

# Woda na młyn rywalizacji. Co Chińsko-Pakistański Korytarz Gospodarczy oznacza dla Indii?

*Dr Krzysztof Iwanek*

01.12.2020



Na baśniowych mapach geopolityków działania strategiczne Chin już usidlają Indie swoją siecią. Subkontynent indyjski ma opłatywać „sznur pereł” – strategicznych portów w państwach sąsiadujących z Indiami – a przez Pakistan przebiega budowany za pieniądze ChRL korytarz gospodarczy. Chociaż nie można oczywiście takiego scenariusza wykluczyć, twarde fakty wskazują, że droga do niego jest daleka.

Po pierwsze, wspomniany od lat „sznur pereł” zwyczajnie nie istnieje. Status każdego z tych portów w Azji Południowej jest różny, różny jest stopień zaangażowania ChRL w nich i w żadnym z nich nie mogą formalnie stacjonować siły ChALW. **Podobnie Chińsko-Pakistański Korytarz Gospodarczy (China-Pakistan Economic Corridor, odąd: CPEC), tak pięknie prezentujący się na mapach, w rzeczywistości nie jest korytarzem i jak dotąd ma w przeważającym stopniu znaczenie gospodarcze, nie strategiczne.**

Nie oznacza to jednak, że rozwój tej inicjatywy nie ma dla Indii znaczenia. Rozpatrzyć tu należy trzy wyzwania: (1) znaczenie CPEC dla roszczeń terytorialnych Nowego Delhi; (2) rolę CPEC w trwającym zbliżeniu chińsko-pakistańskim przeciw Indiom i (3) ewentualną rolę CPEC przy zabezpieczaniu się na wypadek konfliktu z Indiami. Punkt trzeci, zaznaczmy od razu, jest jednak na razie pieśnią przyszłości – póki to się nie stanie, w najbliższych latach CPEC może przede wszystkim stanowić wymierny problem w stosunkach Pakistanu z Indiami nie ze względu na przepływ wojsk, ale przepływ... wody.

Jak wspomniano przed chwilą, wbrew nazwie CPEC korytarzem nie jest – to jest nie łączy on rozmaitych punktów w Chinach i Pakistanie siatką infrastruktury transportowej. **CPEC to „worek”, do którego wrzuca się rozmaite projekty konstrukcyjne realizowane lub planowane w Pakistanie, a finansowane z pożyczek chińskich (i w związku z tym zazwyczaj wykonywane z udziałem chińskich firm budowlanych).** Być może pewnego dnia każdy projekt tego typu będzie zaliczany do CPEC, a tym samym inicjatywa ta będzie stanowić po prostu listę chińskich pożyczek na takie cele. Jest to narracyjny proces podobny do tego, który dokonuje się względem Inicjatywy Pasa i Szlaku – do której „podpina” się rozmaite (realizowane lub planowane) inicjatywy finansowane z pożyczek ChRL w większości państw w takiej liczbie, że nie składają się one w jedną koncepcję lub sieć linii.

**Nie oznacza to oczywiście, że CPEC nie ma znaczenia – wręcz przeciwnie.** Jednym z kluczowych aspektów CPEC w pierwszej fazie była budowa elektrowni węglowych (budowa dwóch bloków elektrowni jądrowej w Karaczi z pomocą chińską z jakichś

powodów do CPEC nie jest zaliczana). Projekty te nie opóźniły się i według niektórych źródeł już teraz zmniejszyły niedobory elektryczności i częstotliwość występowania awarii zasilania w Pakistanie. Niezależnie jednak od znaczenia CPEC w tych i innych aspektach, niezależnie od jego zalet i wad, należy przyznać, że w jego ramach nie jest realizowany żaden ambitny projekt połączenia Chin z Pakistanem nową lądową infrastrukturą transportową.

