GLOBALNIE · ANALIZA

GOSPODARCZE ŚLADY CHIN NA UKRAINIE

Mateusz Rolik · 15 grudnia 2023

Chociaż w ostatnich kilkunastu latach oddziaływanie Chin na światową gospodarkę gwałtownie rosło, chińskie wpływy nigdy nie dotarły na Ukrainę w takim stopniu, jak do innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Od 2014 r. decydującym czynnikiem ograniczającym współpracę ukraińsko-chińską był kontekst międzynarodowy powstały po rozpętaniu przez Rosję wojny w Donbasie i aneksji Krymu. Od tego momentu Ukraina coraz wyraźniej przechodziła w orbitę wpływów USA i UE, a Chiny nie tylko utrzymywały przyjazne stosunki z Rosją, lecz także stawały się coraz większym wyzwaniem geopolitycznym i geoekonomicznym dla Zachodu. Napięcia na tym tle skutecznie ograniczały pole manewru Kijowa w relacjach z Chinami.

Chociaż Państwo Środka interesowało się ukraińskim rolnictwem, energetyką i infrastrukturą, to nawet w tych sektorach rola chińskich podmiotów nie stała się specjalnie ważna. Chińskie inwestycje bezpośrednie na Ukrainie (BIZ) były znikome. Chińczycy, jak dotąd bezskutecznie, próbowali przejąć strategicznie ważną fabrykę silników lotniczych Motor Sicz, traktując Ukrainę jako źródło technologii wojskowych, pozyskiwanych niekiedy nie całkiem legalnie. Impulsem do pogłębienia współpracy, zwłaszcza w zakresie infrastruktury, mogła stać się umowa międzyrządowa o współpracy w tym sektorze z czerwca 2021 r. Rosyjska agresja pokrzyżowała jednak te plany. Podobny los spotkał rozważaną w Kijowie i Pekinie umowę o wolnym handlu (FTA). Właściwie jedynym obszarem, w którym współpraca Ukrainy z Chinami odnotowała wyraźny wzrost, była wymiana handlowa, przy czym odbywała się ona pod bacznym okiem Amerykanów, pilnujących, by nie obejmowała towarów o znaczeniu strategicznym.

Wymiana handlowa i chińskie inwestycje bezpośrednie

Po gwałtownej zapaści w latach 2014–2016, wywołanej wtargnięciem Rosji na Krym i Donbas, chińsko-ukraińska wymiana handlowa z roku na rok rosła. Już w 2019 r. Chiny stały się największym partnerem handlowym Ukrainy. W 2021 r. obrót handlowy między oboma krajami osiągnął wartość 18 mld USD, przy czym na ukraiński eksport przypadło 8 mld, a na import – 11 mld USD. Należy dodać, że w latach 2013–2021 udział Chin w całościowej strukturze ukraińskiego eksportu zwiększył się z 4,3% do 11,18%, natomiast dla importu był to wzrost z 10,3% do 15,1%.

W latach 2001–2020 całkowita wartość wymiany handlowej między Ukrainą a Chinami w relacji do ukraińskiego PKB wzrosła z 1,9% do 10,9%, podczas gdy jej udział w ogólnej wartości handlu zagranicznego Ukrainy zwiększył się z 2,3% do 15,1%. Od 2005 r. Ukraina importuje więcej, niż eksportuje, i przez większość czasu wartość importu z Chin była średnio trzykrotnie większa od ukraińskiego eksportu. Sytuacja zmieniła się w „kowidowym" roku 2020, w którym ukraiński eksport niemal podwoił się do kwoty 7,1 mld USD, prawie doganiając import. Kijów sprowadzał z Chin głównie towary przetworzone, w tym zaawansowaną technikę – maszyny, pojazdy, paliwa, produkty chemiczne. W ukraińskim eksporcie domi-

nowały zaś ruda żelaza, produkty rolnicze oraz niektóre rodzaje wyrobów z metali nieżelaznych. Jedynym towarem eksportowym zaawansowanym technologicznie były silniki turboodrzutowe, wytwarzane głównie przez Motor Sicz.

