pytaniem otwartym jest również kwestia ewentualnych konfliktów związanych ze swobodami obywatelskimi i prawami człowieka. Poważnym problemem jest starzenie się społeczeństwa i nierównowaga w proporcjach między płciami, co jest związane zarówno z długotrwałą polityką jednego dziecka, jak i historycznie uwarunkowaną preferencją dzieci płci męskiej. W końcu kwestią najwyższej wagi jest problem ochrony środowiska i walki z zanieczyszczeniami (Liberska, 2010, s. 340–346; Kamiński, 2007, s. 37–39).

Pomimo że chińska inicjatywa jest w ten czy inny sposób atrakcyjna dla wszystkich uczestników, to należy mieć na uwadze, że ewentualne korzyści niekoniecznie będą rozkładały się równo i tak samo dla wszystkich państw. Bez wątpienia najwięcej będą zyskiwać Chiny. Ogromne oczekiwania, jeśli nie

zostaną spełnione, mogą w przyszłości prowadzić do konfliktów i pogorszenia się wzajemnych stosunków między poszczególnymi uczestnikami inicjatywy. Należy pamiętać, że BRI nie jest systemem wolnego handlu, formą integracji gospodarczej czy sformalizowanym sojuszem politycznym, co naturalnie nie wyklucza, że może w tym kierunku ewoluować. Ponadto inicjatywa BRI wymaga współpracy wielu krajów, z których część jest politycznie niestabilnych, skorumpowanych lub doświadcza ogromnych konfliktów społecznych. Stwarza to znaczne ryzyko dla wdrożenia i poprawnego funkcjonowania projektu. Pewne jest, że funkcjonowanie BRI będzie zależało od gospodarczej wydolności Chin. Strategia udzielania dużych pożyczek i pomocy zwiększy siłę gospodarczą, jaką Chiny mają już dzisiaj. Jest to o tyle problematyczne, że może w konsekwencji doprowadzić do kryzysu gospodarczego, jeśli zagraniczna pomoc finansowa zostanie nieefektywnie wykorzystana. Pobudzenie rozwoju gospodarczego oznacza pokonanie szeregu przeszkód, w tym złego zarządzania, korupcji czy nieskutecznych instytucji (Chaberek-Karwacka, Nag, 2016, s. 36).

Pomimo tych wszystkich wątpliwości, sama koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku jest nadzwyczaj interesująca i potencjalnie korzystna – poprzez intensyfikację wymiany handlowej i kulturowej – dla całego regionu Azji Centralnej i Wschodniej, jak i państw, które będą brały aktywny udział w tej inicjatywie. Dla Chin, jak się wydaje, największe znaczenie będzie mieć jednak aspekt rozszerzenia i umocnienia hegemonii oraz wpływów politycznych na świecie. Realizacja inicjatywy Pasa i Drogi może zmienić układ ekonomiczny oraz porządek globalny w zakresie podziału pracy i jej owoców. Wielkie odkrycia geograficzne oraz kolonializm stworzyły i utrwały system podziału pracy, redystrybuując nadwyżkę wartości pracy i jej owoców z peryferii oraz półperyferii do krajów rdzenia, które dominują poprzez posiadanie i kontrolowanie najważniejszych środków produkcji oraz wykonują zadania o większym poziomie wiedzy (dominacja w produktach wysokiej techniki, innowacyjności, produktywności, finansach i handlu). Chiny są państwem, który przeszedł z peryferii do półperyferii (co przy ogromnej skali ludności i terytorium jest już wielkim sukcesem) i są na drodze do głębokiej zmiany całego systemu światowego oraz stania się krajem rdzenia w zupełnie nowym systemie, nieznanym przez 500 lat dominacji mocarstw morskich.