### **1. Spory o wodę i woda na spory**

Skąd zatem nieprzychylnie wypowiedzi niektórych komentatorów indyjskich, w tym uwagi o tym, że CPEC „przebiega” przez terytorium Indii? W niektórych wypadkach indyjscy obserwatorzy także ulegają magii życzeniowych map, które kreślą CPEC jako sieć tras. **Przed wszystkim jednak, na poziomie dyplomacji, niektóre inicjatywy w ramach CPEC dotyczą terenu, który Nowe Delhi uważa za własny. Większość z nich dotyczy budowy elektrowni wodnych i towarzyszących im zapór.**

Pierwszym z nich jest projekt zbudowania elektrowni wodnej w Kohali. Miejsce to znajduje się w części Kaszmiru kontrolowanej przez Pakistan – Islamabad nazywa te ziemie Azad Kaszmiem („Wolnym Kaszmiem”), Indie zaś – Pakistan-Occupied Kashmir („Kaszmiem okupowanym przez Pakistan”). Drugim jest świeższy projekt zbudowania kolejnej elektrowni wodnej na tym samym obszarze – w Azad Pattan (porozumienie podpisano w 2020 r.). Trzecim projektem jest już ukończony kabel światłowodowy z Rawalpindi do Chandżerabu (por. jego mapę [tu](#)). Przebiega on między innymi przez terytorium Gilgit-Baltistanu, czyli inny obszar, który historycznie należał do Dżammu i Kaszmiru, który Indie uważają za swój, a który jest pod kontrolą Pakistanu. W 2020 r. podpisano także umowę o budowie zapory w regionie Diamer-Bhasza, również w regionie Gilgit-Baltistan. Tego projektu dotąd nie wliczano do CPEC i nie ma jasności, czy został on do tego korytarza zaliczony (to jednak z perspektyw Nowego Delhi nie ma znaczenia – i tak naprawdę nie jest też ważne z perspektywy Islamabadu i Pekinu). Rozważa się również udział ChRL w czwartym projekcie elektrowni wodnej na tych spornych ziemiach – inicjatywie Karakorum International University (KIU) Hydropower Project w Gilgicie-Baltistanie – a także w budowie regionalnej drogi z Gilgitu do Čakdary.

Jak łatwo odgadnąć, kiedy Islamabad i Pekin porozumiewały się w sprawie tych inicjatyw, czyniły to z zupełnym pominięciem Nowego Delhi. W 2020 r. na przykład Ministerstwo Spraw Zagranicznych Indii w reakcji na ogłoszenie budowy zapory w regionie Diamer-Bhasza [stwierdziło](#), że Pakistan dokonuje w ten sposób „materialnych zmian na terytoriach indyjskich, które są pod jego nielegalną okupacją”. Z zarzutami tymi oczywiście nie zgodził się ani rząd Pakistanu [ani rzecznik chińskiego MSZ](#). Dyplomatyczne i/lub prawne scyzje wokół tych zapór rozgorzeją na dobre w najbliższych latach, gdyż żadna z nich nie zaczęła jak dotąd powstawać. Najbardziej zaawansowany jest projekt elektrowni w Kohali – w połowie roku 2020 twierdzono, że rozpoczęło się nabywanie ziemi pod jej konstrukcję (inicjatywę opóźniły właśnie [spory prawne](#) wokół tego procesu). **Nowe Delhi nie jest zresztą wobec dwóch z tych projektów bezbronne: elektrownie w Kohali i Azad Pattan mają bowiem powstać nad rzeką Dźhelam, której źródła leżą w górach Indii, a zatem Nowe Delhi [mogłoby ograniczać dopływ wody do nich](#).**

Każdy taki ruch kończy się jednak międzynarodowym sporem, gdyż może stanowić pogwałcenie indyjsko-pakistańskiego Traktatu o Podziale Wód Indusu. Rzeką Indus i jej główne dopływy (nie tylko Dźhelam) płyną przez Indie zanim wpadają na teren Pakistanu, a wspomniany traktat reguluje podział użytkowania ich wód. **W praktyce zatem każda z wyżej wspomnianych wyżej pakistańskich zapór i elektrowni korzystać będzie z wód przyływających z Indii.** Nie wobec każdej z nich jednak Indie mają obecnie podobne możliwości działania. Już teraz bowiem Islamabad i Nowe Delhi zwierają się od lat w prawnym klinchu dotyczącym indyjskiej elektrowni wodnej na rzece o nazwie Kiśenganga/Nilam, która jest dopływem rzeki Dźhelam. Służąca tej elektrowni zapora blokuje część wody, która ostatecznie spływałaby między innymi do Kohali i Azad Pattan. Zapora na Kiśengandze została ukończona w 2018 r., w rozumieniu Indii nie stanowi ona pogwałcenia traktatu, a międzynarodowy arbitraż w tej sprawie również wypowiedział się bardziej po stronie Nowego Delhi niż Islamabadu. Ta sytuacja daje obecnie Indiom większe możliwości osłabienia projektów w Kohali i Azad Patten niż w Diamer-Bhasza i obok KIU. **Dysputa ta jest zatem częścią znanych i kluczowych „wojen o wodę” między Indiami a Pakistanem. To tego typu spory są obecnie dla Nowego Delhi znaczenie ważniejsze w jego polityce wobec Islamabadu niż CPEC jako taki.**

