

Bawełniany szlak Indii



KRZYSZTOF IWANEK

Ekspert Centrum Studiów Polska-Azja,
wykładowca Hankuk University of Foreign Studies w Seulu

Irański port w Czabaharze ma otworzyć Indiom bramę do Afganistanu, za pominięciem terytorium trudnego sąsiada. Planowany nowy szlak transportowy jest jednak nie w smak nie tylko Pakistanowi i Chinom, ale także USA

Jeden z moich indyjskich znajomych chwalił się niegdyś, że mapa Indii umieszczona na ścianie jego domu była jedyną prawdziwą mapą tego kraju, dostępną w jego ojczyźnie. Mówił to półżartem, ale nie da się ukryć, że wszystkie oficjalne mapy zaznaczają cały obszar Dżammu i Kaszmiru, jako leżący w granicach Indii. W rzeczywistości, jak wiadomo, północne góry i zachodnie skrawki tego spornego regionu znajdują się pod kontrolą Pakistanu. Indie i Afganistan nie sąsiadują ze sobą, gdyż pomiędzy nimi leży Pakistan.

Budowa wpływów

Indie mają długą tradycję kontaktów z Azją Centralną. To przez nią przebiegał dawny Jedwabny Szlak. Tymi samymi traktami, przemierzonymi w obie strony przez kupców, buddyzm zawędrował do Chin, potem zaś buddyjscy mnisi z Azji Wschodniej identyczną drogą pielgrzymowali do Indii. Azja Centralna była terenem, z którego kolejni tureccy władcy dokonywali najazdów na Indie,

czasem budując na ruinach potężne państwa. W okresie kolonialnym zaś działania na obszarze Afganistanu stanowiły ważny element kontroli Indii przez Brytyjczyków, często obawiających się, że rosnąca potęga Rosji dokona drapieżnego skoku z Azji Centralnej do Azji Południowej.

Wyodrębnienie się państwa Pakistan w 1947 r., wrogiego wobec Indii, zerwało zatem pewną naturalną, geopolityczną więź Indii z Azją Centralną. Niektórzy w Indiach wydają się sądzić, że tę relację można odbudować również poprzez terytorium Pakistanu i we współpracy z nim. Przykładem tego jest projekt TAPI: rurociągu z gazem, który ma połączyć Turkmenistan, Afganistan, Pakistan i Indie. Po latach istnienia na papierze, pomysł wkroczył w fazę realizacji: Turkmenistan zaczął budowę rurociągu w grudniu 2015 r. Pozostaje jednak sceptyczny wobec tego projektu, mając na uwadze nie tylko wrogość Indii i Pakistanu, ale fakt, że gazociąg musi przebiec przez wciąż ogarniętą wojną Afganistan. Obecnie w Nowym Delhi zakłada się raczej, że umacnianie kontaktów

z Afganistanem powinno się odbyć nie przez terytorium Pakistanu, ale naokoło niego – przez Iran.

Projekt afgańsko-irańsko-indyjskiej trasy handlowej to przy chińskim nowym Jedwabnym Szlaku ledwie miniatura, świadcząca o skali możliwości Indii równie dobitnie, jak „Jeden pas, jedna droga” świadczy o skali możliwości Chin

Afganistan jest dla Indii ważny nie tylko przez to, że łączy Azję Południową z Azją Centralną, ale z co najmniej dwóch innych powodów. Po pierwsze, jest on krajem bogatym w zasoby naturalne; wedle jednego z ostatnich szacunków zasoby mineralne Afganistanu mogą być warte ponad trylion USD. Tu pierwszy przyczółek został już przez Indie zdobyty: w 2011 r. konsorcjum siedmiu indyjskich firm uzyskało prawo do wydobycia rudy żelaza w Hadżigak. Po drugie – i to jest obecnie dla Indii najważniejsze – Afganistan to pole brutalnej walki o wpływy między Nowym Delhi a Islamabadem. Ponieważ Afganistan to jedno z najuboższych państw świata, wpływy buduje się tam na różne sposoby: od handlu i finansowania rozmaitych projektów, po sponsorowanie wielorakich frakcji, wspólnot bądź grup zbrojnych.