W wymiarze geopolitycznym ten niezwykle projekt może odwrócić skutki wielkich wypraw geograficznych, w wyniku których powstał system obrotu światowego sprzyjający państwom morskim, historycznie ujmując – państwom brzegowym Europy Zachodniej, a następnie morskemu mocarstwu Stanów Zjednoczonych. Sukces Szlaku może zmienić relacje na korzyść lądowego systemu komunikacyjnego, łączącego odległe części Eurazji ze wszystkimi tego konsekwencjami. Tym samym Chiny wiążą się z szeroko pojętym Zachodem. Jest to podyktowane zarówno obiektywnymi wymogami geopolityki, jak i dużymi rezerwami finansowymi oraz zapasami mocy gospodarki chińskiej po okresie intensywnego rozwoju, gdy PKB Państwa Środka rósł średnio o 10 procent rocznie. Połączenie siecią transportową z Europą i państwami Unii Europejskiej scalałoby dwa najbardziej produktywne obszary Eurazji z surowcowym zapleczem w Afryce.

Indie wobec chińskiej inicjatywy Pasa i Drogi

Azja Południowa tradycyjnie postrzegana jest jako „naturalna” strefa wpływów Indii. Niemniej w ciągu ostatnich kilku lat coraz bardziej widoczna jest intensywna działalność Chin w tym regionie, która jeszcze bardziej może się zintensyfikować w ramach inicjatywy BRI. Sztandarowym projektem jest Korytarz Gospodarczy Chin i Pakistanu (*China-Pakistan Economic Corridor*, CPEC), w ramach którego Chiny mają zainwestować około 54 mld USD do 2030 roku. Ponadto Chiny zainwestowały w latach 2005–2015 około 14 mld USD w projekty infrastrukturalne na Sri Lance, zobowiązały się do udzielenia wsparcia dla projektów rozwojowych w Bangladeszu na kwotę 38 mld USD oraz przyznania kredytów dla Nepalu o wartości ponad 8 mld USD (Wagner, Tripathi, 2018). Indie nie są i nie będą alternatywą dla państw regionu jako donator i kredytodawca.

W rezultacie faktyczne wpływy i potęga Indii w regionie maleją, a sytuację dodatkowo komplikują działania Chin na Oceanie Indyjskim, w szczególności w ramach budowy tzw. Sznura Pereł, tj. chińskich przyczółków na Oceanie Indyjskim, który ma zabezpieczać te wody jako strategiczne dla Chin. W szczególności groźne dla Indii są projekty portowe w Gwadar w Pakistanie i Hambantocie na Sri Lance (Kwieciński, 2013, s. 33–52).

Seria wydarzeń wskazuje na zmianę w polityce Indii w stosunku do Azji Południowej. W 2016 roku Indie i USA uzgodniły ściślejszą współpracę w zakresie polityki rozwojowej wobec państw trzecich, w tym Azji Południowej. Indie współpracują również ze Stanami Zjednoczonymi przy projekcie dotyczącym linii przesyłowych w Nepalu, a także z Japonią przy budowie gazociągu na Sri Lance. Te nowe formy współpracy wskazują na odejście od tradycyjnej polityki zagranicznej Indii, szczególnie w stosunku do sąsiednich państw. Od swojej niepodległości w 1947 roku Indie postrzegają siebie jako główną potęgę regionalną w Azji Południowej. Doktryna indyjska głosiła, że konflikty w sąsiednich państwach (Nepal, Bhutan, Sri Lanka, Malediwy, Pakistan, Bangladesz) powinny być rozwiązywane wyłącznie za pośrednictwem Indii, bez angażowania pozostałych wielkich mocarstw. Paradoksalnie jednak, pomimo przewagi ekonomicznej i militarnej, Indie rzadko zdołały rozstrzygnąć konflikty sąsiedzkie na własną korzyść. Wszystkie sąsiednie państwa próbowały – na różne sposoby i z różną intensywnością – internacjonalizować swoje konflikty z Indiami, zwykle poprzez ściślejszą współpracę ze Stanami Zjednoczonymi lub Chinami. W latach 90. liberalizacja gospodarcza spowodowała zmianę w polityce Indii w Azji Południowej. Od tego czasu rządy indyjskie nie analizowały już regionu wyłącznie pod kątem bezpieczeństwa, ale coraz częściej także przez pryzmat szybko rosnącej gospodarki (Wagner, Tripathi, 2018).

