

Dominik LEBIODA 

Uniwersytet Łódzki, Wydział Studiów Międzynarodowych i Politycznych, Polska

Chińskie inwestycje bezpośrednie w Gruzji i Azerbejdżanie po 2013 r.

Chinese Direct Investment in Georgia and Azerbaijan after 2013

• Abstrakt •

W artykule zanalizowano kompleksową strategię Chin wobec Kaukazu Południowego, koncentrując się na inwestycjach bezpośrednich w Gruzji i Azerbejdżanie. Chiny realizują Inicjatywę Pasa i Szlaku, inwestując w projekty infrastrukturalne, energetyczne i logistyczne w celu wzmocnienia więzi gospodarczych i zwiększenia wpływów Pekinu w regionie. W ramach inicjatywy wspierają również rozwój portów i linii kolejowych oraz szlaków transportowych. Oprócz działalności gospodarczej Państwo Środka jest także aktywne w obszarach edukacji i kultury – do tej aktywności wykorzystuje sieć Instytutów Konfucjusza. W artykule analizie poddano sposób, w jaki inwestycje te wpisują się w szerszą strategię geopolityczną Chin i ich dążenie do wzmocnienia obecności na Kaukazie Południowym.

Słowa kluczowe: Chiny; Kaukaz Południowy; Gruzja; Azerbejdżan; Inicjatywa Pasa i Szlaku

• Abstract •

The article examines China's comprehensive strategy towards the South Caucasus, focusing on direct investment in Georgia and Azerbaijan. China is pursuing its Belt and Road Initiative in the region, investing in infrastructure, energy and logistics projects to strengthen economic ties and increase Beijing's influence in the region. As part of this, it is also supporting the development of ports and railroads and transportation routes. In addition to economic activity, the Middle Kingdom is also active in the areas of education and culture, using the network of Confucius Institutes for this purpose. The article examines how these investments fit into China's broader geopolitical strategy and its drive to strengthen its presence in the South Caucasus.

Keywords: China; South Caucasus; Georgia; Azerbaijan; Belt and Road Initiative

Wstęp

Chińskie inwestycje bezpośrednie na Kaukazie Południowym, obejmujące Gruzję i Azerbejdżan, są kluczowym elementem realizacji globalnej Inicjatywy Pasa i Szlaku. Region ten, będący mostem między Europą a Azją, zyskał na znaczeniu jako strategiczny korytarz handlowy, co przyciągnęło uwagę Pekinu. Inwestycje w infrastrukturę, takie jak rozwój kolei, portów i dróg, odgrywają ważną rolę w integracji tych krajów z globalnym systemem logistycznym Chin. Dodatkowo projekty energetyczne i telekomunikacyjne umacniają chińską obecność gospodarczą, wspierając jednocześnie rozwój lokalnych gospodarek. Współpraca ta podkreśla rosnące znaczenie Kaukazu Południowego w chińskich planach ekspansji ekonomicznej i politycznej, czyniąc z regionu istotny element nowego Jedwabnego Szlaku.

Celem artykułu jest zbadanie chińskiej polityki inwestycyjnej w regionie Kaukazu Południowego pod kątem nowego Jedwabnego Szlaku. Wojna ukraińsko-rosyjska poskutkowała znacznymi sankcjami nałożonymi na Rosję, co z kolei przełożyło się na mniejszą wydajność północnego szlaku handlowego używanego przez Chiny. W tej sytuacji Korytarz Środkowy wydaje się naturalnym zamiennikiem. Chiny od momentu ogłoszenia w Astanie w 2013 r. Inicjatywy Pasa i Szlaku nieustannie inwestują w różne projekty w państwach leżących na jej trasie.