Do 2001 r. w Kabulu rządzili popierani przez Pakistan talibowie. Amerykań-

ska inwazja była zatem korzystna dla Indii, bo talibowie utracili władzę zwierzchnią i zostali zepchnięci na południe kraju. Korzystając z tego Indie wkroczyły do Afganistanu z szerokim asortymentem inicjatyw, takich jak budowa linii przesyłowych, budynku parlamentu w Kabulu, tamy, i wielu innych obiektów. Wspieranie odbudowy Afganistanu miało pomóc Indiom zbudować swoje wpływy i ograniczyć możliwości działania Pakistanu. Wpływy te rozrosłyby się jeszcze bardziej, gdyby Afganistan i Indie połączyła bezpośrednia i wydajna trasa handlowa. Jednakże geografia pozostaje nieubłagana. Afganistan nie ma dostępu do morza, a Pakistan nie ma zamiaru zezwalać indyjskim pieniądzom i towarom na spokojne przepływanie przez swoje terytorium (choć pozwala przelatywać indyjskim samolotom).

Ominąć Pakistan

Obecny plan Nowego Delhi można zatem podsumować krótko: zbudować taki szlak handlowy, który równocześnie omijałby Pakistan i pozwoliłby na stworzenie jak najsilniejszej więzi gospodarczej z Afganistanem, dzięki czemu nie tylko Indie zyskałyby, ale jednocześnie traciłby Pakistan. Jednakże trasa do Afganistanu, okrążająca Pakistan od strony wschodniej, to nierealny projekt: musiałaby ona przebiegać przez wysokie góry Indii i Chin (Pekin nie ma żadnych powodów, by wspierać Delhi). Dlatego też dla Indii najprostsza droga lądowa do Afganistanu prowadzi od strony zachodniej – przez Iran.

I tu na radarze pojawia się niewielkie irańskie miasto, o wdzięcznej nazwie Czabahar, czyli „Cztery Wiosny”. Czabahar leży na południowo-wschodnim krańcu wybrzeża Iranu, a zatem ma najlepsze możliwe wyjście na Ocean Indyjski. Dys-

tans między portem w Czabaharze a portem w Mumbaju (gospodarczej stolicy Indii) to lekko ponad 1400 km, czyli wcale nie tak dużo; mniejsze porty w indyjskim stanie Gudżarat są jeszcze bliżej.

Indyjskie statki musiałyby płynąć blisko wód i ziem Pakistanu, ale to zawsze lepsze niż poleganie na transportach lądowych prowadzonych poprzez wrogie państwo. Dla Iranu taki projekt przyniósłby same korzyści. Teheran również rozbudowuje swoje wpływy w Afganistanie i kontakty handlowe z tym krajem. Naturalnie istnieją już szosy łączące te dwa państwa. Iran ma oczywiście środki, by je zmodernizować, ale skoro pojawia się trzecie państwo, które jest gotowe wyręczyć w tym Teheran, to tym lepiej. Przede wszystkim zaś Iranowi zależy na budowie w Czabaharze portu, który pozwoliłby handlować z całym światem. Plan Indii składa się zatem z co najmniej trzech elementów: w porozumieniu z Iranem rozbudować port w Czabaharze; wesprzeć Iran w rozbudowie infrastruktury drogowej, łączącej Czabahar z granicą irańsko-afgańską; zbudować infrastrukturę w Afganistanie, łączącą granicę Iranu z afgańską „obwodnicą”.

Oś Indie-Iran-Afganistan

Najpierw zrealizowano trzeci element planu. Indie sfinansowały budowę drogi z afgańskiego miasta Zarandż do Delaram. Tym samym ułatwiły komunikację między afgańską granicą z Iranem a wnętrzem Afganistanu. Droga Zarandż – Delaram łączy się z trasą A1, czyli „obwodnicą” Afganistanu, spinającą główne miasta kraju, takie jak Kabul, Kandahar, Herat czy Mazar-i-Szarif. Pozostałe części planu trudniej było urzeczywistnić – nie tylko z powodów

gospodarczych, ale i politycznych. Indie próbowały zabrać się za budowę portu w Czabaharze już kilkanaście lat temu. Jednak nie sprzyjały temu napięte relacje między Iranem a USA, które objęły Teheran sankcjami, spychając go do roli globalnego pariasa. Indie nie są sojusznikiem USA, ale pozostają jednak ich bliskim partnerem. Problemem był już fakt, że Indie kupują znaczne ilości ropy od Iranu – podejrzewa się, że kilka lat temu skalę tych zakupów zredukowano po zakulisowych naciskach Waszyngtonu. Indyjski projekt rozbudowy Czabaharu tym bardziej uderzał w dążenia USA do izolacji Iranu. Sytuacja zmieniła się dopiero niedawno, wraz z podpisaniem umowy nuklearnej z Iranem. Partnerzy USA w regionie nagle ustawili się w kolejce, aby ubijać interesy z Teheranem.