Indie są jednym z niewielu państw azjatyckich, które nie biorą udziału w inicjatywie Pasa i Drogi. 14–15 maja 2017 roku w Pekinie na szczycie państw zaangażowanych w inicjatywę zabrakło przedstawicieli Indii, mimo że Indie są założycielem i drugim największym udziałowcem Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB). Najważniejszym powodem są zastrzeżenia wobec Korytarza Gospodarczego Chin i Pakistanu, który łączy chińską prowincję Xinjiang z Morzem Arabskim, przebiegając przez część Kaszmiru, który Indie uznają za własne terytorium okupowane przez Pakistan.

Zgodnie z oficjalnymi komunikatami rządu indyjskiego chińska inicjatywa nie spełnia poniższych warunków (*Official Spokesperson's...*, 2017):

- nie opiera się na powszechnie uznanych międzynarodowych normach, dobrym zarządzaniu, praworządności, otwartości, przejrzystości i równości;

- nie przestrzega zasad odpowiedzialności finansowej, mogąc prowadzić do nierównoważonego zadłużenia państw trzecich;
- nie są zachowane standardy ochrony środowiska;
- nie istnieje przejrzysta ocena kosztów projektu oraz zasad transferu technologii i wiedzy;
- istnieją obawy co do przestrzegania zasad suwerenności i integralności terytorialnej.

Najważniejsze wydaje się jednak oświadczenie władz indyjskich, które kończy się zdaniem, że „**żaden kraj nie może zaakceptować projektu, który ignoruje jego podstawowe obawy dotyczące suwerenności i integralności terytorialnej**”. Zdanie to jest kluczowe, bowiem wskazuje, że Indie postrzegają chińską inicjatywę przede wszystkim jako narzędzie zdobycia dominacji w regionie, które zagrozi bezpieczeństwu politycznemu, militarnemu i ekonomicznemu Indii. Z punktu widzenia Indii najgroźniejsza jest perspektywa intensyfikacji współpracy Chin z Pakistanem, mając na uwadze, że z oboma państwami Indie prowadzą spory graniczne, a same granice wciąż nie są oficjalnie ustalone.

Generalnie indyjskie obiekcje względem Szlaku koncentrują się na kwestiach bezpieczeństwa, handlu i dominacji ekonomicznej (Nataraj, Sekhani, 2015). Coraz częstsza i silniejsza obecność Chińczyków na Oceanie Indyjskim w ramach Nowego Morskiego Jedwabnego Szlaku w perspektywie może istotnie zmienić układ polityczny i gospodarczy w regionie, który – jak już wspomniano – tradycyjnie ciążył ku Indiom. Planowana trasa kolejowa, która ma łączyć Pakistan z Chinami, biegnie przez sporny teren Kaszmiru, co oznacza, że w przypadku konfliktu z Indiami, Pakistan będzie miał szeroki dostęp do broni i zasobów z Chin. Ponadto planowany korytarz Bangladesz–Chiny–Indie–Myanmar ma charakter wyjątkowo niekorzystny z punktu widzenia interesów Indii. Jego otwarcie oznaczałoby, że chińskie towary zdominują rynek w rejonie północno-wschodnim Indii, gdzie słaba łączność utrudnia dostęp do indyjskich produktów i usług (Ranade, 2016).

Indie nie mogą sobie pozwolić na utratę konkurencyjności. Wyższa wydajność i wysokiej jakości infrastruktura z państwami uczestniczącymi w BRI sprawią, że chińskie towary, takie jak stal, produkty petrochemiczne, cement i elektronika, będą bardziej konkurencyjne niż analogiczne towary indyjskie. Biorąc pod uwagę, że inicjatywa BRI może przeszkodzić Indiom

w zwiększaniu udziału w globalnym handlu oraz rozwoju obszarów peryferyjnych i granicznych, konieczne jest by kraj ten opracował własną, równie ambitną strategię względem BRI, jak i zaplanował swoją rolę we współczesnym świecie. Pytanie brzmi czy Indie mają wystarczającą siłę, by konkurować z Chinami, tym bardziej że siła gospodarcza Chin przewyższa indyjską. Polityka chińska systematycznie umacnia to państwo na arenie międzynarodowej, szczególnie w regionie euroazjatyckim i ugruntowuje pozycję Chin jako najważniejszego kraju Azji.