Tezą artykułu jest stwierdzenie, że Chiny po 2013 r. inwestują w rozwój lokalnej infrastruktury. Głównymi obszarami zainteresowań są porty, specjalne strefy ekonomiczne oraz szlaki komunikacyjne. W artykule zdecydowano skupić się na Gruzji i Azerbejdżanie. Oba państwa oficjalnie wspierają Inicjatywę Pasa i Szlaku oraz są członkami Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych. Armenia z kolei z powodu zamkniętych granic i braku oficjalnych relacji z Turcją oraz Azerbejdżanem nie może efektywnie uczestniczyć w projekcie. W artykule zostały opisane konkretne przykłady chińskich inwestycji, jednakże autor ma świadomość, że to nie wszystkie przypadki. Postarano się także odpowiedzieć na następujące pytania badawcze:

- Jak wygląda chińska polityka zagraniczna wobec regionu Kaukazu Południowego?
- Które obszary są obiektem chińskiej inwestycji?
- Jak Chiny wykorzystują swoje instytucje naukowe i kulturowe w Gruzji oraz Azerbejdżanie?

W celu zbadania zjawiska chińskich inwestycji bezpośrednich na Kaukazie Południowym zdecydowano się użyć metody case study. Integruje ona różne aspekty – ekonomiczne, polityczne, społeczne – co daje pełniejszy obraz wpływu chińskich inwestycji bezpośrednich. Dzięki temu można lepiej zrozumieć, jak te inwestycje oddziałują na relacje międzynarodowe.

Chińska strategia wobec regionu Kaukazu Południowego

Przez ostatnie kilkanaście lat można zauważyć stale rozwijające się stosunki gospodarcze Chin z państwami regionu. Kaukaz Południowy to region, który skupia uwagę wielu mocarstw regionalnych i światowych, jak: Stany Zjednoczone, Rosja, Iran, Turcja czy Unia Europejska. Chiny w tej sytuacji postanowiły działać głównie na polu gospodarczym. W swych działaniach Pekin wykorzystuje różne prywatne i publiczne instytucje finansowe, np. Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych, Chiński Bank Rozwoju, Exim Bank, Bank Chiński, Chiński Bank Przemysłowo-Handlowy (ICBC) (Popkhadze, 2024).

Do tej pory Chiny nie stworzyły konkretnej strategii wobec Kaukazu Południowego. Jednak ogłoszona w 2013 r. w Astanie Inicjatywa Pasa i Szlaku (BRI) może pełnić jej funkcję. BRI jako idea skupiająca elementy gospodarcze i społeczne wiąże ze sobą wiele różnych pól, takich jak: kultura, edukacja, biznes i inwestycje. W ramach Inicjatywy współpracuje aktualnie ponad 140 państw, które wykorzystują korytarze łączące Europę i Azję. Ich obecność ma pobudzić lokalne ośrodki do zakładania centrów przemysłowych, wolnych stref handlowych, a na późniejszym etapie do synchronizacji systemów logistycznych oraz energetyki i stworzenia w ten sposób największego euroazjatyckiego rynku. Korytarze potrzebują węzłów, dzięki nim BRI może się dalej rozwijać. Dlatego też Państwu Środka zależy na rozwoju logistyki i efektywnego transportu. Chińskie finansowanie projektów związanych z BRI jest narzędziem wpływu, które skutecznie zmienia lokalną geopolitykę (Curtis, Klaus, 2024).

Chiny w swojej polityce wobec państw Kaukazu Południowego zajęły neutralne stanowisko i zdecydowały się nie opowiadać po żadnej ze stron. Neutralność w regionalnych konfliktach pozwoliła na rozwijanie stosunków dyplomatycznych i gospodarczych z każdą ze stron. Wszystkie trzy państwa podpisały w 2015 r. umowy z Chinami związane z ich zaangażowaniem w projekt Pasa i Szlaku (BRI). Inwestycje w trasy tranzytowe położone na Kaukazie Południowym wpisują się w chińską strategię (Curtis, Klaus, 2024).