Mając swobodę działania, rząd Modiego wrócił do pomysłu rozbudowy Czabaharu. W ostatnim tygodniu maja b.r. Modi i prezydent Iranu Hassan Rouhani podpisali umowę w sprawie rozbudowy portu, a także szereg innych porozumień. Aby nie było wątpliwości co do geopolitycznego wymiaru tego wydarzenia, na tę okazję do Teheranu zjechał również prezydent Afganistanu, Ashraf Ghani. Kiedy już nowy port powstanie, część jego przestrzeni ma zostać wypożyczona firmom afgańskim.

Pakistańskie media nie grzmiały mimo tego o powstawaniu „antypakistańskiej osi Indie-Iran-Afganistan”. Po pierwsze, choć rządy w Kabulu, jak i w Nowym Delhi, są obecnie w złych relacjach z Islamabadem, bycie wrogiem Pakistanu nie leży w interesie Teheranu. Po drugie, Pakistańczycy wierzą w konkurencyjny projekt: rozbudowę portu w Gwadar. Tu inwestorem i budowniczym są Chiny.

Rywalizacja z Pekinem

Zasadniczym pytaniem jest bowiem to, czy plany Indii komponują się dobrze ze znacznie ambitniejszym i szerzej zakrojonym projektem chińskim o nazwie „Jeden pas, jedna droga”? Odpowiedź jest prosta – zdecydowanie nie. Promując koncepcję Szlaku, Chiny zintensyfikowały relacje z krajami uznawanymi za bliskich partnerów New Delhi: Nepalem, Bangladeszem i Sri Lanką. Mapy Nowego Jedwabnego Szlaku uwzględniają Iran, ale tylko jego północne obszary, leżące na lądowej trasie między Azją Centralną a Azją Mniejszą. Równocześnie pekińska wizja reinkarnacji Jedwabnego Szlaku zakłada współpracę między innymi z Pakistanem. Szereg umów podpisanych przez Pekin i Islamabad w 2015 r. składa się na projekt utworzenia Korytarza Gospodarczego Chin – Pakistan (China – Pakistan Economic Corridor). Ma on przebiegać od granicy z Państwem Środka, na północno-wschodnim krańcu Pakistanu, do Gwadar na południowym zachodzie. Trasy te będą zatem omijać zarówno Indie, jak i Afganistan oraz Iran.

Nie sposób więc oprzeć się wrażeniu, że mamy do czynienia z ostrą rywalizacją na szlaki handlowe. Także leżące nad tym samym morzem porty w Gwadarze i Czebazarze są skazane na konkurowanie, zwłaszcza że w prostej linii są od siebie odległe o zaledwie 70 kilometrów. Wiadomo już przy tym, która strona ma przewagę gospodarczą, organizacyjną i większe doświadczenie. Pół miliarda dolarów, wyłożonych przez Indie na rozbudowę Czebazaru, błędnie przy 46 miliardach dolarów, jakie Pekin obiecał Pakistanowi na budowę całego korytarza gospodarczego. Umowa między Indiami a Iranem zakłada po części udzielenie kredytów, po części

współpracę firm indyjskich i irańskich przy budowie portu. Chiny zaś mają bezpośrednią kontrolę nad budową portu w Gwadarze, a rozbudowy dróg pilnować będzie pakistańska armia. W prowincji Beludżystan, gdzie znajduje się Gwadar, utrzymuje się ruch separatystyczny, jest on jednak znacznie słabszy i łatwiejszy do kontrolowania niż sytuacja w Afganistanie, gdzie trwa wojna domowa. Chińskie firmy mają też istotnie większe globalne doświadczenie i często nieporównywalnie wyższy poziom oferowanych usług, jeśli chodzi o budowę czy modernizację infrastruktury.