Chiny już teraz inwestują ogromne sumy w gospodarki sąsiadów Indii. Coraz więcej państw Azji Południowo-Wschodniej w mniejszym lub większym stopniu podlega chińskim wpływom. Co więcej, projekt BRI staje się realną alternatywą wobec amerykańskiej dominacji (Nataraj, Sekhani, 2015). Oczywiście jest, że aktywna współpraca Indii i Chin w ramach Pasa i Drogi oznaczałaby wzrost obrotów handlowych, co miałoby fundamentalne znaczenie dla dalszego wzrostu obu gospodarek. Ponadto projekt BRI daje Indiom doskonałą okazję do przyciągnięcia kapitału zagranicznego oraz szansę pozyskania nowych rynków dzięki inwestycjom w infrastrukturę i korytarze przemysłowe wzdłuż Pasa i Drogi.

Jednocześnie Indie promują własne propozycje infrastrukturalne w całej Azji, m.in. budowę autostrady i linii kolejowej do Tajlandii i Wietnamu. Odnowiono prace nad Międzynarodowym Korytarzem Transportowym Północ-Południe (*International North-South Transport Corridor*, INSTC), który ma połączyć port w Chabahar w Iranie z pozostałą częścią Eurazji. Jest to trójstronny projekt, który Rosja, Iran i Indie ogłosiły w 2015 roku. Korytarz, rozpoczynający się w irańskim porcie Chabahar, ma zapewnić Indiom dostęp do Afganistanu, Azji Centralnej i Rosji. W wyniku napięć z Indiami Pakistan nie wyraził jak dotąd zgody na lądowe połączenie z Azją Centralną i zablokował wszelkie próby rozwoju handlu Afganistanu z Indiami. W maju 2016 roku rząd Indii przeznaczył 500 mln USD na rozwój Chabaharu, który znajduje się tylko około 70 km od pakistańskiego portu Gwadar, gdzie spotyka się Lądowy i Morski Jedwabny Szlak. Pod koniec października 2017 roku Indie przesłały pierwszy ładunek pszenicy do Afganistanu przez Chabahar. Ponadto podczas podróży prezydenta USA Donalda Trumpa po Azji spotkał się on w Manili (w listopadzie 2017 roku) z szefami rządów Japonii, Australii

i Indii, by ożywić tzw. inicjatywę czterostronną, popularnie określaną jako Quad.

Interesująco przedstawia się indyjsko-japoński projekt Korytarza Wzrostu Azja–Afryka (*Asia-Africa Growth Corridor*, AAGC), który zakłada modernizację portów i rozwój nowych szlaków morskich między Afryką a Indiami i Azją Wschodnią w jeden obszar Indo-Pacyfiku. Bliska współpraca gospodarcza i polityczna z Japonią w ramach AAGC zapewnia Indiom nowy instrument realizacji swoich ambicji na Oceanie Indyjskim.

Podsumowując, wątpliwości i indyferentność Indii względem BRI nie zagrozi realizacji tej inicjatywy, a może jedynie jeszcze bardziej skomplikować wzajemne stosunki. W perspektywie może osłabić współpracę obu państw i przyczynić się do zwiększenia napięć we wzajemnych relacjach. Paradoksalnie pryncypialne stanowisko Indii zaszkodzi głównie im samym, a wzmocni ich sąsiadów – przede wszystkim Pakistan i Bangladesz, którzy będą chętnie korzystać i współpracować z Państwem Środka. Być może skorzystają również na tym USA, już teraz traktujące Chiny jako jednego z głównych przeciwników globalnych i dla których korzystny jest wzrost napięć w Azji.

Zakończenie

Problematyka wzajemnych stosunków indyjsko-chińskich od lat budzi zainteresowanie badaczy ze względu na wielkość, potencjał i wzrastające znaczenie obu państw na arenie międzynarodowej. W okresie od zakończenia II wojny światowej stosunki układały się zmiennie, w zależności od czynników zewnętrznych i wewnętrznych. Od lat 90. XX wieku wzajemne stosunki nabrały charakteru bardziej pragmatycznego i opartego przede wszystkim na czynnikach gospodarczych. Niemniej w długiej perspektywie oba państwa w coraz większym stopniu będą się traktować jako rywale w walce o wpływ w Azji i na innych kontynentach (szczególnie w kontekście wyścigu po afrykańskie surowce).