Projekt Pasa i Szlaku zwiększa w oczach chińskich decydentów wartość Kaukazu Południowego. W swoich założeniach inicjatywa proponuje trzy trasy rozpoczynające się w Chinach. Pas Północny biegnie przez Azję Środkową i Rosję do Europy. Drugi wariant to Pas Centralny. Obejmuje on trasę biegnącą przez Azję Środkową i Azję Zachodnią po Zatokę Perską i Morze Śródziemne do Europy. Wariantem trzecim jest Pas Południowy, który biegnie przez Azję Południowo-Wschodnią, Ocean Indyjski, gdzie łączy się z kontynentem afrykańskim i biegnie ku Europie przez Kanał Sueski do Grecji (Toroyan, 2024).

Początkowo Chiny były zainteresowane Pasem Północnym, gdyż przebiega on przez mniejszą liczbę państw i jest polem do wspólnych działań z Rosją. Po rozpoczęciu rosyjskiej inwazji na Ukrainę w 2022 r. i nałożeniu na Rosję zachodnich sankcji oraz wprowadzeniu rosyjskich kontrsankcji zakazujących wjazdu do kraju ciężarówkom z UE pas centralny nabrał znaczenia alternatywnej trasy. Aktualnie to przez pas centralny chińskie towary przedostają się do Europy. Udział w projektach tworzących kolejne trasy tranzytowe jest dla Chin jednym z głównych sposobów działania na Kaukazie. Tworzenie połączeń kolejowych i drogowych ma strategiczne znaczenie dla chińskiej gospodarki (Toroyan, 2024).

W celu rozwoju BRI Chinom udało się podpisać z Azerbejdżanem i Gruzją odpowiednio w 2015 i 2016 r. memoranda w sprawie promowania współpracy w budowaniu pasa gospodarczego Jedwabnego Szlaku (Green Finance & Development Center, 2024). Umowy te mają na celu ułatwienie przyciągania kapitału i przeprowadzania bezpośrednich inwestycji. Współpraca polityczna z Gruzją rozwinęła się jeszcze mocniej. W 2017 r. doszło do podpisania umowy o wolnym handlu, która znosi cła na 96,5% chińskich towarów i na 93,9% produktów z Gruzji (Ministry of Commerce People's Republic of China, 2017). Następnie 31 lipca 2023 r. obydwie podmioty podniosły swoje stosunki do rangi strategicznej dzięki umowie o partnerstwie strategicznym. Rozbudowa infrastruktury Korytarza Środkowego jest głównym celem Chin w regionie. Wraz z tym następuje pogłębianie współpracy w wielu sektorach: politycznym, kulturowym i gospodarczym (Wojtasiewicz, 2023).

Chińskie inwestycje bezpośrednie w Gruzji i Azerbejdżanie

Jednym z obszarów, w które Chiny inwestują, jest infrastruktura. Chińskie firmy i banki są mocno zaangażowane w budowę i wspieranie rozbudowy logistycznej na Kaukazie. Odpowiadają one m.in. za budowę dziesiątek kilometrów dróg w Gruzji.

Tabela 1. Spis chińskich firm zaangażowanych w budowę infrastruktury drogowej w Gruzji

Nazwa firmy	Odcinek drogi
China Railway 23 rd Bureau Group	Kvesheti-Kobi
Sinohydro Corporation	Khulo-Zarzma
Guizhou Highway Engineering Group; China National Technical Import and Export Corporation	Shorapani-Argveta
China Road and Bridge Corporation (CRBC)	Ubisa-Shorapani
China Railway 23 rd Bureau Group Co., Ltd	Zhinvali-Barisakho-Shatili
China State Construction Engineering Corporation (CSCEC)	Obwodnica Bakurtsikhe-Tsnori
China State Construction Engineering Corporation (CSCEC)	Chumateleti-Khevi

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://jamestown.org/program/chinese-companies-are-reshaping-georgias-geography>.