Plany Indii odpowiadają za to trzeciemu mocarstwu: Rosji, która widzi Iran na mapie swojego projektu korytarza transportowego Północ-Południe, mającego połączyć północną Europę z Azją Południowo-Wschodnią

Z tej perspektywy projekt Indii można by nazwać „Bawełnianym Szlakiem”. Nazwa ta byłaby odpowiednia jednak nie dlatego, że Indie są tradycyjnym i liczącym się eksporterem bawełny, bo ona akurat w tym projekcie nie będzie miała kluczowego znaczenia. Zasadniczą kwestią jest, że projekt afgańsko-irańsko-indyjskiej trasy handlowej to przy chińskim nowym Jedwabnym Szlaku ledwie miniatura, świadcząca o skali możliwości Indii równie

dobitnie, jak „Jeden pas, jedna droga” świadczy o skali możliwości Chin. Gdy już chińsko-pakistański korytarz powstanie, Pekin uzyska wyjście na Ocean Indyjski. Równocześnie transporty surowców z Bliskiego Wschodu będą mogły udawać się przez Pakistan do Chin drogą lądową, dzięki czemu nie będą musiały opływać rywala Pekinu – Indii, ani też ryzykować ciągłych przepraw przez wąskie gardło cieśniny Malakka.

Szlak morski jest znacznie mniej kosztowny, a na drodze wariantu lądowego, obok infrastruktury i stabilności, staną też wysokie góry. Wreszcie, korytarz połączy borykający się z różnymi problemami Pakistan z zachodnimi krańcami Chin, czyli najuboższymi rejonami Państwa Środka. Trudno tu mówić o kompatybilności. Projekt nabierze tak naprawdę znacznie większego, gospodarczego rozmachu, gdy chińsko-pakistański korytarz zostanie podpięty do głównych tras, prowadzących aż do wschodnich Chin. To oznacza już nie tylko konieczność pokonania bariery Himalajów, ale i gigantycznych przestrzeni. Projekt Pekinu jest zatem znacznie ambitniejszy od indyjskiego „Bawelnianego Szlaku”. Powierzchnie, przez które ma przebiegać, nie są tak wielkie, trasy przez Iran omijają najwyższe partie gór.

Największym wyzwaniem na drodze jego realizacji pozostaje więc wojna w Afganistanie. Jeśli jednak pokój zostanie zawarty, mechanizm gospodarczy pójdzie w ruch samoistnie. Stanie się tak choćby dlatego, że Indie będą mogły skupować surowce z już powstających w Afganistanie kopalni, a indyjskie firmy będą mogły zaoferować wiele tanich produktów. I tu już można mówić o ekonomicznej synergii.

Ambitne plany Indii wobec Iranu są nie w smak zresztą nie tylko jednym Chi-

nom, ale dwóm światowym mocarstwom. Choć Iran i USA osiągnęły ostatnio długo oczekiwane porozumienie, o żadnej przyjaźni Teheranu i Waszyngtonu nie może być mowy. Amerykanie jasno powiedzieli władzom w New Delhi, że życzą sobie „kontynuacji restrykcji względem Iranu”. Plany Indii odpowiadają za to trzeciemu mocarstwu: Rosji, która widzi Iran na mapie swojego projektu korytarza transportowego Północ-Południe, mającego połączyć północną Europę z Azją Południowo-Wschodnią.

Przeciwstawne tendencje

Miasto Czabahar ma zawdzięczać swoją nazwę faktowi, że leży w ciepłym regionie, gdzie metaforycznie każda pora roku jest wiosną. Teraz mały Czabahar znalazł się również w wiosnie geopolityki i prawdopodobnie nie ucieknie od jej prądów i wiatrów. Jednakże nawet splot wpływów i interesów w takim małym mieście pokazuje, że w stosunkach międzynarodowych niemal nigdy nie ma tylko dwóch stron i tylko dwóch przeciwstawnych tendencji. W tym gigantycznym systemie naczyń połączonych, te same państwa i regiony mają czasem wewnętrznie wykluczające się potrzeby. W sercu projektu trasy Indie – Iran – Afganistan tkwi założenie, że wojna domowa w Afganistanie się zakończy. Na kresie tej wojny zależy również tym, którzy ją rozpoczęli, czyli Amerykanom. Jeśli Waszyngton doprowadzi wreszcie do stabilizacji Afganistanu, będzie mógł rozkwitnąć handel Afganistanu z Iranem, a dalej także handel tych państw z Azją Centralną z jednej strony i Indiami z drugiej. W efekcie, kończąc wojnę w Afganistanie, Amerykanie pomogliby Iranowi wydostać się z izolacji, którą mu sami narzucili.