Szczególnie interesująco przedstawia się kwestia wzajemnych stosunków w kontekście rozwoju chińskiej inicjatywy Pasa i Drogi, popularnie znanej jako inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku. Dostępne źródła analizy wskazują, że Indie postrzegają chińską inicjatywę przede wszystkim jako narzędzie

zdobycia dominacji w regionie, która zagrozi bezpieczeństwu politycznemu, militarnemu i ekonomicznemu Indii. Z punktu widzenia Indii najgroźniejsza jest perspektywa intensyfikacji współpracy Chin z Pakistanem, z którym Indie od lat prowadzą spory graniczne. Z drugiej strony wątpliwości Indii względem Szlaku nie zagrażają jego realizacji, a tylko bardziej skomplikują wzajemne stosunki, co jednak w konsekwencji zaszkodzi głównie samym Indiom. Gospodarczo i politycznie Chiny dominują i są o wiele ważniejsze dla Indii, niż Indie dla Chin, z czego oba państwa prawdopodobnie zdają sobie sprawę.

DR MICHAŁ ZAREMBA

Instytut Ekonomii
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Uniwersytet Łódzki
ul. Rewolucji 1905 r. 41/43, 90–214 Łódź
michal.zaremba@uni.lodz.pl

Bibliografia

- Agreement Between the Government of the Republic of India and the Government of the People's Republic of China on Confidence Building Measures in the Military Field Along the Line of Actual Control in the India-China Border Areas.* (2018, 7 czerwca). Pobrane z: https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/CN%20IN_961129_Agreement%20between%20China%20and%20India.pdf.
- Beckwith, Ch.I. (2009). *Empires of the Silk Road: A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton and Oxford: Princeton University Press.
- Cashman, G., Robinson, L.C. (2007). *An Introduction to the Causes of War: Patterns of Interstate Conflict from World War I to Iraq*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Chaberek-Karwacka, G., Rameswar, N. (2016). The logistic aspects of the economic space development. The India part of the "New Silk Road" case study. *Toruń Business Review*, 15 (2), 36.
- Chinese PM Wen Jiabao begins bumper Indian trade trip.* (2018, 7 czerwca). Pobrane z: <https://www.bbc.com/news/world-south-asia-11997221>
- Faust, J.R., Kornberg J.F. (2005). *China in world politics. Policies, Processes, Prospects*. Toronto: Lynne Rienner Publisher.
- Głogowski, A. (2016). Nowy jedwabny szlak – geopolityczne znaczenie współpracy Islamabadem. *Przegląd Geopolityczny*, 16, 15–25.