Stworzenie efektywnego szlaku komunikacyjnego, który pozwoli na szybkie przerzucanie chińskich towarów, wydaje się priorytetem dla rządu w Pekinie. Skutecznie dostosowuje on gruzińską geografii do swojej geopolityki. Chińskie firmy budowlane uczestniczą w budowie obwodnicy Bakurtsikhe-Tsnori czy gruzińskiego odcinka europejskiej autostrady F-60 (Avdaliani, 2022). Jednakże owe podmioty są zamieszane w skandale i oskarżane o korupcję. Były one umieszczone na listach sankcyjnych państw Zachodu oraz organizacji międzynarodowych. China State Construction Engineering Corporation czy China Road and Bridge Corporation były na liście sankcyjnej Banku Światowego (Wojtasiewicz, 2023).

Rozbudowa infrastruktury ma na celu ułatwienie dostępu do kaukaskich portów, co jest jednym z najistotniejszych czynników, które powodują, że Gruzja i Azerbejdżan są ważnymi elementami chińskiego projektu Pasa i Szlaku. Dlatego też port Poti stał się miejscem kolejnych inwestycji chińskich korporacji. W 2017 r. rząd Gruzji i chińska korporacja CEFC China Energy Company Limited podpisały protokół ustaleń dotyczący zacieśnienia współpracy w ramach inicjatywy „One Belt, One Road”. W ramach niego CEFC zakupiła 75% udziałów w Wolnej Strefie Przemysłowej Poti. Jest ona położona w strategicznym miejscu, obok największego portu morskiego Gruzji i w bliskiej odległości od międzynarodowych dróg kolejowych i lądowych (Georgia Today, 2021).

Dużym sukcesem chińskiej dyplomacji w regionie jest zdobycie kontraktu przez China Communications Construction Company (CCCC) na budowę nowego portu w Anaklii w Gruzji. CCCC ma około 49% udziałów w tej inwestycji. Ponadto firma utworzyła konsorcjum z innymi podmiotami z Chin, w tym z China Harbour Investment Pte., China Road i Bridge Corporation oraz Qingdao Port International Co. Sam pomysł budowy nowego portu powstał już kilka lat temu. Pierwsza próba nastąpiła w 2017 r., jednak po kontrowersjach związanych z finansowaniem anulowano jego budowę (Standish, 2024). CCCC również jest zamieszana w skandale. W 2020 r. została umieszczona na liście sankcyjnej Departamentu Handlu Stanów Zjednoczonych w związku z uczestnictwem w tworzeniu sztucznych wysp na spornych wodach Morza Południowochińskiego, a także w budowie obiektów przemysłowych i wojskowych dla Chin (Tiezzi, 2020).

Międzynarodowy port handlu morskiego w Baku jest miejscem, które łączy szlaki handlowe biegnące ze wschodu i zachodu. Najkrótsza droga na rynki zachodnie przebiega przez Baku. Chiny zarządzają tym portem, który jest częścią azerbejdżańskiej strefy ekonomicznej Alat. Położenie portu w pobliżu TITR (Trans-Caspian International Transport Route) i kolei BTK (Baku–Tbilisi–Kars) czyni z niego strategiczne miejsce dla Inicjatywy Pasa i Szlaku. Ten zrównoważony łańcuch logistyczny zapewnia stały przepływ towarów korytarzami z północy, południa, zachodu

i wschodu. Państwo Środka przeznaczyło dotację w wysokości 70 mln dolarów na operacje portowe oraz 2 mln dolarów na sprzęt portowy (Aliyewa, 2018).

Kolejnym celem rozbudowy infrastruktury jest połączenie istniejących specjalnych stref ekonomicznych. Oprócz wymienionych wyżej stref w Gruzji istnieje jeszcze jedna. Chińska firma Hualing Group jest właścicielem wolnej strefy przemysłowej w Kutaisi, drugim co wielkości mieście w Gruzji. Ustanowiona w 2015 r., początkowo zajmowała powierzchnię około 36 hektarów. Strefa oferuje możliwość wynajmu powierzchni biurowych, gruntów do użytku przemysłowego lub magazynowego oraz gotowych budynków do użytku przemysłowego lub magazynowego (Sahakyan, 2023).