> Pod względem wartości bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) na Ukrainie Chiny nie zyskały nigdy statusu ważnego gracza. W 2020 r. całkowita wartość inwestycji kapitałowych pochodzących z Chin kontynentalnych i Hongkongu ledwie przekraczała 100 mln USD, tj. zaledwie 0,3% łącznych BIZ na Ukrainie. Nawet jeśli uwzględnić Singapur, tj. często wykorzystywaną jurysdykcję *offshore* dla chińskich inwestycji, całość wyniosła zaledwie 1% wszystkich BIZ ulokowanych na Ukrainie (dla USA lub Polski było to 1,7%, dla Rosji 2%, dla Francji 2,3 %, dla Niemiec lub Wielkiej Brytanii 4,5%).

Również pod względem liczby firm zarejestrowanych na Ukrainie obecność Chin w tym państwie nie była imponująca. Na początku 2021 r. niecałe 500 osób prawnych znajdowało się w posiadaniu chińskich właścicieli, włączając w to Hongkong. Tylko 40 podmiotów z tej grupy osiągało roczny dochód powyżej 1 mln USD.

W opracowaniach na temat chińskich inwestycji na Ukrainie często występuje pogląd, że Chińczycy zwykle niechętnie podejmują ryzyko biznesowe i przeważnie wymagają dla swoich inwestycji specjalnych warunków oraz gwarancji rządowych. Z tego powodu wiele projektów biznesowych nigdy nie zostało nawet rozpoczętych, gdyż wymóg preferencyjnego traktowania niejednokrotnie naruszał ukraińskie ustawodawstwo, np. w zakresie zamówień publicznych lub rozwiązań antymonopolowych. Z uwagi na specjalne wymagania Chińczycy niechętnie angażowali się w sektorach podlegających ścisłym regulacjom, preferując obszary mniej uregulowane i takie, gdzie kluczową rolę odgrywały nieformalne układy biznesowo-polityczne (energetyka, rolnictwo). Niewiele było też przedsięwzięć, które stwarzały nowe miejsca pracy i były korzystne z perspektywy tzw. łańcuchów wartości. Ponadto większość chińskich aktywów na Ukrainie powstała w wyniku działalności niechińskich podmiotów, przejętych następnie przez chiński kapitał w drodze kupna lub przejęcia jako zabezpieczenie kredytów i pożyczek.

CZYTAJ TAKŻE: Ukraina nie wygrywa tej wojny

Rolnictwo

Na tle pozostałych sektorów ukraińskiej gospodarki obszarem zwiększonego zainteresowania Chińczyków jest rolnictwo. Najistotniejszym graczem na ukraińskim rynku rolnym jest, formalnie zarejestrowany w Holandii, państwowy agroholding China Oil and Foodstuffs Corporation (COFCO), zajmujący się na skalę światową produkcją, przetwórstwem i handlem produktami rolnymi oraz żywnością. Firma odpowiada za ok. 50% całego ukraińskiego eksportu kukurydzy do Chin, jest też istotnym dostawcą rzepaku i pszenicy. COFCO jest jednym z największych pracodawców w ukraińskiej branży rolnej i jednym z największych inwestorów w infrastrukturę tego sektora. Od 2008 r. przedsiębiorstwo zainwestowało w niego ponad 200 mln USD, w tym w modernizację zakładu przetwórstwa olejów w Mariupolu, budowę portowego terminalu zbożowego w Mikołajowie oraz ośmiu elewatorów zbożowych na terenie całego kraju.

> W chińskich planach terminal w Mikołajowie miał stać się kluczowym punktem przeładunkowym towarów rolno-spożywczych w Europie Wschodniej, wydatnie zwiększającym możliwości transportowania zbóż z Europy do Azji. Wedle niektórych ekspertów budowa terminalu służyć miała nie tylko poprawie bezpieczeństwa żywnościowego Chin, w tym zmniejszeniu uzależnienia od importu żywności z USA, lecz także częściowemu uniezależnieniu się od nierzetelnych ukraińskich przedsiębiorstw rolnych, zwłaszcza Państwowej Korporacji Zbożowo-Żywnościowej, największego podmiotu w tej branży. W 2020 r. wartość ukraińskich aktywów kontrolowanych przez COFCO wynosiła ok. 200 mln USD, a roczny dochód firmy wyniósł ok. 585 mln USD.