- Góralczyk, B. (2018). *Wielki renesans. Chińska transformacja i jej konsekwencje*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie Dialog.
- Hanhimaki, J.M. (2004). *The Flawed Architect: Henry Kissinger and American Foreign Policy*. New York: Oxford University Press.
- Holslag, J. (2010). *China and India. Prospects for peace*. New York: Columbia University Press.
- Hübner, W. (2014). Współczesny Szlak Jedwabny a tradycja: Chiny i Azja Centralna. *Zeszyty Naukowe Uczelni Vistula*, 34, 5–31.
- India to reach US\$100 billion dollar trade with China by 2015*. (2018, 7 czerwca). Pobrane z: economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/India-hopes-to-reach-100-billion-dollar-trade-with-China-by-2015-Krishna/articleshow/11813148.cms.
- Indian PM Manmohan Singh heads to China for talks*. (2018, 7 czerwca). Pobrane z: <https://www.bbc.com/news/business-13034172>.
- Jedwabne szlaki XXI wieku. Wizja i działania w sprawie wspólnego budowania Pasa Gospodarczego wzdłuż Jedwabnego Szlaku i Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku*. (2018, 7 czerwca). Pobrane z: pl.china-embassy.org/pol/xwtd/P020150425734274256571.pdf.
- Kaczmarek, M. (2018). Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki. *Komentarze OSW*. Pobrane z: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2015-02-10/nowy-jedwabny-szlak-uniwersalne-narzedzie-chinskiej-polityki>.
- Kamiński, M. (2018). *Spór o Doklam – ostrze zawieszone nad „Szyją Kurczaka”*. Pobrane z: <http://www.polska-azja.pl/m-kaminski-spor-o-doklam-ostrze-zawieszone-nad-szyja-kurczaka/>
- Kamiński, T. (2007). Problemy gospodarcze w relacjach Unii Europejskiej z Chinami. W: J. Marszałek-Kawa (red.). *Powrót smoka. Marsz Chin ku pozycji globalnego mocarstwa* (32–67). Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Künstler, M.J. (2007). *Dzieje kultury chińskiej*. Warszawa: WN PWN.
- Kwieciński, R. (2013). Chiński „sznur pereł”: niektóre aspekty strategii ChRL na początku XXI wieku. W: J. Wardęga (red.). *Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych* (33–52). Kraków: Wydawnictwo UJ.
- Liberska, B. (2010). Perspektywy rozwojowe chińskiej gospodarki do 2050 roku. *Studia Ekonomiczne – Economic Studies*, 4 (LXVII), 340–346.
- Ławacz, M., Wizimirski, B. (1987). *Rywalizacja indyjsko-chińska i jej wpływ na sytuację polityczną w Azji*. Warszawa: Polski Instytut Spraw Międzynarodowych.
- Maj, J. (2008). Ewolucja stosunków chińsko-indyjskich w latach pięćdziesiątych XX wieku. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Historica*, 82, 149–172.
- Maj, J. (2011). *Spór graniczny chińsko-indyjski z 1962 roku a dyplomacja Stanów Zjednoczonych Ameryki*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Maj, J. (2011a). Współczesne relacje chińsko-indyjskie. W: Marszałek-Kawa (red.). *Strategie w polityce azjatyckiej. Rozważania o aspiracjach i możliwościach współczesnej Azji* (245). Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Malik, M. (2011). *China and India. Great Power Rivals*. London: First Forum Pr.
- Marszałek-Kawa, J., Dmochowski, T. (red.). (2018). *Rozważania o kierunkach współczesnej polityki Chin*. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.

- Mendrela, K. (2013). Chindie: chińsko-indyjski tandem na arenie międzynarodowej? *Pisma Humanistyczne*, 9, 28.
- Nataraj, G., Richa, S. (2015). "China's One Belt One Road Initiative": Analysis from an Indian Perspective. *Economic and Political Weekly*, 50 (49).
- Official Spokesperson's response to a query on participation of India in OBOR/BRI Forum, Ministry of External Affairs of India. (2018, 7 czerwca). Pobrane z: <http://mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/Official+Spokespersons+response+to+a+query+on+participation+of+India+in+OBORBRI+Forum>.
- Okraska, T. (2013). Spór graniczny między Chińską Republiką Ludową a Republiką Indii. *Pisma Humanistyczne*, 9, 39–40.
- Ranade, J. (2018). *China's Road & Belt Initiative: Indian Perspective*. The Vivekananda International Foundation. (2018, 7 czerwca). Pobrane z: <http://www.vifindia.org/article/2016/may/19/chinas-road-and-belt-initiative-indian-perspective>.
- Srinivasan, T.N. (2000). *Eight Lectures on India's Economic Reforms*. New Dehli: Oxford India Paperbacks.
- Uhlig, H. (2007). *Jedwabny Szlak. Kultury antyku między Chinami a Rzymem*. Warszawa: Książnica.
- Virmani, A. (2001). India's 1990–91 Crisis: Reforms, Myths and Paradoxes. *Working Papers – Planning Commission*, 4.
- Wagner, C., Siddharth, T. (2018). *India's Response to the Chinese Belt and Road Initiative. New Partners and New Formats*. SWP Comment 2018/C (2018, 7 czerwca). Pobrane z: <https://www.swp-berlin.org/en/publication/indias-response-to-the-chinese-belt-and-road-initiative/>.