Jednym z najważniejszych projektów dla Chin jest kolej Baku–Tbilisi–Kars. To połączenie kolejowe mające 840 km, łączące Azerbejdżan, Gruzję i Turcję, skraca czas transportu towarów z Chin do Europy do 15 dni, jest to więc mniej niż połowa czasu potrzebnego na transport morski. Według planów w początkowej fazie linia będzie miała możliwości przewiezienia miliona pasażerów i 6,5 mln ton towarów rocznie. W szczytowym okresie przepustowość kolei wyniesie 17 mln ton ładunków rocznie. Ten szlak transportowy jest ważny dla Chin i ich projektu Pasa i Szlaku, pozwala bowiem na dostarczenie chińskich towarów do Europy, Iranu, Turcji i państw Azji Centralnej. Jest to także trasa omijająca Rosję, co stanowi dla Chin alternatywną drogę. Projekt ten napotykał wiele problemów, w tym tych natury finansowej. Z powodu braku źródeł finansowania jego otwarcie opóźniło się o kilka lat. Ostatecznie Państwowy Fundusz Naftowy Republiki Azerbejdżanu udzielił pożyczek na ukończenie ostatniego etapu projektu (Yilmaz, 2021).

Chińskim wsparciem cieszy się również Transkaspijski Międzynarodowy Szlak Transportowy (TITR) zwany też Korytarzem Środkowym. Jest to szlak handlowy łączący Chiny z Europą. Biegnie on przez Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję, Turcję, Rumunię, Ukrainę i Polskę. TITR konsoliduje spółki państw wchodzących w jego skład w celu rozwoju tranzytu towarów z Chin do Europy i odwrotnie. Jednym z jego zadań było uproszczenie procedur administracyjnych i stworzenie konkurencyjnego środowiska. W Astanie w 2013 r. JSC „National Company” Kazachstan „Temir Zholy”, CJSC „Azerbaijan Railways” i JSC „Georgian Railway” podpisały Umowę o utworzeniu Komitetu Koordynacyjnego ds. Rozwoju TITR. Dziś w składzie regularnych członków są spółki kolejowe bądź firmy kontrolujące porty z Kazachstanu, Gruzji, Azerbejdżanu, Turcji czy Ukrainy. Wśród chińskich partnerów można wyróżnić Lianyungang Port Holdings Group czy Xi’an Continental Bridge International Logistics Co., Ltd (Middle-Corridor, 2024), czyli firmy zajmujące się obsługą portów, terminali portowych, rozbudową kolei i logistyką (Harutyunyan, 2022).

To w ramach TITR działa m.in. linia kolejowa Baku–Tbilisi–Kars. Pociągi, które wyjeżdżają z Azji Wschodniej, trafiają do Kazachstanu, gdzie potem dzięki promom dostają się do portu w Baku. W 2020 r. po raz pierwszy użyto tej kolei do przewozu towarów do Chin. Trasa, której początek znajdował się w Stambule, przebiegała przez Gruzję i Azerbejdżan do Kazachstanu, a stamtąd do chińskiej prowincji Xi'an (Harutyunyan, 2022).

Podmiotem, na który warto zwrócić uwagę, jest chińska firma Hualing Group. Jest to prywatna korporacja założona w Urumqi w 1988 r. Firma zaczęła inwestować w Gruzji w 2007 r. i do tej pory zrealizowała kilka dużych projektów infrastrukturalnych, jak: Hualing Tbilisi Sea New City, Hualing Tbilisi Sea Residence, Hualing Tbilisi Sea Plaza, Hualing Hotels & Preference Tbilisi, Hualing Park, Hualing Dormitory Hotel, Hualing Free Industrial Zone, BasisBank, Hualing Hotel Kutaisi, Hualing Wood Development. Do tej pory zainwestowała ona w Gruzji ponad 500 mln dolarów i utworzyła ponad 3000 miejsc pracy. Firma była zaangażowana w modernizację północnej części Tbilisi, która służyła wcześniej jako wioska sportowa na Europejskie Młodzieżowe Igrzyska Olimpijskie w 2015 r. Korporacja postanowiła zagospodarować tę część miasta i wybudowała całkowicie nową dzielnicę mieszkalną wraz z parkami, szpitalem, hotelem i największym centrum handlowym w regionie. Projekt ten kosztował około 300 mln dolarów (Sahakyan, 2023).