Na Ukrainie, w tym na wschodzie kraju zajętym dziś przez Rosjan, działały również prywatne chińskie firmy rolnicze, jak np. Agro-Invest. Ukraińskie podmioty, takie jak China Harbor Engineering Company Ltd. (CHEC), zaangażowane były w pogłębianie ukraińskich portów Piwdennyj i Czarnomorsk.

Energetyka

Przejawy współpracy w energetyce obejmują głównie wymianę technologiczną, sprzętową i usługi. W pierwszej dekadzie naszego stulecie Ukraina dostarczała Chinom komponenty dla elektrowni jądrowych, jednak dostawy tego typu realizowane były głównie w ramach rosyjsko-chińskiej współpracy atomowej – w 2004 r. rosyjska firma Siłowyje Maszyny zaangażowała ukraiński Turboatom w budowę dwóch nowych reaktorów elektrowni atomowej w chińskim Tianwanie. W 2019 r. ukraiński Energomaszspecstal z Kramatorska, będący własnością rosyjskiego Rosatomu, dostarczał komponenty na potrzeby rozbudowy elektrowni jądrowej w Xudabao. Ukrainę niejednokrotnie odwiedzali chińscy specjaliści celem wymiany doświadczeń i wiedzy. Jednak w miarę tego, jak Chiny rozwijały własne technologie atomowe, same zaczęły je oferować za granicą, w tym na Ukrainie. Od 2017 r. Pekin i Kijów prowadziły rozmowy o dostawie chińskich generatorów na potrzeby elektrowni jądrowej w Chmielnickim, lecz ostatecznie w 2023 r. Ukraińcy wybrali technologię amerykańską. Kijów rozważał też udostępnienie chińskiej korporacji CNEIC złoża uranu w obwodzie kirowogradzkim (złoże nowokostiantynowskie, ocenianego jako największe w Europie. W grę wchodziła inwestycja w jego rozwój o wartości 600 mln USD, ale ostatecznie do porozumienia nie doszło.

Jednocześnie wypada zauważyć, że niemal 1/3 łącznej wartości chińskich inwestycji kapitałowych na Ukrainie ulokowana jest w sektorze energii odnawialnej. Stało się tak za pośrednictwem spółki państwowej China National Building Materials Group (CNBM) – właściciela dziesięciu elektrowni słonecznych w obwodach mikołajewskim i odeskim. Obiekty te wybudowała w 2010 r. firma Active Solar, formalnie podmiot austriacki, powiązany z braćmi Klujew, którzy do 2014 r. należeli do bliskiego otoczenia ówczesnego prezydenta, W. Janukowycza. Energia odnawialna stała się niezwykle dochodową branżą na Ukrainie po wprowadzeniu we wrześniu 2008 r. jednych z najwyższych na świecie stawek gwarantowanych za zieloną energię (zaczęto je obniżać dopiero w 2016 r. i działo się to nie bez oporu ze strony chińskich inwestorów). CNBM dostarczyła na potrzeby inwestycji Active Solar panele i jednocześnie sfinansowała inwestycję. Po ucieczce Janukowycza i jego współpracowników z Ukrainy w 2014 r. CNBM stał się jedynym właścicielem tych aktywów, władze Ukrainy zatwierdziły zaś to przejęcie w 2016 r. Można zatem powiedzieć, że tak duży udział chińskich inwestycji w sektorze energii odnawialnej jest niejako rezultatem zbiegu okoliczności, a nie przemyślanej strategii.