Niezależnie jednak od tych wymiernych problemów, z czysto dyplomatycznego punktu widzenia Nowe Delhi będzie zmuszone sprzeciwiać się jakimkolwiek projektom, które Chiny

wspierałyby w górach pakistańskiego Kaszmiru – tych, które stanowią dla Indii wyzwanie i tych, które są dla nich w gruncie rzeczy bez znaczenia, jak i tych, które pozostaną na papierze – by nie pozostawić wrażenia, że zrezygnowało ze swoich roszczeń. **Jeśli zaś CPEC pewnego dnia rzeczywiście stanie się korytarzem między ChRL a Pakistanem – jeśli rzeczywiście połączy on te dwa państwa lądową infrastrukturą transportową – to będzie musiała ona przebiegać właśnie przez teren Gilgit-Baltistanu (tylko tam Pakistan graniczy z ChRL), a zatem ziemie, których Nowe Delhi nie przestaną uważać za swoje, a których Islamabad nie zamierza oddać po dobroci.**

Ten dyplomatyczny aspekt sam w sobie nie zmienia jednak nic w i tak złych stosunkach Indii z Pakistanem i ChRL. **Spór o Kaszmir nie jest wszak niczym nowym, nie jest także niczym nowym, że Chiny stoją w nim po stronie Pakistanu (choć bardziej złożona jest kwestia części Kaszmiru, do których rości sobie prawo Pekin, ale to już jest zupełnie inny wątek).** Tym samym, sprawa projektów w ramach CPEC, które są obecnie realizowane na terenie pakistańskiego Kaszmiru stanowi nie tyle zażewie nowej konfrontacji, co w zasadzie jedynie kolejną iskrę w ogniu, który i bez tego od dziesięcioleci palił się mocno, a którego niemal nikt nie ma nadziei obecnie zagasić.

## **2. Długa przyjaźń i przyjacielski dług**

Ta sama konstatacja dotyczy roli CPEC dla całości stosunków chińsko-pakistańskich. Względnie nowy, bo ogłoszony w 2013 r. **CPEC nie stanowi bynajmniej początku przyjaźni między ChRL a Pakistanem; nie jest również czynnikiem, który sprawia, że oba te państwa połączyła wrogość wobec Indii. Oba procesy trwają wszak od dziesięcioleci.** Gdybyśmy spróbowali wyobrazić sobie obecny stan stosunków Pekin-Islamabad bez wszystkich pożyczek przelanych i obiecanych w ramach CPEC, najpewniej ChRL równie mocno stałaby ramię w ramię z Pakistanem przeciw Indiom.

Nowym aspektem nie są zatem same stosunki chińsko-pakistańskie, ale powodowane przez CPEC ich zacieśnianie. Islamabad nigdy wcześniej nie był w ChRL tak zadłużony. Dokładna skala tego finansowego uzależnienia nie jest znana, ale nawet najbardziej zachowawcze szacunki wskazują, że jest ono ogromne. W grudniu 2018 r. [ambasada ChRL w Islamabadzie twierdziła](#), że dotąd uzgodnione pożyczki na projekty CPEC opiewają na sumę 18,9 mld USD, ale tylko względem już ukończonych projektów i bez wliczania projektów

energetycznych (które stanowią jeden z najbardziej kosztownych elementów całej inicjatywy). [Moje szacunki](#) z lutego 2019 r., oparte na źródłach prasowych i rządowych, wskazują na sumę 22 mld USD (z uwzględnieniem projektów realizowanych i planowanych, w tym energetycznych).