Chińska firma jest także aktywna w obszarze finansowym. W 2012 r. kupiła Basisbank, ówczesnie jedenasty największy bank w Gruzji pod względem aktywów. Transakcja ta kosztowała około 100 mln dolarów. W 2016 r. firma zakupiła większościowy pakiet udziałów w Bank Republic. Następnie połączyła go z zakupionym wcześniej Basisbankiem, w wyniku czego utworzyła obecnie czwarty co do wielkości bank w Gruzji. Hualing Group posiada w nim pakiet kontrolny i większość w radzie nadzorczej. Grupa Societe Generale oraz Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju pozostały udziałowcami, jednak ich udziały wynoszą odpowiednio 8% i 3,9%. W ramach nowej umowy ich przedstawiciele pozostali członkami rady nadzorczej (Sahakyan, 2023)

Chiny i Kaukaz współpracują ze sobą również w obszarze kultury i edukacji. Na Kaukazie Południowym otwartych jest kilka Instytutów Konfucjusza. Rozwija się także współpraca z chińskimi uniwersytetami.

Tabela 2. Instytuty Konfucjusza na terenie Gruzji i Azerbejdżanu

Gruzja	Azerbejdżan
Tbilisi State University	Azerbaijan University of Languages
Batumi State University	Baku State University
Tbilisi Open University	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://ci.cn/en/qqwl>.

W 2018 r. Gruziński Uniwersytet Świętego Andrzeja Pierwszego Patriarchatu Gruzji w ramach współpracy z chińskim Uniwersytetem Lanzhou zainicjował klasę Konfucjusza i stypendia Konfucjusza, które przewidywały kontynuację studiów na tymże uniwersytecie (Khidasheli, Kintsurashvili, 2020). Gruzińscy studenci mają również możliwość ubiegania się o różne stypendia. W latach 2020–2021 studenci z państwowego uniwersytetu w Tbilisi mogli się starać o kontynuację nauki na stopniu magisterskim w Pekińskim Instytucie Technologii na okres 2 lat. Wnioskować mogli studenci z dziedziny prawa, chemii i informatyki (Tbilisi State University, 2020).

Na terenie Azerbejdżanu działają obecnie dwa Instytuty Konfucjusza. Ich celem jest nauka języka chińskiego i promocja kultury Państwa Środka. Brakuje natomiast informacji o finansowaniu stypendiów. Może to prowadzić do wniosku, że chiński rząd do tej pory nie finansował stypendiów dla azerskich studentów.

W 2019 r. w ramach Drugiego Forum Pasa i Szlaku na rzecz Współpracy Międzynarodowej prezydent Azerbejdżanu Ilham Aliyew podpisał w Pekinie szereg umów umożliwiających nowe inwestycje w sektorach pozanaftowych. Ich łączna wartość wyniosła ponad 800 mln dolarów. Dzięki tym umowom chińskie firmy mogły zainwestować w budowę: fabryki opon w Chemicznym Parku Przemysłowym Sumgait, nowoczesnego kompleksu szklarniowego na powierzchni 300 hektarów w regionie Kurdamir i agrologistycznych parków przemysłowych w Gubie, Chaczmazie i Goychayu (Baghirov, 2019). China National Petroleum Corporation (CNPC) uczestniczy w rozwoju zasobów węglowodorów Azerbejdżanu, szczególnie w sektorze naftowym. State Oil Company of Azerbaijan (SOCAR) i BGP Inc., która jest spółką zależną CNPC, podpisały umowę o utworzeniu spółki joint venture. BGP zajmuje się przeszukiwaniem obszarów lądowych i morskich oraz pozyskiwaniem, a później przetwarzaniem i interpretacją danych sejsmicznych. Oprócz tego zajmuje się także produkcją sprzętu sejsmicznego i świadczeniem odpowiednich usług w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych (World Bank, 2020).