CZYTAJ TAKŻE: Półprzewodniki rodem z Chin. Czy Zachód ma kłopoty? Cz. 1

Sektor wojskowy i lotniczy

Po 1991 r. Ukraina, podobnie jak pozostałe kraje b. ZSRS, była przedmiotem polityki Chin polegającej na pozyskiwaniu sprzętu i technologii wojskowych. Nabytki te służyły Chińczykom do celów badawczych i jako baza dla rozwijania własnych technologii wojskowych. Przykładem takich działań był zakup w 1998 r. za kwotę 20 mln USD nieukończonego sowieckiego lotniskowca Wariag, budowanego w stoczni w Mikołajowie. Chociaż okręt zakupiono jako atrakcję turystyczną, to po kilkuletnim remoncie i modyfikacjach wszedł do użytku chińskiej marynarki, pod nazwą Liaoning, jako pierwszy chiński lotniskowiec. Na bazie Wariaga Chiny zbudowały następnie lotniskowiec własnej konstrukcji – Shandong. W 2005 r. Chińczycy kupili też od Ukraińców prototyp sowieckiego samolotu Su-15 (T10K-7). Nie jest tajemnicą, że chińskie samoloty J-10, J-11 i FC-11 to zmodyfikowane kopie sowieckich projektów Su-27, Su-30 i MiG-29. Ukraińcy dostarczali też silniki dla okrętów wojskowych i transakcjom tym towarzyszył niekiedy transfer praw intelektualnych.

Ukraina pomagała też Chinom w konstrukcji samolotów i – podobnie jak Rosja – była dla nich ważnym dostawcą silników odrzutowych. Produkcja krajowa silników była i pozostaje do dzisiaj słabą stroną chińskiego przemysłu lotniczego, tym bardziej że próby ich kopiowania okazały się nieudane. W 2020 r. Kijów dostarczył Pekinowi silniki odrzutowe o wartości niemal 200 mln USD. Razem z 18 innymi państwami Ukraińcy pomagali w budowie chińskiego odrzutowca pasażerskiego o zasięgu regionalnym (ARJ21), bazującego częściowo na projekcie samolotu AN-140. Ukraiński Antonow współpracował też z chińską spółką Shaanxi Aircraft Corporation przy budowie samolotu transportowego Y8F600, opartego na projekcie AN-12.

Sprawa Motor Sicz

Głośnym przykładem działań Chin na rzecz pozyskania ukraińskich technologii jest tzw. sprawa Motor Sicz – największego producenta silników lotniczych na obszarze poradzieckim, eksportującego swoją produkcję do 106 państw, w tym do Chin. Pierwsze publiczne kontrowersje co do tego, że Motor Sicz rozważa sprzedaż Chińczykom licencji na budowę silników D-18T, stosowanych w samolotach transportowych Rusłan (oraz słynnym Mria), pojawiły się już w 2013 r. Motor Sicz zdementowało wówczas te doniesienia, uznając je za bezpodstawny atak na firmę przeprowadzony w interesie Rosji.

Tymczasem już w 2016 r. chiński holding Beijing Skyrizon Aviation Industry Investment nabył 56% akcji Motor Sicz i na podstawie memorandum z 2015 r. planował zbudowanie fabryki silników w Chinach i zatrudnienie ukraińskich specjalistów. Chińscy inwestorzy, działający za pośrednictwem spółek zarejestrowanych w rajach podatkowych, skupili akcje Motor Sicz od jej ówczesnego właściciela, Wiaczesława Bogusłajewa, który dysponował udziałami spółki zarówno bezpośrednio, jak i poprzez powiązane z nim firmy. Chiński kapitał był firmie pilnie potrzebny w obliczu zagrożenia bankructwem po załamaniu się eksportu jej produktów do Rosji, dokąd przed 2014 r. sprzedawano ok. 80% produkowanych silników. Jak się okazało, akcje Motor Sicz zostały sprzedane niejawnie i z naruszeniem przepisów, zwłaszcza prawa antymonopolowego, co miało stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa. Na tej podstawie sprawą zajęły się ukraińskie organy bezpieczeństwa i w efekcie transakcja została zablokowana przez sąd. W styczniu 2021 r. Ukraina objęła sankcjami głównego udziałowca – Beijing Skyrizon Aviation, w marcu 2021 r. W. Zeleński podjął zaś decyzję o nacjonalizacji Motor Sicz. Po napaści Rosji na Ukrainę w

lutym 2022 r. firmę oddano w zarząd ukraińskiego MON. W reakcji na działania ukraińskich władz Skyrizon wystąpił przeciw Ukrainie do Stałego Trybunału Arbitrażowego w Hadze, domagając się odszkodowania w kwocie 3,5 mld USD.