Po pierwsze jednak sumy te dotyczą projektów zaliczanych do CPEC, a nie wszystkich – na przykład na wspomnianą wcześniej budowę dwóch bloków elektrowni jądrowej Pakistan pożyczył kolejne 6,5 mld USD. Ponadto, od czasu tamtych kalkulacji doszło do powolnych postępów w zawieraniu kolejnych umów i negocjowaniu kolejnych projektów, ale niestety ostatnio Pekin i Islamabad przestały ujawniać wielu informacji na ich temat (takich jak wartość pożyczki). W 2020 r. zawarto umowę na budowę wspomnianej zapory w regionie Diamer-Bhasza: jej koszt będzie ogromny (szacowany na 14-15 mld USD), ale wciąż pozostaje niejasne, czy i w jakim stopniu Pakistan zapożyczy się w tym celu w ChRL (jak twierdzą niektóre media). ChRL oferuje także między innymi 6,8 mld USD [na rozbudowę i unowocześnienie Main Line-1](#) (jednej z głównych tras kolejowych Pakistanu). Nie można jednak wykluczyć, że niepokojący się o stan swojego zadłużenia rząd w Islamabadzie zdecyduje się pożyczyć tylko część tej sumy lub wywalczy choć trochę korzystniejsze warunki spłaty. **Należy też przede wszystkim dodać, że wszystkie te liczby podsumowują wartość pożyczek, a nie sumę do spłaty, której Pakistan stara się nie ujawnić, a której nie jesteśmy w stanie nawet oszacować bez znajomości zapisów umów.**



*Chińsko-pakistański patrol graniczny Źródło: (CC BY-SA 3.0) Wikipedia Commons  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Chinese\\_and\\_Pakistan\\_border\\_guards\\_at\\_Khunjerab\\_Pass\\_IMG\\_7721\\_Karakoram\\_Highway.jp](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Chinese_and_Pakistan_border_guards_at_Khunjerab_Pass_IMG_7721_Karakoram_Highway.jp)*

**CPEC stał się zatem jednym z elementów znacznego uzależnienia finansowego Pakistanu od Chin. Nikt i tak nie spodziewa się, by Pakistan mógł przyjąć bardziej koncyliacyjną postawę wobec Indii; nie potrzeba chińskich pieniędzy, by Islamabad pozostał wobec Nowego Delhi wrogi. Również głoszone przez niektórych indyjskich i amerykańskich komentatorów sformułowania, że w wyniku zapożyczenia Pakistan staje się już „[kolonia](#)” lub „[quasi-kolonia](#)” Chin są dalece przesadzone i niesprawiedliwe.**

Można jednak zakładać, że wraz ze swoim narastającym uzależnieniem od ChRL Pakistan będzie miał większe trudności w podejmowaniu kroków, które nie spodobałyby się Pekinowi. **Islamabad, tak chętnie głoszący się moralnym obrońcą uciemiężonych społeczności muzułmańskich (od Palestyny przez Kaszmir po Birnę) udaje, że problem prześladowania Ujgurów w Chinach nie istnieje.** Podczas wywiadu dla TRT World premier Imran Khan stwierdził, że „nie miał czasu” czytać na ten temat. Tematu tego [unikają nawet te radykalne islamskie grupy w Pakistanie](#), które mają zapewne kontakt z jego „głębokim państwem”. Inne zadry w stosunkach są również szybko zamiatane pod dywan. Przykładem tego był początek kadencji obecnego rządu (partii PTI i jej koalicjantów): początkowe, jednostkowe wątpliwości – co do tego, czy CPEC się opłaca, czy skala zadłużenia nie jest zbyt duża, a korzyść dla pakistańskich firm zbyt mała – zostały szybko przykryte jaskrawymi gobelinami wychwalającymi przyjaźń z Pekinem.

Z perspektywy Indii innym ciekawym przykładem było [opublikowanie „nowej politycznej mapy Pakistanu”](#) w 2020 r. (która nie okazała się w niczym nowa). **Premier Khan i minister spraw zagranicznych Qureshi uczynili to, by podkreślić prawa Pakistanu do całego Kaszmiru, ale mapa pozostawia pustą przestrzeń tam, gdzie zaczynają się roszczenia ChRL.** Stwierdzono jedynie, że granica nie jest jeszcze w tym miejscu ustalona. Po raz kolejny widać zatem, że Islamabad gotów jest dalej spierać się o Kaszmir z Nowym Delhi, ale udaje, że nie ma względem tego obszaru spornego stanowiska z Pekinem.

Na stopień powiązania Pakistanu z ChRL rzutują oczywiście różne czynniki: nie tylko zadłużenie, ale m.in. uzależnienie od innego rodzaju pomocy (w tym np. importu uzbrojenia, którego Chiny stały się dla Pakistanu głównym dostawcą) i brak wsparcia na arenie międzynarodowej ze strony jakiegokolwiek innego mocarstwa (partnerstwo z USA praktycznie się kończy). **Innym istotnym dla Indii aspektem jest rola pakistańskich sił zbrojnych w CPEC i szerzej – w rozwoju stosunków chińsko-pakistańskich. Wojsko**

wyraźnie chce mieć przemożny wpływ na ten kierunek, jak również czerpać z niego materialne zyski. W 2019 r. prezesem nowego ciała nadzorczego nad CPEC (CPEC Authority) został emerytowany generał Asim Saleem Bajwa. W 2020 r. zdecydowano, że jednym z podmiotów odpowiedzialnych za budowę zapory w regionie Diamer-Bhasza będzie wojskowa firma konstrukcyjna. Pakistańskie siły zbrojne są zaś jednym z najbardziej antyindyjskich środowisk w Pakistanie – głównym uzasadnieniem ich finansowania i pozycji jest wszak głoszenie konieczności obrony kraju przed Indiami. Układ ten nic dobrego dla Nowego Delhi nie wróży.

### **3. Baza marynarki a baza surowcowa**

**Mity o CPEC jako strategicznym korytarzu skupiają się na porcie w Gwadarze (w pakistańskim Beludżystanie) – według tych samych mitów port ten jest perłą w chińskim naszyjniku duszącym szyję Indii.** Port ten jest czasem przedstawiany jako powstająca baza dla marynarki wojennej ChALW. Cały CPEC zaś ma stanowić w tej ambitnej wizji alternatywną trasą transportową pozwalającą transportom do i z Chin omijać Indie, cieśninę Malakka i Morze Południowochińskie. Transporty między Bliskim Wschodem a ChRL mogłyby się zatem odbywać drogą morską do Pakistanu, a dalej drogą lądową do Chin.

Wcześniej po części wytłumaczono już, dlaczego na razie jest to abstrakcja. Górskie szosy łączące południowozachodnie Chiny z Pakistanem obecnie absolutnie nie nadają się do transportu znacznego wolumenu towarów między Bliskim Wschodem a Chinami, w tym kluczowych surowców energetycznych. Nie byłoby to ani opłacalne ani bezpieczne, a być może nawet nie konkurencyjnie szybsze. obrońcy tej „strategicznej wizji” mają jednak prawo wykazać, że kwestie ceny i bezpieczeństwa radykalnie zmieniają się w razie wojny, kiedy Chińczyny potrzebowałyby trzymać swoje transporty z dala od Indii lub wrażeń sił na akwenach na wschód od nich. To perspektywa konfliktu miałaby stanowić uzasadnienie dla takiego korytarza. Gdyby jednak taki hipotetyczna wojna miał wybuchnąć teraz, autostrada przez góry Karakoram i tak nie nadawałaby się do tego celu, a nie jest wszak ona obecnie rozbudowywana (poza odcinkiem ok. 180 km między Thakot a Havelian). Z oceną takich planów należy zatem poczekać na ewentualną budowę nowej transportowej infrastruktury lądowej między tymi państwami.



Sam Gwadar zaś jest na razie portem w budowie pośrodku pustkowie, gdzie „geo” przeważa nad „strategią”. Niespełna stutysięczne miasto trapione jest [przez braki wody i prądu](#), pozostaje słabo skomunikowane z resztą Pakistanu, a do tego leży w prowincji o **tendencjach separatystycznych**. Ataki grup zbrojnych Beludżów uderzały zresztą wielokrotnie nie tylko w siły bezpieczeństwa Pakistanu, ale w rzadkich sytuacjach także obywateli chińskich. Wizja Gwadaru jako hubu transportowego i początku/końcu trasy lądowej z/do Chin to zatem na razie mgliste marzenie – tym bardziej, że w razie konieczności takiego transportu Pakistan dysponuje znacznie bardziej rozwiniętym i lepiej połączonym z resztą państwa portem w Karaczi. O ile jednak wizja Gwadaru jako transportowego centrum na lądowej trasie do Chin jest odległa i niepewna, wizja tego portu jako bazy marynarki stoi na nieco silniejszych przesłankach.

W ocenach CPEC i Gwadaru szumne i ogólnikowe geopolityczne i strategiczne wizje nieraz przeważają nad może dla niektórych mniej ciekawymi, ale równie ważnymi wyliczeniami takich aspektów jak wartości pożyczek i ich oprocentowania, czy też np. warunków użytkowania lub własności projektów po ich ukończeniu. Tymczasem właśnie te drugie kwestie przeważają w większości poważnych dyskusji na temat CPEC. **Mówiąc krócej – na razie nie ma dowodu, by CPEC miał dla Chin przede wszystkim znaczenie strategiczne; by jego projekty były szykowane na użytek wojenny lub na wypadek wojny. Jest to przede wszystkim projekt gospodarczy, na którym chińskie podmioty mają zarobić poprzez udzielenie pożyczek lub udział w konstrukcji i późniejszym użytkowaniu – i nic w tym zaskakującego.**

Być może jednak rzeczywiście Gwadar okaże się wyjątkiem od tych konstatacji. W 2018 r. zdecydowano, że na cel budowy lotniska w tym mieście i autostrady prowadzącej do niego [podmioty chińskie udziela pożyczki nieoprocentowanej](#). Nie jest to dowód na zastosowanie wojskowe, ale stanowi rzadki przypadek odmówienia sobie możliwości większego zarobku, co jedynie sugeruje – choć ostatecznie nie dowodzi – możliwości innego zastosowania portu. **W 2019 r. [pisałem jednak dla portalu Diplomat](#) o tym, że nie ma dotąd żadnych dowodów, by Gwadar już teraz był chińską bazą.** Są jednak przesłanki wskazujące, że ma on rosnące znaczenie dla już obecnych tam sił zbrojnych Pakistanu (o czym świadczy np. bardzo ciekawy reportaż pakistańskiego dziennikarza [Maqboola Ahmeda dla The Herald](#)). Niektórzy z krytykujących mój tekst na temat komentatorów wskazywali zaś, że faktycznie ile nie ma dowodów na obecność sił ChALW w samym Gwadarze jako porcie, dostrzec

miano pojawianie się sił chińskich w dystrykcie Gwadar – a konkretnie w nadmorskiej miejscowości Dżiwani (Jiwani) na zachód od miasta Gwadar. Takie twierdzenia należałoby jednak dokładnie zweryfikować, gdyż i tu trudno o ich potwierdzenie w otwartych źródłach. W prasie zachodniej szczyt doniesień na temat roli Dżiwani jako bazy chińskiej marynarki wojennej przypadł na rok 2018, ale ich pierwotnym źródłem okazała się mało wiarygodna gazeta Washington Times.

**Użytkowanie Gwadaru lub jego okolic – czy to przez Chiny czy przez sam Pakistan – miałoby jednak z pewnością sens z perspektywy zagrożenia indyjskiego.** Najważniejszy port Pakistanu i jego gospodarcze serce, wspomniane już Karaczi, znajduje się blisko Indii i stąd jest eksponowany na ich atak. Dystrykt Gwadar leżyz kolei na terenach nierozwiniętych, niestabilnych i odległych od centrów gospodarczych, ale równocześnie tak daleko od Indii, jak to jest tylko możliwe na pakistańskim wybrzeżu. Jedno jest zatem pewne – niezależnie od kierunku interpretacji – rozwój projektów w ramach CPEC, w tym Gwadaru, na pewno warto dalej obserwować.

## O AUTORZE

---



**Dr Krzysztof Iwanek.** Indolog i historyk, kierownik Ośrodka Badań Azji w Centrum Badań nad Bezpieczeństwem ASzWoj w Warszawie, autor licznych publikacji poświęconych polityce zagranicznej i wewnętrznej Indii publikowanych w Polsce i zagranicą (m. in. w *The Diplomat*). Współautor monografii *Indie: od kolonii do mocarstwa 1857–2013*.



Sfinansowano przez Narodowy  
Instytut Wolności - Centrum Rozwoju  
Społeczeństwa Obywatelskiego ze  
środków Programu Rozwoju  
Organizacji Obywatelskich na lata  
2018–2030



## JEŻELI DOCENIASZ NASZĄ PRACĘ, DOŁĄCZ DO GRONA NASZYCH DARCZYŃCÓW!

Z otrzymanych funduszy sfinansujemy powstanie kolejnych publikacji.

Możliwość wsparcia to bezpośrednia wpłata na konto Instytutu Nowej Europy: 95 2530 0008  
2090 1053 7214 0001 tytułem: „darowizna na cele statutowe”.