Współpraca z Azerbejdżanem odbywa się również na polu cyfrowym. W ramach inicjatywy „Cyfrowego Jedwabnego Szlaku” realizowany jest program „Azerbaijan Digital Hub”, który ma na celu modernizację ekosystemu telekomunikacyjnego Azerbejdżanu oraz przekształcenie go z importera usług cyfrowych w kraj, który produkuje i eksportuje usługi cyfrowe za granicę do państw Europy i Azji. Partnerami tego programu są China Telecom czy Huawei. Podczas Forum w Pekinie w 2019 r. podpisano również protokół ustaleń, który położył fundament pod współpracę AzerTelecom i China Telecom (Zeynalli, 2024).

Chiny realizując swoje projekty w regionie korzystają ze swoich narzędzi finansowych, jak pożyczki z Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB).

Zostały one użyte m.in. do sfinansowania obwodnicy Batumi i budowy nicy gazowej łączącej Azerbejdżan z Turcją i Europą. AIIB oferuje również pożyczkę na budowę elektrowni wodnej Nenskra w Gruzji. Oprócz tego Bank czynnie wspierał Gruzję i Azerbejdżan w projektach zwalczających skutki pandemii COVID-19 poprzez zapewnienie finansowania dla małych i średnich przedsiębiorstw (Asian Infrastructure Investment Bank, 2024).

Wnioski

Chiny nie mają wypracowanej odrębnej strategii wobec Kaukazu Południowego. Swoją politykę strategiczną opierają na Inicjatywie Pasa i Szlaku, czyli inwestycjach w infrastrukturę, tj. drogi, porty, koleje, oraz w energetykę czy telekomunikację. W ramach tego najważniejsza wydaje się infrastruktura, która łączy porty, specjalne strefy ekonomiczne i drogi transportowe. Umożliwia to efektywny transport towarów do Europy i na odwrót. Neutralna postawa w konfliktach i skupienie się na aspektach gospodarczych pozwoliły Chinom na utrzymywanie relacji z wszystkimi państwami regionu.

Posiadanie pakietów większościowych w specjalnych strefach ekonomicznych umożliwia Pekinowi kontrolę łańcuchów dostaw. Szczególnie interesujące są działania w Gruzji. Kontrolowanie stref w Poti i Kutaisi czy budowę portu w Anaklii można traktować jako zabezpieczenie kierunku ku Europie. Rozwój gospodarczy Gruzji zarówno w skali regionu, jak i ogólnopanstwowym jest powiązany z dobrą współpracą z Państwem Środka.

Chiny używają również innych swoich narzędzi. Tworząca się sieć Instytutów Konfucjusza na Kaukazie ułatwia nawiązywanie relacji kulturowych, upowszechnia pozytywny wizerunek Chin poprzez naukę języka czy inne aktywności. Współpraca między uniwersytetami przekłada się z kolei na możliwość uzyskania stypendium na kontynuację nauki w Chinach. W ten sposób Pekin pozyskuje również wykształcone kadry.

Bibliografia:

- Aliyewa, K. (2018). *Baku Int'l Sea Trade Port receives new equipment from China*. Pobrane z: <https://www.azernews.az/business/129757.html>.
- Asian Infrastructure Investment Bank. (2024). *Our Projects*. Pobrane z: <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html>.

- Avdaliani, E. (2022). *Chinese Companies Are Reshaping Georgia's Geography*. Pobrane z: <https://jamestown.org/program/chinese-companies-are-reshaping-georgias-geography/>.
- Baghirov, O. (2019). *Azerbaijan and China Sign \$800 Million Economic Package: The Geo-Economic Implications*. Pobrane z: <https://jamestown.org/program/azerbaijan-and-china-sign-800-million-economic-package-the-geo-economic-implications/>.
- Confucius Institute. (2024). *Confucius Institute Worldwide*. Pobrane z: <https://ci.cn/en/qqwl>.
- Curtis, S., Klaus, I. (2024). *The Belt and Road City: Geopolitics, Urbanization, and China's Search for a New International Order*. New Haven: Yale University Press.
- Georgia Today. (2021). *Poti Free Industrial Zone – Hub of International Trade Corridors in Georgia*. Pobrane z: <https://georgiatoday.ge/poti-free-industrial-zone-hub-of-international-trade-corridors-in-georgia/>.
- Green Finance & Development Center. (2024). *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Pobrane z: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri>.
- Harutyunyan, A. (2022). China-South Caucasus: Cooperation in Transport and Logistics Nodes of the Belt and Road. *Modern Oriental Studies*, 4(4), Kazan, 112–136. Pobrane z: <https://doi.org/10.24412/2686-9675-4-2022-112-137>.
- Khidasheli, T., Kintsurashvili, A. (2022). *Who is in Charge of the Post-Cold War World? Chinese Influence Operations in Academia, Media and CSOs: The case of Georgia*. Pobrane z: <https://civicidea.ge/wp-content/uploads/2022/05/Report-10.pdf>.
- Middle-Corridor.com. (2024). *Trans-Caspian International Transport Route*. Pobrane z: <https://middlecorridor.com/en>.
- Ministry of Commerce People's Republic of China. (2018). *China-Georgia FTA Comes into Force Today*. Pobrane z: http://fta.mofcom.gov.cn/enarticle/enrelease/201801/36884_1.html.
- Popkhadze, M. (2021). *China's Growing Influence in the South Caucasus*. Pobrane z: <https://www.fpri.org/article/2021/11/chinas-growing-influence-in-the-south-caucasus/>.
- Sahakyan, M. (2023). China's Belt and Road Initiative and South Caucasus in the era of the Ukraine war and Multipolar World Order 2.0. W: M. Sahakyan (red.). *China and Eurasian Powers in a Multipolar World Order 2.0 Security, Diplomacy, Economy and Cyberspace* (ss. 105–129). London: Routledge.
- Standish, R. (2024). *Chinese-Led Consortium to Build Massive Port Project on Georgia's Black Sea Coast*. Pobrane z: <https://www.rferl.org/a/anaklia-georgia-china-port-winner/32970697.html>.
- Tbilisi State University. (2020). *Call for applications for a full-degree Master's Program at the Beijing Institute of Technology for TSU students of Bachelor and Master level*. Pobrane z: <https://tsu.ge/en/foreign-relations/current-exchange/183>.
- Tiezzi, S. (2020). *With Latest Sanctions, US Casts a Shadow Over China's Belt and Road*. The Diplomat. Pobrane z: <https://thediplomat.com/2020/08/with-latest-sanctions-us-casts-a-shadow-over-chinas-belt-and-road/>.
- Toroyan, H. (2023). *Circumventing Russia: Can the South Caucasus connect the West to the East?* Pobrane z: <https://www.freiheit.org/germany/circumventing-russia-can-south-caucasus-connect-west-east>.
- Wojtasiewicz, W. (2023). *Strategiczne partnerstwo Gruzji z Chinami*. Polski Instytut Spraw

- Międzynarodowych. Pobrane z: <https://www.pism.pl/publikacje/strategiczne-partnerstwo-gruzji-z-chinami>.
- World Bank. (2020). *South Caucasus and Central Asia: Belt and Road Initiative Azerbaijan Country Case Study*. Pobrane z: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/b0c69259-3fe8-56eb-bbd5-162cc7950b94/content>.
- Yilmaz, S. (2021). *The changing perspectives and “new” geopolitics of the Caucasus in the 21st century*. Ankara Astana Yayinlari.
- Zeynalli, A. (2024). The Next Phase of Development in Azerbaijan-China Relations: From Infrastructure and Digitalization Toward Green Energy. W: H. H. Wang, M. L. Miao (red.). *The Future of China's Development and Globalization* (ss. 163–169). New York: Springer.