Zablokowanie przejęcia Motor Sicz przez Chińczyków odbyło się po interwencjach administracji D. Trumpa w 2019 r., która widziała w takim scenariuszu zagrożenie dla USA i jego sojuszników. W styczniu 2021 r. USA wpisały Skyrizon na listę sankcyjną za próby zdobycia zagranicznych technologii wojskowych. Wypada wspomnieć, że Amerykanie interweniowali w Kijowie już wcześniej (w 2018 r.) w sprawach Motor Sicz celem zablokowania realizacji umowy z 2016 r. na dostawę Chińczykom 250 silników do samolotów treningowych o wartości 380 mln USD.

Zamówienia publiczne

W latach 2016–2020 chińskie firmy chętnie brały udział w przetargach na zamówienia publiczne na Ukrainie. Zdobyły w tym czasie 166 kontraktów o łącznej wartości 1,2 mld USD, jednak znaczna cześć tej kwoty przypada właściwie na jeden przetarg. W 2018 r. spółka Dongfang Electric International Corporation (DEIC) zdobyła kontrakt na przebudowę bloku energetycznego elektrociepłowni nieopodal Słowiańska za kwotę 684 mln USD. Chińczycy realizowali też kilka kontraktów średniej wartości (powyżej 20 milionów USD Wartość pozostałych zamówień była niewielka. Najwięcej kontraktów publicznych chińskie firmy uzyskały w latach 2016–2018. Co prawda pod koniec 2021 r. chińskie władze chwaliły się, że ich podmioty uzyskały na Ukrainie kontrakty w charakterze podwykonawców o rekordowej wartości ponad 6,5 mld USD. Miało to być m.in. pokłosiem podpisanej w czerwcu 2021 r. międzyrządowej umowy o współpracy w sferze infrastruktury, przewidującej inwestycje budowlane oraz chińskie kredyty preferencyjne od China Exim Bank. Kwota ta jest jednak trudna do zweryfikowania, nie wiadomo też, czy i w jakim zakresie prace zostały zrealizowane, lub wręcz rozpoczęte, z uwagi na wybuch wojny w lutym 2022 r.

Ukraińscy i zachodni eksperci wskazują często na kontrowersyjne praktyki chińskich wykonawców. Na potrzeby przetargów chińskie firmy oferują często bardzo atrakcyjne warunki, jednak po zdobyciu kontraktu opóźniają jego rozpoczęcie, próbując zmienić niektóre warunki zamówienia, w tym podnieść cenę. Było to spowodowane tym, że chińskie firmy znacznie częściej niż inne konkurowały ceną, składając oferty wyraźnie tańsze od konkurentów, a często wręcz poniżej rynkowej opłacalności. W reakcji na takie praktyki Ukraina wprowadziła szereg przepisów uniemożliwiających ich stosowanie. Od wykonawców zaczęto wymagać podpisywania wszystkich niezbędnych dokumentów niemal natychmiast po rozstrzygnięciu przetargu.

CZYTAJ TAKŻE: Jak i po co Chiny ratują kraje „globalnego Południa" przed bankructwem?

Ukraina na Nowym Jedwabnym Szlaku

Chociaż Ukraina jest uczestnikiem chińskiej inicjatywy określanej niekiedy mianem Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS), to jej rola i znaczenie w tym przedsięwzięciu nigdy nie były duże. Nawet przed zeszłoroczną agresją Rosji kraj ten pozostawał raczej poza głównymi platformami i mechanizmami współpracy, jakie Chiny aktywnie rozwijały z innymi państwami Europy Środkowo-Wschodniej w ramach NJS. Ukraińscy eksperci wskazywali często na brak przemyślanej strategii Kijowa, w tym ogólnikowo sformułowane cele, takie jak rozszerzenie dostępu ukraińskich towarów rolno-spożywczych do rynku chińskiego, rozwój

infrastruktury transportowej, zainteresowanie Chińczyków inwestycjami w ukraiński sektor energetyczny i finansowy, branżę handlu internetowego, sektor turystyczny, a także powiększanie udziału Ukrainy w transporcie towarów szlakiem transkaspijskim, biegnącym przez Gruzję i Azerbejdżan do Europy z pominięciem Rosji.

Pierwsze ukraińskie towary wyruszyły tą drogą do Chin z portu w Czarnomorsku krótko po podpisaniu ukraińsko-chińskiego memorandum w styczniu 2016 r. Pewna aktywizacja w ramach NJS nastąpiła w 2018 r. Na początku tego roku pogłębiono port Piwdennyj k. Odessy, we wrześniu 2019 r. pojawiła się koncepcja budowy multimodalnych magistrali wysokich prędkości Chiny-Ukraina-UE. W czerwcu 2020 r. na Ukrainę kursować zaczął cotygodniowy pociąg kontenerowy z Wuhanu, a rok później pociąg z Guangzhou do morskiego terminalu Piwdennyj, przewożący towary elektroniczne i AGD. Kijów wiązał też nadzieje z ukończonym w październiku 2022 r. terminalem przeładunkowym w węgierskim Fényeslitke przy granicy z Ukrainą. Obiekt ten zaprojektowany był jako nowoczesny „port lądowy" przeznaczony do celów multimodalnego transportu towarów między Chinami i UE przez terytorium Ukrainy (wojna pokrzyżowała te zamiary). Ukraińskie plany co do NJS zakładały ponadto udział Chińczyków w budowie mostu na Dnieprze w Kremenczuku, wspominano o obwodnicy wokół Kijowa i czwartej linii metra w tym mieście, budowie kilku zakładów przetwarzania odpadów i nowych bloków energetycznych, a także terminali LNG w ukraińskich portach.

> Kijów był najbardziej zainteresowany nitką korytarza transkaspijskiego, biegnącą przez Kazachstan, Azerbejdżan i Gruzję. W tym wypadku niezbędny był jednak transport kontenerów przez Morze Kaspijskie i Morze Czarne, co podraża i wydłuża czas transportu (z tego powodu atrakcyjniejsza dla Chińczyków była trasa w pełni lądowa przez Białoruś). Problemem jest też liczba krajów leżąca na wspomnianym szlaku – im więcej granic państwowych, tym więcej kontroli i procedur celnych, opłat i podatków, co zwiększa koszty i opóźnia cały proces, który dodatkowo staje się bardziej podatny na ryzyko polityczne. Zastrzeżenia budziła również opłacalność transportu towarów koleją z Chin na Ukrainę, który jest znacznie droższy niż bezpośrednio drogą morską z Chin do ukraińskich portów (chociaż w tym wypadku podróż wydłuża się z ok. 16 nawet do 30 dni).

Obok czynników politycznych wątpliwości co do oczekiwanych korzyści dla Ukrainy z uczestnictwa w NJS negatywnie wpływały na jej gotowość do ponoszenia niezbędnych wydatków, przede wszystkim na unowocześnienie infrastruktury.

Chińskie kredyty

Według niektórych opracowań wartość umów pożyczkowych między Chinami i Ukrainą wedle stanu na kwiecień 2022 r. wynosiła 7 mld USD. Środki te miały finansować głównie przedsięwzięcia w sektorze rolniczym oraz projekty infrastrukturalne. Głównymi pożyczkodawcami są Eximbank of China i China Development Bank, a pieniądze finansują zwykle kontrakty realizowane przez chińskie firmy państwowe. Tradycyjnie już chińskim kredytom towarzyszą kontrowersje związane z ich nieprzejrzystością. Informacje na temat warunków pożyczek są szczątkowe, czasami nawet nie jest publicznie znana suma kredytu

lub jego konkretne przeznaczenie. Ponadto chińskie kredyty wymagają zwykle gwarancji od rządu kraju, do którego trafia chiński kapitał. Z tego powodu na przykład w 2021 r. ukraińskie władze stanęły przed problemem niewypłacalności Państwowej Korporacji Zbożowo-Żywnościowej, która w 2012 r. zaciągnęła u Chińczyków pożyczkę w kwocie 1,5 mld USD z terminem spłaty w 2027 r. Problemy finansowe Korporacji mogą poskutkować tym, że niespłacone należności będą musiały zostać pokryte z ukraińskiego budżetu. Wedle niektórych źródeł jest to 900 mln USD plus odsetki.

Powojenne perspektywy

Jak widać, współpraca obu państw ograniczona była z jednej strony specyfiką chińskiej polityki gospodarczej oraz inwestycyjnej, z drugiej – „prorosyjskim" stanowiskiem Pekinu wobec rosyjskiej agresji na Ukrainę. Jeszcze przed 24 lutego 2022 r. Chiny zwykle sprzeciwiały się na arenie międzynarodowej inicjatywom Zachodu wymierzonym w Rosję, a przynajmniej ich nie popierały (np. sankcje, rezolucje forum ONZ), co spotykało się z krytyką Ukraińców i budziło nieufność co do chińskich intencji wobec Ukrainy. Na „chińską" politykę nad Dnieprem niebagatelny wpływ miał Waszyngton, niechętny potencjalnemu zbliżeniu Kijowa z Pekinem, swoim najważniejszym rywalem. Otwarta wojna Rosji przeciwko Ukrainie, a raczej stanowisko ChRL wobec tego konfliktu, jeszcze mocniej skomplikowała stosunki ukraińsko-chińskie. Chiński „plan pokojowy" dla Ukrainy zaprezentowany w lutym br. został w Kijowie skrytykowany jako zagrożenie dla ukraińskich interesów. Chiny, jako ważny odbiorca ukraińskich zbóż, nie były zadowolone z wycofania się Rosji z tzw. umowy zbożowej, której realizację Pekin konsekwentnie wspierał na arenie międzynarodowej. Chociaż w okresie jej obowiązywania do Chin trafiło niemal 25% ukraińskiego zboża wyeksportowanego dzięki temu porozumieniu, to ukraińskie dostawy nie miały zasadniczego znaczenia dla bezpieczeństwa żywnościowego Chin. Ponadto w październiku br. Pekin podpisał z Moskwą umowę na dostawy zboża z Rosji, mającego zastąpić import z Ukrainy. Zgodnie z tym porozumieniem w ciągu 12 lat Rosja dostarczyć ma Chinom 70 mln ton zbóż o wartości 25,7 mld USD.

Przyszłość relacji ukraińsko-chińskich, w tym współpracy gospodarczej, jest aktualnie trudna do przewidzenia. W znacznym stopniu zależy bowiem od tego, w jakiej kondycji społeczno-ekonomicznej, w jakich granicach, z jaką polityką zagraniczną i bezpieczeństwa Ukraina wyłoni się po wojnie z Rosją. Potencjał, jaki uda się jej uratować z tego konfliktu, na wiele lat określi atrakcyjność Ukrainy dla zagranicznych partnerów, w tym dla Chin. Należy też pamiętać, że Chiny właściwie nigdy nie traktowały Ukrainy jako samodzielnego rynku. Spoglądały raczej na ten kraj pod kątem korzyści związanych z jego przyszłym członkostwem w UE, które wskutek rosyjskiej agresji raczej się oddaliło.

Nie należy wreszcie tracić z oczu faktu, że perspektywy współpracy między Chinami i Ukrainą, będącą przede wszystkim krajem tranzytowym, określane będą w przyszłości przez szersze procesy geopolityczne i geoekonomiczne. Jako przykład podać można – występującą pod rozmaitymi nazwami i w różnych formach (*decoupling*, *de-risking*, *friendshoring*, *nearshoring*, *China-plus-one policy* itp.) – „pokowidową" politykę uodparniania łańcuchów dostaw z Chin, do której aspirująca do UE Ukraina, chcąc nie chcąc, będzie zmuszona się przyłączyć. Samodzielność Kijowa w kształtowaniu polityki wobec Pekinu będzie tym samym ograniczona dynamiką globalnej fragmentacji polityczno-gospodarczej, a także układem sił i grą interesów między kształtującymi się dzisiaj blokami.

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/gospodarcze-slady-chin-na-ukrainie/

NIEZALEŻNOŚĆ KOSZTUJE

Utrzymują nas przede wszystkim czytelnicy. Dzięki nim możemy publikować analizy, których nikt nam nie zamawia, i zostawiać je otwarte dla wszystkich.

WESPRZYJ NAS

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć