

PROBLEMY I POGLĄDY

*Wojciech Hübner*¹

WIELKI RENESANS TRADYCJI SZLAKU JEDWABNEGO: PERSPEKTYWA CHIN I AZJI CENTRALNEJ

Streszczenie

Szlak Jedwabny – ze swoimi mechanizmami wymiany towarowej, interakcją kulturową oraz mobilnością kupców i innych wędrowców na historycznej trasie - stał się niezwykłym fenomenem w procesie tworzenia się naszej cywilizacji. Przez około 17 wieków Szlak Jedwabny spajał i wiązał kulturowo społeczeństwa Azji i Europy. Efekty tych procesów trwają do dziś. W przekształcającym się współcześnie układzie sił na świecie idea „Nowego Szlaku Jedwabnego” nabrała – aczkolwiek w różnych wersjach interpretacyjnych – znaczenia globalnego, między innymi jako szczególny, inspirujący wzorzec dla pokojowej współpracy partnerów.

Pod hasłami „Nowego Szlaku Jedwabnego” rozwijają się obecnie różne inicjatywy, a nawet polityka „miękkiej” ekspansji ze strony wielkich mocarstw światowych. Inicjatywy Nowego Szlaku tworzą się również w krajach Dalekiego Wschodu (Japonia, Korea Południowa), oraz w krajach rosnącej w znaczeniu Azji Centralnej.

Czy historyczny Szlak Jedwabny ma szanse stać się szczególną tradycją kulturową, która pomoże ukształtować współczesny, globalnie istotny region o własnej tożsamości, czy dawna tradycja pomaga kształtować dzień dzisiejszy i tworzyć jutro tamtejszych wspólnot? We współczesnej aktywności gospodarczej kluczowych krajów dawnego Szlaku, takich jak Chiny i kraje Azji Centralnej, na których koncentruje się niniejszy artykuł, przenikają się relacje historyczne i tradycja ze składnikami nowymi.

Słowa kluczowe: Nowy Jedwabny Szlak, Chiny, Azja Centralna, USA, Federacja Rosyjska, Unia Europejska

¹ Akademia Finansów i Biznesu Vistula.

The Great Silk Road Renaissance tradition: the prospect of China and Central Asia

Abstract

Silk Road – with its mechanisms for exchange of goods, cultural interaction and mobility of merchants and other wanderers on the historic route – has become an extraordinary phenomenon in the development of our civilization. For about 17 centuries, the Silk Road connected and associated cultural society in Asia and Europe. The effects of these processes continue today. Transforming contemporary balance of power in the world the idea of a "New Silk Road" took on - albeit in different versions of interpretation – the importance of global, inter alia, as a special, inspiring model for peaceful cooperation partners.

Under the banner of the "New Silk Road" are now developing various initiatives, and even a policy of "soft" expansion on the part of the great powers of the world. New Trail Initiative are formed also in the Far East (Japan, South Korea), and in countries growing in importance in Central Asia.

Has the historical Silk Road a chance to become a special cultural tradition to help shape a contemporary, globally important region with its own identity, whether ancient tradition helps shape today and tomorrow to create local communities? In modern economic activity of key countries of the former Route, such as China and the countries of Central Asia, the focus of this article, intermingle historical relations and tradition with new components.

Keywords: New Silk Road, China, Central Asia, The USA, Russia, The European Union

Wprowadzenie

Klasyczne pojęcie „Jedwabny Szlak” (czy też „Jedwabne Szlaki”) powstało w wyniku XIX wiecznych badań geografa i archeologa F. von Richthofena. Historyczny Jedwabny Szlak okazał się ważnym mechanizmem w procesie powstawania naszej cywilizacji, wspólnym dorobkiem społeczeństw starożytności i średniowiecza, wpływającym na dalszy kształt życia ludzkości w wielu istotnych aspektach. Handel na Jedwabnym Szlaku łączył oazy i miasta leżące na trasie, wiązał Europę z Azją oraz spajał poszczególne części składowe regionu. Kupcy i towarzyszące im osoby prowadzili nie tylko prostą wymianę materialną – sprzedawali i kupowali – ale wprowadzali na nowe tereny elementy własnej kultury, w tym tak podstawowe, jak na przykład nieznane lokalnie systemy religijne.

Współcześnie, w globalizującym się świecie i przekształcającym się układzie sił, tradycja Szlaku Jedwabnego przeżywa swoisty renesans. W różnych uproszczeniach i symbolach Szlak Jedwabny przerodził się w rozpoznawalny

na szeroką skalę swoisty światowy znak firmowy o szerokim i zróżnicowanym zastosowaniu.

Jednocześnie, pod wpływem analizy współczesnych historyków, takich jak np. D. Christian (2000), czy Ch. Beckwith (2009) na naszych oczach dokonuje się w ostatnich latach iście rewolucyjna zmiana w pojmowaniu istoty historycznego Szlaku. Akcent został przesunięty z „romantycznego” wizerunku wędrujących karawan na sam sposób funkcjonowania społeczeństw podkreślający szczególną i wiodącą rolę handlu. Szczególnym osiągnięciem na skalę międzynarodową był wtedy handel jedwabiem pomiędzy Chinami i Europą².

Idea reaktywacji mechanizmów historycznego Szlaku w warunkach współczesności została podchwycona w ostatnim czasie przez wiele kluczowych ośrodków decyzyjnych na świecie. W warstwie politycznej i kulturowej oraz w silnym kontekście ekonomicznym inicjatywy te odwołują się do idei tworzenia „Nowego Szlaku Jedwabnego” i stoi za nimi chęć – o różnie rozłożonych akcentach – odnowienia powiązań pomiędzy kontynentem europejskim i azjatyckim w oparciu o tradycje historycznego Szlaku Jedwabnego.

Powstają całe strategie większych i mniejszych państw oraz inicjatywy organizacji międzynarodowych dotyczące możliwości reaktywacji Szlaku Jedwabnego. Pod hasłami „Nowego Szlaku Jedwabnego” rozwija się jednocześnie pragmatyczna polityka „miękkiej” ekspansji mocarstw światowych w warstwie politycznej, kulturowej i ekonomicznej – rozszerzanie wpływów, wspieranie finansowe wybranych projektów, popieranie integracji regionalnej przy zapobieganiu procesom uznanym subiektywnie za niekorzystne. Inicjatywy Nowego Szlaku tworzą się w krajach Dalekiego Wschodu (głównie w Chinach, ale również w Japonii i Korei Płd.), w supermocarstwach (USA i Rosja) okresu minionej zimnej wojny oraz w mniejszych krajach Azji, takich jak poszczególne kraje Azji Centralnej, Turcja, Azerbejdżan, czy Afganistan³.

O różnorodnym podejściu świadczyć mogą takie pomysły jak idea „Żelaznego Szlaku” (rozbudowa infrastruktury kolejowej), „Zielonego Szlaku Jedwabnego” (przyjaznego środowiskowo) lub „Szlaku Energetycznego”. Z uwagi na znaczenie masowych przepływów strumieni informacji, wskazuje się na

² Tradycyjny przebieg historycznego Szlaku Jedwabnego jest utożsamiany z zasadniczą trasą (z odnogami na północ i południe) biegnącą od Chin (najczęściej od dawnej stolicy Chang’an, dzisiejszy Xi’an) do wybrzeży Morza Śródziemnego w Europie i z nitkami tego handlu prowadzącymi dalej, np. do Afryki. Współcześni badacze, a w szczególności Ch. Beckwith, (*Empires of the Silk Road*, 2009), widzą w Szlaku raczej nie konkretną trasę, ale „całościowy system – polityczny, gospodarczy i kulturowy – Centralnej Eurazji, w którym handel, zarówno wewnętrzny, jak i zewnętrzny był niezwykle ceniony i dynamicznie uprawiany”.

³ Przegląd poszczególnych inicjatyw ostatniego okresu można znaleźć w: Fedorenko Vladimir, *The New Silk Road Initiatives*, Rethink Paper 10, Rethink Institute Washington DC, August 2013.

współczesny „*Szlak Informatyczny*” jako następcę starożytnego Szlaku Jedwabnego. W tej sferze powstaje również – co jest specyficznym ostrzeżeniem mającym też analogie w przeszłości – idea nielegalnego i przestępczego Szlaku Jedwabnego 2.0 w informatyce, który może być chyba tylko swoistym odpowiednikiem zarazy, która transmitowana tą samą drogą co pozytywne efekty Szlaku pojawiła się w Europie przeniesiona prawdopodobnie karawanami z podnóża Himalajów.

Niniejszy artykuł koncentruje się na wizji Nowego Szlaku Jedwabnego widzianego głównie z perspektywy Chin i Azji Centralnej, oraz na ocenie istniejących szans dla idei reaktywacji Szlaku jako inspiracji i koła zamachowego regionalnych wysiłków integracyjnych doby współczesnej.

Perspektywa globalnych liderów

Wielkie mocarstwa współczesnego świata widzą pojawiające się koncepcje Nowego Jedwabnego Szlaku, i same je inicjują, pod wpływem własnych interesów politycznych i przez pryzmat swoich narodowych strategii globalnych.

W centrum zainteresowania mocarstw światowych są trzy zasadnicze elementy:

- rozszerzenie własnych wpływów i realizacja konkretnych celów politycznych (w tym polityki bezpieczeństwa i obronności kraju);
- stworzenie potrzebnych więzi ekonomicznych poprzez zapewnienie sobie strumienia niezbędnych surowców oraz rozszerzenie narodowych rynków zbytu o rynki zagraniczne. Więzi czysto produkcyjne są często uzupełniane więzami inwestycyjnymi;
- rozbudowa potrzebnej infrastruktury do realizacji powyższych celów.

W zależności od konkretnych preferencji poszczególnych mocarstw akcenty w ramach tych trzech elementów mogą podlegać różnym rozkładom, lecz ze względu na szczególnie istotne geopolityczne znaczenie regionu nieuchronnie wisi nad nim cień wielkiej polityki obecnego świata. Azja Centralna jest położona strategicznie w konfiguracji globalnej i ma do zaoferowania swoją bogatą bazę surowcową, zasoby wodne oraz (bezpośrednio i tworząc warunki dla dogodnego tranzytu) – dodatkowe rynki zbytu. Na tym terenie ścierają się wpływy najbardziej aktywnych graczy kalibru światowego, a rywalizacja rozgrywa się w klasyczny sposób mający swój początek w czasach współczesnych jeszcze w XIX wieku. W chwili obecnej aktywnym jest przede wszystkim trójkąt Chiny-Rosja-Stany Zjednoczone, ale od jakiegoś czasu coraz ważniejszą rolę odgrywa czwarty wierzchołek powstającego wieloboku – Unia Europejska.

USA

Dla kraju relatywnie odległego od historycznego regionu takiego jak USA, zasadniczą rolę odgrywają polityczne cele strategiczne, w centrum których stoją w tym przypadku sprawy Afganistanu i zapewnienie stabilizacji regionu po wycofaniu własnych sił w 2014 roku. Interesy Stanów Zjednoczonych mają być odpowiednio zabezpieczone w regionie również po zakończeniu pełnej obecności militarnej w Afganistanie. Wizja amerykańskiego Nowego Szlaku przewiduje generalnie wzmocnienie ekonomiczne regionu poprzez zaangażowanie w udzielanie pomocy gospodarczej krajom – sąsiadom Afganistanu.

Amerykańska inicjatywa Nowego Szlaku Jedwabnego obejmuje zatem popieranie rozwoju handlu i kooperacji regionalnej, jak również pomoc w formułowaniu oferty inwestycyjnej dla regionu. Cele amerykańskie w regionie przesuwać się stopniowo z zagadnień związanych z bezpieczeństwem i walką z terroryzmem, na cele związane z rozwojem gospodarczym. Ważną rolę odgrywa tutaj i będzie prawdopodobnie odgrywał w przyszłości tzw. *Northern Distribution Network* (NDN), który jest zasadniczo alternatywnym szlakiem transportowym dla zaopatrzenia amerykańskiego wiodącym poprzez Azję Centralną, Kaukaz i Rosję.

Ważnym szczegółowym projektem popieranym w ramach amerykańskiej strategii związanej z koncepcją Nowego Szlaku, jest również Projekt TAPI (Turkmenistan-Afganistan-Pakistan-Indie) budowy rurociągu gazowego o długości ponad 1500 km finansowanym ze środków ADB dla transportu gazu z Turkmenistanu do Pakistanu i Indii. Szczególnym projektem, gdyż popieranym obecnie również przez Federację Rosyjską jest projekt CASA-1000 dotyczący budowy linii przesyłowych dla hydroenergii generowanej w Kirgistanie i Tadżykistanie, łączących ich systemy energetyczne i mające przesyłać nadwyżki energii do Afganistanu i Pakistanu.

Strategia Stanów Zjednoczonych zawiera również tradycyjnie stosowany w wydaniu amerykańskim komponent polityczny polegający na propagowaniu demokratycznych reguł funkcjonowania, wartości i praw obywatelskich. Zaangażowanie amerykańskie w inicjatywy Nowego Szlaku Jedwabnego należy widzieć w kontekście konkurencji o strefę wpływów w tej części świata, głównie z Federacją Rosyjską i Chinami.

Federacja Rosyjska

Federacja Rosyjska nie ma oficjalnie zadeklarowanej strategii budowy Nowego Szlaku Jedwabnego, tym niemniej wykazuje w ostatnich latach wzmożone zainteresowanie tematyką Szlaku i stara się podkreślać związki historyczne z jego tradycjami i mechanizmami. Obszar Centralnej Azji to obszar dawnych republik Związku Radzieckiego, które po rozpadzie starej struktury stały się niepodległymi krajami. W terminologii rosyjskiej Azja Centralna jest określana

jako tzw. „bliska zagranica” i Rosja podkreśla niejednokrotnie swoje specjalne związki z położonymi tam krajami.

Oprócz wspomnianego projektu CASA-1000, do największych projektów, w których Federacja Rosyjska odgrywa wiodącą rolę należy zaliczyć inwestycje w kompleks pozyskiwania hydroenergii: w Tadżykistanie (projekt Sangtuda-1 dostarczający 10% energii elektrycznej w tym kraju) oraz w Kirgizji – projekt Kambarata-1, czy też udział w inwestycjach w wydobycie i transport ropy naftowej w Uzbekistanie i Kazachstanie.

Mówiąc o kształtowaniu rosyjskiej strefy wpływów w historycznym regionie Szlaku, w warstwie koncepcyjnej należy widzieć wyraźne intencje przywództwa Federacji Rosyjskiej, odbudowy dawnych relacji, pogłębienie integracji w ramach Wspólnoty Państw Niepodległych (*CIS/SNG*) i poprzez nowe inicjatywy. W warstwie realnej nurt ten rozwija się jednak mało dynamicznie.

Owocuje to współcześnie z jednej strony funkcjonującą *Eurasian Economic Community* (EurAsEC), a drugiej – zniesieniem wiz dla ruchu obywateli i utworzeniem w dłuższej perspektywie jednolitego obszaru ekonomicznego. Układ dotyczący unii celnej wszedł w życie 01.01.2012 i obejmuje swobodny przepływ towarów, siły roboczej i kapitału dla Rosji, Białorusi i Kazachstanu, a w dalszej perspektywie, być może Kirgistanu (2015) i Tadżykistanu.

Chiny

Historyczne związki Rosji z Azją Centralną i ambicje chińskie rozszerzenia własnych wpływów w regionie przy jednoczesnym zachowaniu zasad sojusznicych prowadzą do naturalnej, choć najczęściej skrywanej rywalizacji obu potęg światowych. Prawie na każdym kroku odwrotną stroną współpracy staje się – bardziej delikatna, lub ostrzejsza rywalizacja pomiędzy dawnym hegemonem w regionie a wschodzącą potęgą globalną. Analitycy wskazują na stopniowe wypieranie Rosji i wzrost przewagi politycznej Chin. W 2013 roku poziom obrotów handlowych z Centralną Azją osiągnął 46 mld dolarów zwiększając się około 100-krotnie od czasów, gdy kraje te przestały być częścią Związku Radzieckiego i uzyskały samodzielność.

W grupie mocarstw światowych, idea odrodzenia Szlaku może mieć największe znaczenie dla Chin. Władze chińskie są przekonane co do szczególnego roli (realnej i symbolicznej) Nowego Szlaku Jedwabnego, znaczenia jego reaktywacji w kontekście odradzania się pozycji Chin na świecie, jak również są pewne swoich szczególnych praw do odgrywania w nich roli kluczowej. Chiny mają trzy jasne grupy interesów związane z tą koncepcją:

- zapewnienie dostaw surowców związanych z kompleksem energetycznym;
- zapewnienie lepszego dostępu do Europy drogą lądową;
- zapewnienie stabilizacji na swoich terenach zachodnich, szczególnie w prowincji Xinjiang.

W zamian, Chiny są w stanie zaoferować partnerstwo oparte o swój szczególny potencjał ekonomiczny i pragmatyczną politykę nieingerowania w sprawy wewnętrzne krajów, co może być wygodne dla poszczególnych krajów Azji Centralnej zmagających się z własnymi problemami wewnętrznymi. Ponadto, to właśnie Chiny, najdonośniej mówią o wznowieniu tradycji i o konieczności odbudowania na jej fundamentach nowego „międzykontynentalnego mostu” pomiędzy Azją i Europą.

Chiny pokazują nowe, bardzo złożone oblicze, a odbiór na świecie zachodzących tam przemian i osiągnięć jest zróżnicowany. Politycznie, Chiny nie mogą sobie pozwolić i nie chcą dominacji w starym stylu i najczęściej oficjalnie odzęgnają się od pełnienia roli jakiegokolwiek lidera w regionie. Chcą być przede wszystkim partnerem w obopólnie korzystnej działalności gospodarczej. Dla realizacji swoich celów gospodarczych Chiny potrzebują gigantycznych zasobów naturalnych. W celu utrzymania pewności wielkich dostaw w długim okresie preferują umowy długofalowe. Decyduje rachunek ekonomiczny dla długiego okresu korygowany o aktualne preferencje polityczne.

Chiny wyraźnie przechodzą z dotychczasowego stadium powszechnie uznanej w praktyce „fabryki świata”⁴, w której produkuje się dosłownie wszystko, w wiodące, światowe centrum wysokich technologii z aspiracjami prześcignięcia Zachodu w dziedzinie kreatywności technicznej, która, jak sami przyznają, jeszcze czasem szwankuje. Chiny czują się już na tyle silnie umiejscowione na trajektorii rozwoju, żeby – przynajmniej w intencji – nie podążać śladem innych, ale iść własnymi jej torami i nawet nadawać ton tendencjom światowym (Hübner, 2013b).

Dokonywane prognozy gospodarcze dotyczące Chin zakładają z reguły ekstrapolację zasadniczych trendów, choć również uwzględniają szereg nowych wyzwań w skali globalnej i zjawisk ekonomicznych. *Asian Development Bank* (ADB) w swojej prognozie do 2030 roku (Petri i Zhai, 2013) zaczął ostatnio dobitnie mówić o nadchodzącej erze, gdzie siłą wiodącą byłyby kraje „ACP”, tzn. łącznie kraje ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*), Chiny oraz Indie (Hübner, 2013a). Podobne w wymowie są również inne prognozy, np. prognoza sporządzona przez OECD (2012) dla gospodarki światowej o jeszcze dłuższym horyzoncie, do roku 2060, czy też bardziej szczegółowe – dla Polski i Europy środkowo-wschodniej do 2050 (Prandecki, 2011). Potwierdzają one główne megatrendy i w zasadzie ten sam kierunek zmian, jednakże przy rosnącej możliwości ingerencji przez czynniki, których naturę trudno jest w tej chwili precyzyjnie określić.

⁴ Patrz studium współczesnych Chin autorstwa J. Kynge, wieloletniego korespondenta *Financial Times* w Pekinie, będące właściwie zbiorem znakomicie opisanych, autentycznych studiów przypadku ilustrujących powstawanie owej „fabryki świata” (Kynge, 2007); kontynuacją i uaktualnieniem tej linii narracji jest książka Jamesa Fallows (2013), *China Airborne. The Test of China's Future*, Vintage Books, New York.

Chińska strategia w czasach największych wlotów historycznego Szlaku Jedwabnego pod patronatem chińskim była zorientowana na zapewnienie swoich własnych interesów oraz na strzeżenie własnych przewag i tajemnic produkcji. Handel przez wieki kształtował relacje pomiędzy małymi i większymi wspólnotami starożytności i średniowiecza (Beckwith, 2009).

Współczesny dialog z sąsiadami rozwija się dynamicznie ale – przy całym podziwie dla osiągnięć chińskich ostatnich lat – jest jeszcze najeżony licznymi niepewnościami, a rozumienie chińskiej racji stanu rozbija się czasem o zasadnicze bariery kulturowe występujące w poszczególnych społeczeństwach. Pomimo znacznego wysiłku Chin w dziedzinie komunikacji i Public Relations, w części sąsiadujących społeczeństw regionu tkwią w pamięci negatywne skojarzenia z bliższej i dalszej przeszłości, które zaciemniają intencje tego mocarstwa.

Unia Europejska

Za główną inicjatywę europejską, którą można zaliczyć do rodziny koncepcji Nowego Szlaku Jedwabnego należy uznać kompleksową inicjatywę w dziedzinie transportu TRACECA (*Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*). Charakterystyczne dla Europy jest rozszerzanie zakresu zainteresowania z tradycyjnych tras Szlaku Jedwabnego o teren Kaukazu. Finansowanie tego projektu rozpoczęła Unia Europejska, a od 2009 przejęły kraje członkowskie (poza EU - 12 krajów członkowskich: Armenia, Azerbejdżan, Gruzja, Iran, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Tadżykistan, Turkmenistan, Turcja, Ukraina i Uzbekistan). Celem projektu TRACECA jest rozwój ekonomiczny regionu poprzez zapewnienie efektywnego transportu pomiędzy Europą i Azją. TRACECA koncentruje się na 5 głównych obszarach: transport morski, transport lotniczy, sieci drogowej i kolejowej, rozbudowa infrastruktury transportowej i bezpieczeństwo transportu.

W szerszych ramach TRACECA funkcjonuje inicjatywa „*Silk Wind*” (kraje uczestniczące: Kazachstan, Gruzja, Turcja i Azerbejdżan), która zmierza do uruchomienia nowych, multimodalnych tras kontenerowych szybkiego ruchu łączących Europę, Kaukaz i Centralną Azję. Projekt ten obejmuje również daleko idące usprawnienia w dziedzinie procedur przekraczania granic, nowoczesne systemy przekazywania danych – wszystko zmierzające do zmniejszenia czasu transportu. Jednym z pierwszych celów jest ukończenie trasy kolejowej Baku-Tbilisi-Kars w 2014 roku.

Europa i jej instytucje bankowe są również reprezentowane w wielostronnej inicjatywie pod nazwą CAREC (*Central Asia Regional Cooperation*), gdzie funkcje sekretariatu były wypełniane tradycyjnie przez Azjatycki Bank Rozwoju (ADB). Jest to w zasadzie przykład inicjatywy wielostronnej, której patronują wiodące organizacje i banki międzynarodowe. Projekt ten zajmował się wybranymi dziedzinami gospodarki regionu takimi jak: hydroenergia, handel i inwestycje, transport regionalny i funkcjonowanie służb celnych, efektywność sekto-

ra finansowego i funkcjonowanie sektora MSP, rozwój turystyki. Na pewnym etapie dyskusji tematyka Nowego Szlaku Jedwabnego była proponowana jako odrębny temat wiodący, ale ta inicjatywa utknęła na etapie propozycji.

Perspektywa Azji Centralnej – potrzeby i oferta regionu

Kraje Azji Centralnej⁵, których pra-praprzodkowie odgrywali w czasach historycznego Szlaku kluczową rolę jako sąsiedzi Chin i jako pomost pomiędzy wschodnimi i zachodnimi krańcami Szlaku, w XIX i XX wieku były związane z Rosją carską, potem – z komunistycznym Związkiem Radzieckim ZSRR, a po rozpadzie ZSRR, jako niepodległe już państwa, pozostają dalej w sferze politycznych, gospodarczych i kulturowych wpływów współczesnej Rosji. Rosja nie ma jednak tutaj monopolu na oddziaływanie w każdej z tych sfer, lecz musi raczej permanentnie konkurować z takimi mocarstwami jak USA, Chiny, czy Unia Europejska.

Współcześni liderzy polityczni Azji Centralnej powołują się często na tradycję Szlaku Jedwabnego i postulują jej odnowienie. Kraje Azji Centralnej, pomimo wielu różnic w warstwie gospodarczej, swoich indywidualnych cech i etnicznej specyfiki, myślą jednak podobnie, ponieważ mają dość szeroki wspólny mianownik kulturowy. Jednocześnie, pomimo oficjalnych deklaracji, więzy integracyjne pomiędzy sąsiadami w regionie są raczej słabe i postęp w dziedzinie integracji pomiędzy podstawowymi 5 krajami jest raczej powolny. Kraje Azji Centralnej nie potrafią również do tej pory wypracować wspólnej, atrakcyjnej oferty dla potencjalnych inwestorów, gdzie korzyści z inwestowania w regionie byłyby bardziej oczywiste aniżeli tradycyjnie eksponowane korzyści w ramach pojedynczego kraju.

Poszczególne kraje Azji Centralnej mają częściowo za sobą, ale najczęściej w dużej mierze – jeszcze przed sobą⁶, ciężki, i prawdopodobnie turbulentny, okres dostosowywania się. Każdy z krajów, w różnym tempie przeobrażając się politycznie oraz ucząc się funkcjonowania w warunkach rynkowych, idzie własną, odmienną drogą w kierunku nowych celów. Poza przypadkiem dynamicznie rozwijającego się Kazachstanu, który stał się lokalną potęgą w oparciu o swoje gigantyczne zasoby ropy naftowej, sukcesów w regionie jest jednak

⁵ Pod tym pojęciem rozumiemy tu przede wszystkim 5 krajów powstałych po rozpadzie byłego Związku Radzieckiego: Kazachstan, Kirgistan (Republikę Kirgiską), Tadżykistan, Turkmenistan i Uzbekistan.

⁶ Syntetyczny przegląd aktualnej sytuacji w Kirgistanie, oraz najświeższe dylematy Uzbekistanu i Kazachstanu można znaleźć na przykład w; *Ethnic differences in Kyrgyzstan. Stubborn facts on the ground*, The Economist, No.16, April 20, 2013, s. 49, oraz *Kazakhstan and Uzbekistan. Intimations of Mortality*, The Economist, No.14, April 6, 2013, s. 52.

raczej mało. Kraje balansują pomiędzy dawnym hegemonem regionu – Rosją⁷, dawnym wyłącznym hegemonem świata – Stanami Zjednoczonymi i wschodzącą potęgą Chin, które są najważniejszym partnerem handlowym dla czterech z pięciu krajów Azji Centralnej⁸ i z którym dzielą wspólną granicę na odcinku 2 800 km w najbardziej wysuniętej na zachód chińskiej prowincji Xinjiang.

Azja Centralna zdaje sobie sprawę z własnych słabości i szuka oparcia (w sensie politycznym i ekonomicznym) w wybranych światowych liderach. Można tutaj mówić o kilku kręgach zagadnień w płaszczyźnie ekonomicznej i politycznej:

1. Wsparcie w realizacji zamierzeń handlowych:
 - a) stworzenie warunków do długofalowego zbytu własnych zasobów surowcowych;
 - b) tworzenie na własnym terenie rynku hurtowego dla produktów wytwarzanych przez partnera.
2. Wsparcie w kwestiach rozwojowych i przepływu kapitału:
 - a) uzyskanie korzyści z transferu technologii i know-how od bardziej zaawansowanego partnera, promocja własnej oferty dotyczącej wspólnych inwestycji i atrakcyjności własnego rynku w stosunku do inwestorów zagranicznych, lepsze korzystanie z możliwości inwestycyjnych partnera;
 - b) stworzenie warunków do wykorzystania nadwyżkowej siły roboczej zagranicą,
3. Wsparcie polityczne: generalne poparcie dla aktualnie rządzących elit władzy i wsparcie dla uzyskania większej wewnętrznej stabilności politycznej (bezpieczeństwo, obronność kraju, przedsięwzięcia antyterrorystyczne, walka z przemytem, handlem narkotykami, itp.).

Dopiero określenie stopnia zgodności własnych priorytetów z układem preferencji silniejszych partnerów (omawianych wcześniej pod hasłem „perspektyw mocarstw światowych”) może określić ewentualne powodzenie kompleksowych przedsięwzięć integracyjnych pod hasłem budowania „Nowego Szlaku Jedwabnego” i określić potrzebną strukturę działań.

Przedsięwzięcia handlowe i inwestycyjne

Struktura współczesnej wymiany towarowej pomiędzy Chinami a Azją Centralną jest odbiciem różnego stopnia zaawansowania biorących w nim udział gospodarek:

⁷ Migracja zarobkowa do Rosji (oceniana na 5 mln ludzi pracujących w większości nielegalnie), głównie z Kirgistanu i Tadżykistanu stała się obecnie niemalże podstawą funkcjonowania obu gospodarek Azji Centralnej.

⁸ Wyjątek stanowi Uzbekistan.

- w eksporcie z Chin dominuje bogata wiązka towarów konsumpcyjnych odznaczająca się przede wszystkim wyjątkowo konkurencyjnymi cenami. Chiny eksportują niezwykle szeroki zakres towarów – od bardzo prostych produktów, produktów często kopiowanych z wzorców zagranicznych (legalnie, nielegalnie i w szarej strefie), lub projektowanych zagranicą i jedynie wykonywanych w Chinach – do produktów złożonych i technicznie wysoko zaawansowanych, jak na przykład sprzęt elektroniczny i komputerowy, maszyny i pojazdy. Może imponować tutaj elastyczność i zdolność gospodarki chińskiej do dostosowywania się do wymagań i potrzeb odbiorców tak pod względem cenowym, obowiązujących trendów na rynkach światowych, jak i stopnia technicznego zaawansowania produktu;
- strumień produktów importowanych przez Chiny jest zdominowany przez surowce mineralne potrzebne do zaopatrzenia gigantycznej maszyny produkcyjnej Chin, wśród których ropa naftowa i, mający szczególnie duży potencjał w niedalekiej przyszłości, gaz naturalny⁹, pełnią współcześnie rolę zasadniczego kontrświadczenia. Chiny, największy konsument energii na świecie, jest obecnie drugim netto importerem ropy naftowej w skali globalnej¹⁰. Dynamicznie rozwijająca się gospodarka Chin zużywa gigantyczne ilości tradycyjnych surowców¹¹. Generalnie, Chiny poszukują tanich źródeł energii i surowców o bardzo zróżnicowanym wachlarzu oraz stałych i pewnych dostaw bezpośrednio do siebie i to w długim okresie. Kraje Azji Centralnej są naturalnym źródłem surowców, których potrzebuje chińska maszyna produkcyjna.

Te dwie wiązki produktów pełnią rolę głównego ekonomicznego spoiwa integracji na dawnym terytorium Szlaku. Są jednak zasadnicze różnice pomiędzy sytuacją historyczną na Szlaku i sytuacją obecną ze względu na charakter wymienianych produktów wtedy i dziś. Jedwab pod względem wartości był głównym przedmiotem handlu, ale oczywiście nie jedynym. Razem z jedwabiem w stronę Europy wysyłane były również wyroby ceramiczne, skóry i futra, ozdobna broń z brązu, lustra, herbata, nieznanne w Europie przyprawy, czy też naturalne barwniki i kosmetyki. Tą drogą rozprzestrzeniły się później słynne chińskie wynalazki jak papier, kompas, czy proch.

⁹ Dotychczasowe zużycie gazu w Chinach jest stosunkowo niewielkie i nie przekracza 4-5% wszystkich nośników energii, ale Chiny deklarują plany powiększenia udziału gazu do 10% w najbliższym czasie.

¹⁰ Po Stanach Zjednoczonych. Paliwa i kopaliny stanowią, wg danych WTO za 2010 r., prawie 27% importu chińskiego ogółem. W 2010 roku Chiny importowały ok. 4,5 mln. baryłek ropy/dzień.

¹¹ Chiny stały się jednocześnie największym na świecie inwestorem w kompleks energii przyjaznej dla środowiska (\$51 mld w 2010r) i energię wykorzystującą siłę wiatru.

Karawany wracały na Wschód ze złotem i srebrem oraz produktami kupionymi w drodze wymiany. Były wśród nich tekstylia, kamienie szlachetne i półszlachetne, kolorowe śródziemnomorskie szkło jedno-, lub wielobarwne¹², bałtycki bursztyn, czy koral z Morza Śródziemnego, len (którego nasiona i ich właściwości lecznicze były przedmiotem głównego zainteresowania dużo wcześniej niż sama tkanina), winogrona oraz europejskie warzywa, nieznane z kolei na Dalekim Wschodzie. Wszystkie warzywa i inne rośliny przywożone były wraz z wiedzą na temat sposobów ich uprawiania (Kajdańska i Kajdański, 2007).

Współczesne produkty importowane przez Chiny są głównie produktami surowcowymi, a udział Azji Centralnej w strukturze chińskiego importu stopniowo rośnie (Hübner, 2014 – aneks statystyczny). Azja Centralna i rejon Morza Kaspijskiego jest dla Chin strategicznym, nowym regionem pozyskiwania ropy naftowej i gazu, szczególnie ważnym przy wszystkich potencjalnych niestabilnościach na Bliskim Wschodzie. Sąsiadujące z Chinami kraje Azji Centralnej, są szczególnie cenne, a szczególnie tacy potentaci w tej dziedzinie jak Turkmenistan i Kazachstan¹³, jak również – Uzbekistan. Dodatkowe źródła zaopatrzenia Chin w ropę i gaz z terenów historycznego Szlaku to tradycyjnie Rosja i Iran. W ostatnich latach Chiny inwestowały jednak w wydobywanie ropy w skali globalnej, włączając w sieć dostawców również Brazylię, Wenezuelę, Angolę, Sudan, Ekwador i Stany Zjednoczone.

Na uroczystym otwarciu gazociągu prowadzącego z Turkmenistanu przez Kazachstan i Uzbekistan do Chin w roku 2011, prezydent Turkmenistanu porównał nowy gazociąg właśnie do starożytnego Jedwabnego Szlaku. Symbolicznego otwarcia gazociągu, dokonali wspólnie prezydenci Turkmenistanu, Chin, Uzbekistanu oraz Kazachstanu. Chiny zainwestowały w rurociągi prowadzące z Turkmenistanu przez Uzbekistan i Kazachstan do Chińskiego Autonomicznego Regionu Xinjiang. W ramach ostatnio zawartych umów, Turkmenistan ma sprzedawać Chinom ok. 60 mld m³ gazu rocznie od 2014 r.¹⁴. Tak gwałtowny wzrost eksportu wymaga budowy nowych rurociągów, na które to przedsięwzięcie kredytu Turkmenom udziela Chiński Bank Rozwoju¹⁵.

Również bilateralna współpraca Chin w dziedzinie importu ropy i gazu z Kazachstanem ulega gwałtownemu przyspieszeniu. Kazachstan ma potwierdzone pokłady ropy naftowej na lądzie w wysokości prawie 28 mld baryłek

¹² Wynalazek prawdopodobnie syryjski i – niezależnie od istniejącej produkcji szkła na przykład w Indiach – właśnie w wydaniu śródziemnomorskim uwielbiany przez Chińczyków nawet bardziej niż niektóre kamienie półszlachetne.

¹³ Według *Investment Guide to Silk Road*, 2007, Turkmenistan ma potwierdzone zasoby w ilości 1,9 bln metrów sześciennych, a Kazachstan – 1,8 bln metrów sześciennych.

¹⁴ Wcześniejsze umowy mówiły o 40 mld m³.

¹⁵ Kwota i warunki kredytu nie są podane do publicznej wiadomości, ale wiadomo, iż cena jaką mają płacić Chiny za tys. m³ wynosi 100-150\$, podczas, gdy cena gazu w Europie wynosi od 250 do 400 \$ za tys. m³.

i ocenia się, że prawdopodobne zasoby ropy w kazachskiej części Morza Kaspijskiego sięgają 100 mld baryłek (*Investment Guide to the Silk Road*, 2007). W ciągu ostatniej dekady wzajemne obroty handlowe obu krajów wzrosły aż 13-krotnie. Jeżeli obecne trendy utrzymają się, w ciągu kilkunastu lat – nawet będąc na zewnątrz tworzonej przez Rosję Unii Celnej – Chiny mogą zdetronizować Rosję jako największego partnera handlowego Kazachstanu. O znaczeniu współpracy świadczy również intensywność z jaką przywódcy obu krajów – poprzedni prezydent Chin, Hu Jintao, i prezydent Kazachstanu, Nursułtan Nazarbajew, odwiedzali się wzajemnie w ciągu ostatnich lat. Ówczesny Prezydent Hu podkreślał przy każdej okazji, że wzajemne stosunki będą budowane pod znakiem „strategicznego partnerstwa i długoterminowej stabilności, dobrosąsiedzkiej przyjaźni oraz współpracy na zasadach „win-win”. Z podobną intensywnością stosunki są dalej kontynuowane przez aktualnego prezydenta Xi Jinpinga.

Sztandarowym projektem chińsko-kazachskiej współpracy energetycznej jest umowa pomiędzy dwoma gigantami sektora państwowego: *KazMunaiGaz* (KMG) i *CNPC – Chinese National Petroleum Corporation*. Celem spółki jest eksploatacja pola naftowego Urichtau w zachodnim Kazachstanie. Zbudowany gazociąg z Azji Środkowej do Chin miał być najdłuższym na świecie – około 7 tys. km – i prowadzi z turkmeńskich złóż gazu Południowy Jolotan przez Uzbekistan i Kazachstan, aż po wschodnie wybrzeża Państwa Środka. Budowa była zaplanowana na 27 miesięcy i uczestniczyło w niej prawie 8 tys. robotników¹⁶.

W eksporcie i imporcie 5 krajów Azji Centralnej, Chiny konkurują o pierwsze miejsce jedynie z Federacją Rosyjską. W przypadku eksportu są najważniejszymi partnerami dla Kazachstanu, Turkmenistanu i Uzbekistanu, a w imporcie, dla Kirgistanu i Tadżykistanu. Jednocześnie z punktu widzenia 5 zachodnich prowincji chińskich, jedynie prowincja Xinjiang (Ujgurski Region Autonomiczny) jest liczącym partnerem krajów Azji Centralnej.

Jeśli chodzi o tradycyjny region dawnego Szlaku, na liście wiodących, docelowych krajów w kategorii *M&A* oraz „*Greenfield projects*” pojawiają się

¹⁶ Z państw leżących w basenie kaspijskim, zdecydowanie największe środki zostały zainwestowane przez Chiny w zasoby ropy naftowej w Iranie. W 2009 roku wymiana bilateralna pomiędzy tymi krajami wyniosła 21,2 miliarda dolarów, na co wpłynęły głównie chińskie inwestycje w irański sektor energetyczny. W 2008 roku *CNPC* podpisał z Irańskim Państwowym Koncernem Naftowym kontrakt wart 1,76 mld dolarów na prace na polu naftowym *North Azadegan*. Na mocy porozumienia z 2009 roku podpisano kontrakt, dzięki któremu Chiny zainwestują 3 mld dolarów w irańskie rafinerie. W tym samym roku *Sinopec* i *CNPC* ogłosiły, że zainwestują kolejne 4 mld dolarów w rozwój tamtejszych pól naftowych. Kwota ta zwiększyła się ostatnio do 6,5 mld dolarów. Ożywiona współpraca sprawiła, że pomimo, iż w 2010 roku na Teheranie ciążyły już sankcje ONZ, Chiny importowały z Iranu 600 tys. baryłek dziennie.

w minionej dekadzie przede wszystkim Kazachstan¹⁷ oraz Turkmenistan. Pomimo istniejących interesujących schematów współpracy w stosunku do małego i średniego biznesu, ze strony chińskiej, bardziej istotny przypływ większych inwestycji ze świata występuje jedynie w przypadku Kazachstanu.

Natomiast w ostatnich latach handel pomiędzy Chinami a Azją Centralną rósł bardzo dynamicznie – ponad 60-krotnie w stosunku do poziomu z roku 1992, a w samych tylko latach 2004-2007 wzrósł o 270% (Paramonov, 2008; Ibraimov, 2009). W tym zakresie dominuje również Kazachstan. Na kraj ten przypada ponad 75% obrotów handlowych z Chinami¹⁸; obroty z Uzbekistanem oscylują na poziomie 10%, reszta krajów ma udziały jednocyfrowe. Udziały Turkmenistanu (2.5% w 2009 r.) mają jednak największą dynamikę. Nowe tendencje w handlu manifestują się w historycznym regionie w rytmie delikatnego wypierania Rosji ze swoich dawnych pozycji zajmowanych jeszcze do 1991 r. i w atmosferze cichej konkurencji pomiędzy wielkimi mocarstwami o wpływy na tych terenach, która do pewnego stopnia przypomina 19-wieczną „Wielką Grę” o tamte tereny (Wong, 2011).

W powiązaniach ekonomicznych z Azją Centralną Chiny widzą ważny element stabilizujący dla swojej prowincji Xinjiang, gdzie długoletnie napięcia pomiędzy muzułmańskimi Ujgurami o korzeniach kulturowych tkwiących w Centralnej Azji, a Chińczykami z wiodącej grupy etnicznej Han, doprowadzają do dnia dzisiejszego do aktów terroryzmu i krwawych konfrontacji.

Infrastruktura regionu

Poszczególne podsystemy infrastruktury „Nowego Szlaku” wyłaniają się współcześnie na nowo po zasadniczych zmianach politycznych wynikających z rozpadu Związku Radzieckiego. Kraje Azji Centralnej, do końca dekady lat 80. poprzedniego stulecia miały zunifikowaną strukturę infrastruktury, gdyż była ona częścią jednego kraju; powstaniu niepodległych państw, infrastruktura musiała na nowo odnaleźć spójność i swoją logikę. Zapaść finansowa w pierwszych latach niepodległości w związku z koniecznością przeorientowania celów

¹⁷ Jeśli chodzi o Kazachstan, ekonomicznie najsilniejszy kraj w regionie, według danych Banku Centralnego Kazachstanu, to w 2011 r. otrzymał on \$ 1 162 mln inwestycji bezpośrednich z Chin (wzrost o 30% w stosunku do poprzedniego roku), co podniosło poziom wszystkich inwestycji chińskich w Kazachstanie do 20.2% oraz stanowiło ok. 5.9% wszystkich inwestycji trafiających do Kazachstanu w tym roku. Z danych tych widać istniejące proporcje i ograniczoną rolę chińskich inwestycji w kraju tak priorytetowym jak Kazachstan.

¹⁸ Statystyka handlu pomiędzy Chinami a 5 republikami Azji Centralnej (AC) znana jest z poważnych niedokładności w wydaniu lokalnym. Z różnych przyczyn obie strony nie są skłonne podawać szczegółów wymiany i precyzyjnych wielkości. Raportowane dane są również zniekształcane przez nieuwzględnianie tej części handlu, która odbywa się nielegalnie, lub znajduje się w szarej strefie, a za którą często stoją przedstawiciele rządzących elit poszczególnych krajów. Patrz uwagi S. Ibraimova (2009) na ten temat.

i ostrością występowania nowych potrzeb, nie ułatwiała zadania. Przy istniejących już wcześniej niezłych fundamentach infrastruktury w dużej części Azji Centralnej, przeciwnie do sytuacji np. w Afryce, odziedziczona infrastruktura stała przed pilną koniecznością przede wszystkim integracji w ramach nowych granic, a dopiero później – dalszego rozwoju i modernizacji (*Investment Guide to the Silk Road*, 2007).

Główny strumień towarów z Chin przepływa obecnie przez Kazachstan – sprzyjające warunki klimatyczne i stan dróg powodują, że przejścia graniczne i korytarze dróg lądowych mogą być otwarte cały rok. Wygodnym jest również połączenie kolejowe przez Kazachstan z Rosją i pozostałymi Republikami Centralnej Azji.

Drugą wielką trasą jest tranzyt przez Kirgistan. Tutaj jedna droga łączy Kashgar – przez przejście graniczne w Torugart i Naryn – z północną częścią Kirgistanu (a więc i stolicą – Biszkekiem, oraz wielkimi rynkami wokół niego jak np. Dordoi) i dalej w kierunku Rosji i Europy. Inna trasa kirgiska łączy Sary-Tash z południem kraju i wiedzie w stronę Doliny Fergańskiej i Uzbekistanu. W Kirgizji, przy granicy z Uzbekistanem, działa bazar Karasuu uznawany za największy w Azji Centralnej. Jego stabilność została jednak chwilowo naruszona w 2010 r. w rezultacie ostrego konfliktu etnicznego między ludnością kirgiską a pochodzenia uzbeckiego. Szereg ważnych rynków i wolnych stref handlu rozrosło się, lub w ogóle powstało w związku z nowymi perspektywami handlu z Chinami. Na bazarach w Dordoi i Karasuu tysiące kupców detalicznych i hurtowników z Kirgizji, Kazachstanu, Uzbekistanu i innych okolicznych krajów zbierają się każdego dnia aby dokonać zakupu importowanych towarów chińskich.

Trzecia duża trasa wiedzie przez Górny Badakszan do centralnych partii Tadżykistanu i poza jego granice. Drogi w Kirgizji mogą być w zimie okresowo niedostępne; trasy w Tadżykistanie są w zimie jeszcze trudniejsze i praktycznie zupełnie wyłączone z ruchu. Działa tutaj również kilka ważnych rynków prowadzonych przez Chińczyków, albo powstałych jako wspólne przedsięwzięcie z lokalnym biznesem, na przykład: Amindzan, Shahrahe Abreshim (co oznacza właśnie „Szlak Jedwabny”), Mostafa Artush, czy Shanghai.

Połączenia samolotowe organizowane w ostatnich latach przez stronę chińską pomiędzy ważnymi punktami dla biznesu (np. pomiędzy Biszkekiem i Torugart, Osh i Irkesztam oraz wiele połączeń z Urumqi) starają się kompensować trudności tras lądowych wywołane surowym miejscowym klimatem. Na drogach lądowych (np. w Kirgistanie) pojawiały się też pojedyncze przypadki rozboju na podróżujących biznesmenach z Chin. Wielki rynek Dordoi pod Biszkekiem jest jednak atrakcyjny dla handlu – korzysta z niskich podatków i stawek celnych w Kirgistanie i działa nie tylko na potrzeby tego kraju, ale – ze względu na bliskość granicy z Kazachstanem, również na potrzeby i jako punkt rozdzielczy w handlu na całą Azję Centralną, Rosję i Europę, choć podobne rynki Kazachstanu (na przykład w pobliżu Almaty) intensywnie już z nim konkurują.

W Chinach, kilka kilometrów od kazachskiego punktu kontroli granicznej Maikapchagay miejscowości Chuguchak operują chińskie strefy wolnego handlu w ramach umowy podpisanej przez rządy Chin i Kazachstanu w 2006 r. Obywatele Kazachstanu mogą tutaj nabywać towary chińskie (i sprzedawać swoje własne) bez wizy i specjalnych zezwoleń, jeśli wizyta trwa tylko jeden dzień i ilość zakupionych towarów nie wskazuje na ich hurtowy charakter. Obie strony zamierzają inwestować w rozbudowie pobliskiej bazy hotelowej i w infrastrukturę (drogi, magazyny). Po stronie kazachskiej mają to być również w korytarze transportowe, które połączą strefy wolnego handlu z terenami położonymi w głębi Kazachstanu, a nawet z Rosją. Dużą przyszłość ekonomiczną, w szczególności – w handlu przygranicznym – mogą mieć relatywnie nowe i dynamicznie się rozwijające przejścia graniczne takie jak na przykład w miejscowości Horgos – o imponującej bazie technicznej, rozbudowanej nowoczesnej infrastrukturze: hotelach, bazarach oraz dynamicznej kadrze poszukującej dalszych pomysłów na nowoczesny biznes. Również wypróbowane od lat przejścia graniczne (głównie dla transportu kolejowego) typu Alashankou rozwijają się dzięki wzmoczonej współpracy chińsko-kazachskiej, ale – szczególnie w obliczu nowych możliwości współpracy – istnieje potrzeba ich modernizacji i odejścia od zwykłej rutyny pracy punktu granicznego.

Chiny pomagają finansować i oferują pomoc techniczną w Azji Centralnej dla inwestycji zorientowanych na lokalne potrzeby i opartych na chińskiej technologii, takich jak mini zakłady produkcyjne wytwarzające materiały budowlane, czy produkujące energię elektryczną. Po uzyskaniu niepodległości przez kraje Azji Centralnej rozpoczął się tutaj skomplikowany i idący różnymi drogami proces prywatyzacji; duża część majątku była sprzedawana właśnie Chińczykom, a znaczna część surowców – eksportowana do Chin. Tuż za granicą, w prowincji Xinjiang masowo powstawały mini przetwórnice i hurtowe punkty skupu, które pracowały właśnie na potrzeby importu z Azji Centralnej. Promował to specyficzny podział pracy: Chiny występowały głównie w roli eksportera gotowych produktów, a kraje Azji Centralnej – eksportera surowców. Pod koniec ubiegłej dekady udział surowców eksportowanych z Azji Centralnej do Chin wyniósł ponad 90%, a udział gotowych produktów w chińskim eksporcie do Azji Centralnej – prawie 90%.

Chiny nigdy nie zaniedbują w swojej retoryce podkreślenia korzyści dla pozostałych, mniejszych partnerów w regionie, zgodnie z deklarowanymi zasadami harmonii i regułą *win-win*. Jeśli chodzi o Kirgistan i Tadżykistan, obopólne zainteresowanie koncentruje się ostatnio wokół kilku priorytetowych projektów:

- rozwój infrastruktury drogowej w Kirgistanie (połączenie Osh-Irkeshtam) i w Tadżykistanie (autostrada Dushanbe-Khodjent-Chanak);
- rozwój infrastruktury związanej z produkcją i przesyłaniem energii elektrycznej współpraca przy modernizacji zapór wodnych i elektrowni

(Krupsai, Tashkumyr, Toktogul, Nurek, Rogun), oraz linia wysokiego napięcia Tursunzade-Khojent w Tadżykistanie;

- opracowanie strategii gospodarki zasobami wodnymi (m.in. strategicznie ważnymi w przyszłości zasobami wody do picia);
- eksploatacja rzadkich bogactw mineralnych, np. fluoryty w Agadzhan i Dunchldyk, cyna i wolfram w Uguchi-Dzilga, boron – w Akarhar, czy tantalum i niobium w Kuristik.

Infrastruktura drogowa w odizolowanej od morza Azji Centralnej stanowi ważny, zasadniczo równoleżnikowy korytarz transportowy wschód-zachód, o kierunku wytyczonym jeszcze tradycją Szlaku (a nawet wcześniejszą), który łączy zachodnie krańce Chin, a dalej wysokorozwinięte regiony wschodniego wybrzeża, z Europą. Do tej pory transport drogowy w Azji Centralnej jest jednak generalnie mało rozwinięty. Według dokumentów programu CAREC¹⁹, tylko około 20 % importu do Azji Centralnej i 5 % eksportu z tego regionu było przesyłane w minionej dekadzie transportem drogowym. To relatywnie niskie wykorzystanie drogowego transportu długodystansowego dla celów handlowych wynikało z niedorozwoju ilościowego i jakościowego lokalnej infrastruktury: istnienia w niej zasadniczych luk – czasem włącznie z brakiem połączeń pomiędzy głównymi ośrodkami administracji i produkcji, z nieujednoliconych regulacji i standardów oraz z mało wydajnego systemu kontroli granicznych. Zły stan techniczny niektórych odcinków dróg, w połączeniu z surowymi warunkami klimatycznymi w okresie zimy sprawia, iż drogi te często są dalej nieprzejezdne w pewnych okresach. Powszechnie widoczny jest również brak środków finansowych na konserwację, naprawy i ulepszenia dróg.

W regionie można jednak również znaleźć wiele pozytywnych przykładów rozwoju infrastruktury drogowej. Należy tutaj wspomnieć o tzw. „*Asian Highway*”, projekcie nadzorowanym przez *UN Economic and Social Commission for Asia and Pacific (UN ESCAP)* i prowadzonym jeszcze od końca lat 50. ubiegłego stulecia. Jest to regionalna sieć dróg przebiegających przez cały kontynent azjatycki. W ramach tej sieci usprawniono wykorzystanie, ulepszono i połączono w jeden system drogi w 32 krajach. W porównaniu z Azją Centralną, stan dróg na terenie historycznego Szlaku w Chinach jest bardzo dobry.

Preferowanym i najtańszym rodzajem transportu dla ładunków cargo pomiędzy dynamicznie rozwijającą się Azją Wschodnią, a Europą pozostaje dalej droga morska; podróż typową trasą z południowo-wschodnich Chin poprzez Kanał Sueski – choć relatywnie tania – zajmuje jednak ok 45 dni (dystans 24000 km). Dalszy rozwój infrastruktury lądowej (kolejowej i drogowej) może stworzyć już w niezbyt odległej przyszłości interesującą alternatywę dla tradycyjnych form transportu towarów i ludzi (*Central Asia Human Development Report, 2005*).

¹⁹ „*Regional Cooperation Strategy and Programme for 2005-2007*” opracowany w ramach programu CAREC (*Central Asia Regional Economic Cooperation*).

Rozbudowa kolei w regionie dawnego Szlaku spowodowała, iż w pewnym momencie zaczęto również mówić o „Żelaznym” Szlaku Jedwabnym. Jedną z najpoważniejszych barier w tym zakresie pozostaje różnica w standardach międzynarodowych szerokości szyn. Z jednej strony, Rosja i wszystkie niepodległe kraje Centralnej Azji należące wcześniej do ZSRR dysponują siecią kolejową o szerokim rozstawie szyn zgodnie ze standardem rosyjskim (1520 mm), z drugiej – Chiny mają sieć kolejową o tzw. „wąskim” rozstawie osi (jak w standardzie międzynarodowym, 1435 mm). Choć eksperci techniczni od dawna mówią o malejącym znaczeniu tej bariery technicznej (postęp w dziedzinie oferowania nowych rozwiązań technicznych dla zniwelowania tych różnic, łącznie z uniwersalnymi podwoziami wagonów kolejowych, które mogą się automatycznie dostosowywać do obu szerokości), istniejące bariery zakłócają w praktyce ciągłość przewozu, przedłużają niezbędny do transportu czas i podnoszą koszt. Strona chińska sygnalizowała niejednokrotnie, iż byłaby zainteresowana zbudowaniem w Azji Centralnej nowych, ulepszonych połączeń międzynarodowych (przy pomocy własnych przedsiębiorstw i własnej siły roboczej) o chińskich standardach torów kolejowych, ale projekty te spotykają się najczęściej z brakiem akceptacji po stronie rosyjskiej, która pragnie zachować swoje standardy w tym regionie.

Klasyczna konkurencja istnieje od jakiegoś czasu pomiędzy najstarszą linią Transsyberyjską (11500 km), która – przebiegając równoleżnikowo głównie po terytorium rosyjskim – łączy Władywostok/Nachodkę z europejskimi węzłami kolejowymi Rosji (a potem Europy) w około 14 dni, a powstającym korytarzem transportowym Chin-Zachodnia Europa (8445 km). Ten ostatni przebiega najkrótszą drogą (w kierunku północno-zachodnim) z zachodnich Chin przez terytorium Kazachstanu (trasa przez Almaty, Korday, Taraz, Shymkent, Kyzylorda i Aktobe) oraz Rosji (trasa przez Orenburg, Kazan, Nizhny Novgorod, do Moskwy i Petersburga) do Europy. W perspektywie (projekt ma być ukończony w 2017 roku) ma to być najszybsze i bardzo nowoczesne połączenie trans azjatyckie, ale pociągi wysyłane tą trasą docierają już od jakiegoś czasu do Zachodniej Europy (w tym Polski). Podróż ma być zredukowana o około 4 dni w stosunku do wariantu transsyberyjskiego.

Dążąc do odbudowy swojej pozycji, Chiny zdecydowały się zaangażować w projekt Kolei Trans-Azjatyckiej (TAR), mogącej również połączyć Chiny z Europą. W efekcie, na drugim planie znalazła się wspomniana europejska inicjatywa Korytarza Transportowego Europa-Kaukaz-Azja (TRACECA). Głównym partnerem Chin w budowie TAR jest Iran są oraz kraje Azji Centralnej (zostały zawarte już porozumienia z Afganistanem i Tadżykistanem). Cały czas trwają także rozmowy o przedłużeniu TAR do Turcji i nawet Bułgarii. W planach Pekinu znajdują się jeszcze nitki prowadzące do Pakistanu, Iraku i Syrii. Obecne plany obejmują budowę 7 tysięcy km linii szybkiej kolei, często w bardzo trudnym terenie, o łącznym koszcie \$30 miliardów.

Jeśli chodzi o transport lotniczy, każdy z dwóch dużych krajów Azji Centralnej (Kazachstan i Uzbekistan) posiada po kilkanaście portów lotniczych (razem około 30), co tworzy dość dobrze rozwiniętą sieć transportu; dwa mniejsze kraje – Kirgistan i Tadżykistan mają po dwa czynne cywilne/międzynarodowe porty lotnicze, co czyni je bardziej zależnymi od transportu lądowego. Podobną strukturę do krajów mniejszych ma Turkmenistan. Zachodnia część Chin posiada słabiej rozwiniętą sieć cywilnego transportu lotniczego w porównaniu z wschodem i południem kraju.

Szlak Jedwabny: w poszukiwaniu nowego rozumienia dawnych idei

W całej Azji Centralnej zachodzą procesy stopniowego „dojrzewania” społeczeństw, które szukają swojej własnej osobowości narodowej oraz szczegółowo określają model politycznego i ekonomicznego funkcjonowania. Ma tu miejsce nadrabianie zaległości w dziedzinie tworzenia własnej państwowości i tworzenia systemów demokratycznych – łącznie z wyszukiwaniem tradycji, wokół których budowana byłaby narracja narodowa tworzenie nowych więzów w społeczeństwie. Jest to również proces ewolucji społeczeństw – przechodzenia od nacjonalizmu etnicznego, do nacjonalizmu obywatelskiego (Fedorenko, 2012). Problemy wewnętrzne poszczególnych krajów przeplatają się z problemami wzajemnego konkutowania krajów Azji Centralnej w ramach regionu.

Uruchomienie Nowego Szlaku Jedwabnego może mieć swoje uzasadnienie w konieczności wsparcia tworzących się nowych społeczeństw i organizmów ekonomicznych w zupełnie nowych warunkach oraz wykrystalizowania się kategorii regionalnych, które powinny być bardziej efektywne aniżeli tradycyjne kategorie narodowe. Droga do takiego celu jest jednak jeszcze daleka. Charakterystycznym staje się tutaj balansowanie pomiędzy wielokulturowością a tworzeniem poczucia identyfikacji z nowym samodzielnym państwem.

Udział Chin w rozwoju Azji Centralnej wpływa bez wątpienia pozytywnie na wzrost gospodarczy regionu i na podniesienie miejscowych standardów życia, co sprzyja ogólnej stabilizacji politycznej i społecznej. Jednocześnie, stosunek do Chin poszczególnych społeczeństw krajów Azji Centralnej, pomimo perspektywy ewidentnych korzyści gospodarczych, jest często rozdarciem pomiędzy obawami przed absolutnym zdominowaniem przez sąsiada – giganta, a chęcią korzystania z jego dynamiki gospodarczej i pochodzących od niego sił napędowych.

Kontynuacja tradycji Szlaku Jedwabnego zmierzająca w stronę większej integracji regionu pozostaje jednak ważną opcją i inspiracją w gąszczu bieżących dylematów. Jedwab naturalny przetrwał tysiąclecia i dalej cieszy się ogromnym popytem, ale w kontekście współczesnego Szlaku Jedwabnego może pozostawać li tylko symbolem, gdyż w handlu regionalnym dominuje już współczesna struktura wymienianych produktów. Kraje Azji Centralnej stanowią jed-

nak wygodny punkt tranzytowy dla chińskiego eksportu w kierunku Morza Kaspijskiego, Rosji i Europy, choć w przypadku przystąpienia Kirgizji i Tadżykistanu do Unii Celnej (Białoruś-Kazachstan-Rosja), inspirowanej w dużej mierze przez stronę rosyjską, ten proces może ulec spowolnieniu.

Odrodzenie się idei Szlaku Jedwabnego nie kojarzy się już nikomu z łańcuchami karawan na pustyni, ani z międzynarodowym handlem pojedynczym towarem luksusowym, ale raczej ze znalezieniem odpowiedniej inspiracji i mechanizmów dla integrowania wielkiego historycznego regionu, którego ważnym fragmentem są Chiny (szczególnie ich zachodnie prowincje) i Azja Centralna. W warstwie ekonomicznej jest to zatem operowanie nowoczesną gamą produktów i wzajemne korzystanie z bogatych zasobów regionu, wspólne inwestycje, tworzenie nowoczesnej infrastruktury dla przesyłania towarów, ludzi i informacji. Dla mniej rozwiniętych krajów Azji Centralnej jest to szansa na wykorzystanie dynamiki rozwoju odwiecznego sąsiada – teraz przebijającego się na sam szczyt hierarchii globalnej nowego mocarstwa światowego, jakim stały się Chiny, i szansa na przyciąganie inwestycji do nowego regionu jako całości silniej niżby mogły temu podołać wysiłki odizolowanych, pojedynczych krajów.

We współczesnym świecie znaczenie fizycznej odległości od partnerów gospodarczych maleje, szczególnie w obrębie produkcji technicznie wysoko zaawansowanej. Pozostaje jednak relatywna atrakcyjność i pewność masowego zaopatrzenia w surowce z blisko położonych lokalizacji, ale i tutaj – choćby ze względu na skalę swojego popytu – Chiny muszą realizować swój import surowcowy nie tylko od najbliższych sąsiadów, ale i w skali globalnej.

Sens tworzenia w XXI w. „Nowego Szlaku Jedwabnego” i bezpośrednie, tradycyjnie liczone korzyści ekonomiczne stąd płynące, są oczywiste dla mniej rozwiniętych i biedniejszych krajów regionu. Chiny, jako druga co do wielkości potęga globalna myślą i kalkulują swoją strategię kategoriami globalnymi i politycznymi. Są to dwie różne perspektywy, które musiałyby się zbiec w jednym punkcie, gdyby idea Nowego Szlaku miała zakończyć się sukcesem.

W głównym nurcie, Chiny zachowują naturalne preferencje do rozwijania stosunków gospodarczych z innymi wiodącymi potęgami gospodarczymi jak UE, Stany Zjednoczone i Japonia, oraz technologicznie zaawansowanymi, regionalnymi partnerami z grupy nazwanej kiedyś *Newly Industrialised Economies (NIEs)* I. szczebla (Singapur, Południowa Korea i Taiwan) oraz II. szczebla (Indonezja, Malezja, Tajlandia, czy Filipiny) (Weiss, 2004).

Z punktu widzenia mniej rozwiniętej Azji Centralnej struktura prowadzonej wymiany, w której kraje tego regionu postrzegane są przede wszystkim jako źródło surowców (szczególnie ropy i gazu, minerałów trudnodostępnych i hydroenergii) oraz jako relatywnie mało wymagający rynek zbytu, odpowiada twardym realiom ekonomicznym i wygląda na utrwaloną w dużym stopniu praktykę. Natomiast, poza szczegółowymi zjawiskami o znaczeniu lokalnym, nie istnieje do tej pory wystarczająco silny mechanizm, dzięki któremu potęga

i dynamika gospodarki Chin wspomagałaby w stopniu wystarczającym wysiłki mniej rozwiniętych krajów Azji Centralnej w zakresie koniecznych przemian strukturalnych. Pomimo działań podejmowanych zarówno przez rządy, organizacje międzynarodowe, jak i społeczeństwo obywatelskie²⁰ na rzecz popierania wszechstronnej i nowoczesnej integracji w regionie Szlaku, dotychczasowe rezultaty w tej dziedzinie należy uznać co najwyżej za umiarkowane.

W warstwie ekonomicznej recepta na sukces krajów Azji Centralnej jest generalnie znana²¹: mozolne zdobywanie tożsamości dla regionu jako całości i zacieśnianie integracji tak, aby decyzja potencjalnego inwestora była stymulowana atrakcyjnością całego regionu, a nie tylko pojedynczego kraju. Niezwykle ważne jest tutaj generalne uatrakcyjnienie procesu lokowania inwestycji w sektory nietradycyjne. Istnieje potrzeba demonstrowania większej stabilności zarówno politycznej, jak i ekonomicznej, dostarczania dobrej informacji na temat możliwości inwestycyjnych, tworzenie odpowiednio sprzyjającego klimatu inwestycyjnego oraz zachęcających do inwestowania regulacji ekonomicznych i prawnych – włącznie z ograniczeniem i wyplenieniem zjawisk korupcyjnych.

Jak jednak pokazuje na przykład doświadczenie europejskie, integracja czerpie swoje natchnienie i tworzy trwałe związki również poprzez historyczną więź kulturową pomiędzy całymi społecznościami. Warstwa kulturowa odgrywa tutaj ważną rolę, choć sam kontekst kulturowy nie może być kategorią tylko sztucznie dolepioną na samym końcu uruchamiania pożądaných procesów ekonomicznych. Kompleks spraw ekonomicznych, politycznych i kulturowych rozgrywa się jednocześnie we współczesnym, silnie wielokulturowym świecie – dokładnie takim jaki powstawał w wyniku działania historycznego Szlaku i jaki stanowi dalej naturalną otoczkę zachodniego krańca Chin i całej Azji Centralnej.

Koniecznym jest postrzeganie mechanizmów integracji regionalnej jednocześnie i automatycznie z ich wymiarem społecznym i kulturowym, bo proces taki – jeśli ograniczony jedynie do zagadnień gospodarczych – jest płytki i sztuczny. Warstwa kulturowa, włączająca swobodny przepływ ludzi wraz z wzajemną interakcją poszczególnych części społeczeństw, ze współpracą akademicką, różnymi rodzajami masowej i indywidualnej turystyki kultywującej dawne tradycje regionalne, mogą być ważnymi filarami integracji w regionie.

W tej dziedzinie – szczególnie w porównaniu z istniejącym potencjałem - w historycznym regionie Azji Centralnej nie dzieje się najlepiej. W tej chwili

²⁰ Np. *The World Citizens Organisation* i *Silk Road Global Alliance*, międzynarodowe organizacje społeczeństwa obywatelskiego, które wspólnie z ONZ oraz samodzielnie, wraz z miastami-gospodarzami, od 2006 r. organizują corocznie platformy dyskusyjne i wymiany doświadczeń pod nazwą „*Silk Road Mayors Forum*” dla społeczeństw i ich liderów w historycznym regionie, a ostatnio – w skali globalnej. W październiku 2013 r. odbyło się ósme z kolei tego typu spotkanie w miejscowości Yeosu w ROK, a dziewiąte jest planowane w Urumqi (Chiny) we wrześniu 2014 r.

²¹ Patrz na przykład sugestie i oceny zawarte w *Investment Guide to the Silk Road*, 2007.

najprostsze realia są takie, iż łatwość i teoretyczna prędkość podróżowania możliwa od strony technicznej, stoi często w wyraźnej sprzeczności z realnymi możliwościami przemieszczania się wzdłuż dawnego Szlaku. Podróżowanie najeżone jest różnorodnymi niesprawnościami, barierami politycznymi oraz administracyjnymi (różnego rodzaju ograniczenia pozostałe z przeszłości, restrykcyjne wymogi paszportowe i wizowe, nowe ograniczenia nałożone z myślą o ochronie bezpieczeństwa podróżnika w czasach walki z terroryzmem).

Pomimo częstego szermowania hasłami *global village*, realia współczesności są dalej najczęściej narodowo-centriczne i sprzyjają głównie realizacji własnych, egoistycznych interesów. Tym bardziej inspiracja czerpana ze szlachetnego nurtu naszej cywilizacji w przeszłości jest szczególnie przydatna. Na dziś pozostaje jeszcze mnóstwo do zrobienia w sprawach złożonych i relatywnie prostych. W świecie współczesnym roi się od dziesiątków konferencji popierających turystykę na historycznym Szlaku Jedwabnym, tymczasem turyści potykają się co krok o prymitywne przeszkody. Organizacje wyspecjalizowane ONZ, takie jak np. Światowa Organizacja Turystyki (UNWTO), mówią od dawna o potrzebie wprowadzenia w regionie Szlaku Jedwabnego specjalnej wizy turystycznej, która byłaby okresowo ważna w kluczowych krajach historycznego Szlaku, bez potrzeby wydawania oddzielnych pozwoleń na podróż w każdym z nich. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat postęp jest jednak prawie zerowy.

Turysta i handlowiec napotyka dalej archaiczne procedury na przejściach granicznych, nieujednolicone standardy i regulaminy. Wszystko to jest zakorzenione w słabościach systemu zarządzania oraz w historycznie rozbudowanej korupcji krajów Azji Centralnej i poszczególnych organizacji. Wzmoczony ruch turystyczny mógłby prowadzić do szerszych kontaktów, wzrostu popytu na usługi turystyczne, zwiększonych inwestycji w tym sektorze i różnych innych ważnych efektów mnożnikowych, a nawet mógłby się stać bodźcem do bardziej zaawansowanej integracji czysto ekonomicznej.

Współczesny Nowy Szlak Jedwabny – jest zatem raczej kandydatem na „nowy-stary” region o własnej tożsamości, ale dopiero czas pokaże, czy potrzebne do integracji mechanizmy ekonomiczne są wystarczająco silne, a proces obalania barier kulturowych – skuteczny. Faktyczny postęp na dzień dzisiejszy w dziedzinie integracji regionalnej jest dość powolny i większość haseł pozostaje w dużej mierze w obszarze życzeniowym.

Do argumentów przemawiających za integracją regionalną na terytorium dawnego Szlaku należy również zaliczyć te, na które wskazuje najświeższy raport opracowany przez *Human Development Report Office* ONZ (2014). Za temat przewodni Raport bierze zjawisko „odporności” („*vulnerability / resilience*”). Zjawiska te można obserwować w kontekście negatywnym – swojego braku odporności i szczególnej wrażliwości („*vulnerability*”) na negatywne zjawiska społeczne i gospodarcze. Są to ryzyka, których różnorodność i czasem siła relatywnie zwiększyły się we współczesnym świecie. Można je również obser-

wować w kontekście diametralnie przeciwnym – istniejącej odporności („*resilience*”) u poszczególnych społeczeństw, czy też ich segmentów, na owe niekorzystne zjawiska.

Odporność, lub jej brak występuje tak w skali globalnej – świata, jak i w skali poszczególnych krajów i ich grup, a czasem dotyczy zbiorowości ludzi o określonej charakterystyce (np. wiekowej i zawodowej, czy rodzinnej). Zdaniem niniejszego Raportu (UNHDRO, 2014), dla analizy postępu społecznego i jego wymiaru humanitarnego nie wystarcza zatem uwzględnienie zmieniającego się pola zasadniczych wyborów człowieka, czy zakresu jego prawa do edukacji, ochrony zdrowia, lub zmiana przeciętnych, ekonomicznych standardów życia. Nowym, ważnym elementem rozumowania staje się również odporność poszczególnych zbiorowości społecznych na strukturalne i bieżące zagrożenia współczesnego świata – różnego kalibru i różnego pochodzenia. W centrum uwagi jest zatem ocena stopnia ryzyka na jakie jest narażony współczesny człowiek oraz odwrotność tego wskaźnika – poczucie pewności i bezpieczeństwa tego człowieka oraz ocena zabezpieczeń jakie są podejmowane w ramach strukturalnych działań prewencyjnych i bieżącego zarządzania ryzykiem. Istotnym dla członków określonych społeczności jest to, jak władza krajowa i władza organizacji wyższego szczebla potrafi je zabezpieczać przed niestabilnością polityczną, katastrofami naturalnymi, niekorzystnymi zjawiskami ekologicznymi, czy też na przykład szokami ekonomicznymi (w tym ostatnim przypadku, również przez możliwość dywersyfikacji form majątku oraz i dywersyfikacji źródeł dochodów). Zmniejszony brak tego typu „odporności” może ograniczać ludzkie zdolności tworzenia dochodu i w stopniu istotnym zmniejszać zakres ludzkich wyborów.

W duchu analizy przedstawionej w Raporcie (UNHDRO, 2014, s. 8) byłoby połączenie działań na rzecz integracji, oddalania ryzyka i skoordynowania poszczególnych polityk krajów byłego Szlaku Jedwabnego. Stare, jak i pojawiające się współcześnie nowe zagrożenia, mogą szczególnie motywować kraje o pewnych wspólnych mianownikach ekonomicznych, społecznych i kulturowych²² do indywidualnych, lecz ponadnarodowo skoordynowanych odpowiedzi na owe zagrożenia, do wspólnego wykorzystania dostępnych zasobów i do uznania określonych zasad koordynacji poszczególnych polityk. Wspólna aktywność może pomóc dokonać pewnej korekty w mechanizmach czysto wolno-

²² Grupa krajów, które są w centrum niniejszego artykułu jest zróżnicowana, ale posiada również pewien wyraźny wspólny mianownik, do którego należy również wysokość wskaźników HDI (*Human Development Index*). Najświeższe wielkości tego wskaźnika przekazuje wyżej wymieniony Raport ONZ z roku 2014. Omawiane kraje dawnego Szlaku zajmują pozycje w środkowych warstwach rankingu – od Kazachstanu (pozycja 70), poprzez Chiny (bez Hong Kongu – pozycja 91), do miejsc 116-133 dla pozostałych krajów Azji Centralnej.

rynkowych – nadać działaniom odpowiednie priorytety, odpowiednio rozszerzyć kooperację i ostatecznie zintegrować głównych aktorów takiego działania – od organizacji państwowych i międzynarodowych, do organizacji obywatelskich oraz przedstawicieli sektora prywatnego.

Zakończenie

Jeśli końcową refleksją niniejszego opracowania może być to, iż historyczny Szlak Jedwabny jeszcze nas dziś choć trochę inspiruje, to jest to samo w sobie zjawisko bardzo cenne. Jedwabny Szlak musi pozostać dla współczesnych ważnym symbolem współpracy, z charakterystyczną dla siebie różnorodnością kulturową i jasną alternatywą dla wojen. Chodzi o wzorzec, w którym wizja budowanego wspólnie dobrobytu stawiana jest wyżej niż partykularizm polityczny, a intensyfikacja wymiany turystycznej i współpracy w dziedzinie kultury są warunkami *sine qua non* rozwoju kompleksowej integracji regionalnej.

W warstwie kulturowej – zachowawczość poglądów i różnorakie bariery natury psychologicznej, tkwiące uprzedzenia i pozostałości produktów starej propagandy, są barierami, które trzeba obalać, aby wartościowe współcześnie mechanizmy mogły funkcjonować. W rezultacie – wspólny interes gospodarczy i dialog pomiędzy zainteresowanymi stronami powinien prowadzić uczestników w stronę adekwatnej politycznej elastyczności i poszanowania obywatelskich praw jednostki.

Chińska perspektywa w czasach Szlaku Jedwabnego była pragmatyczną i globalną jak na tamte czasy; z natury rzeczy, taką też teraz pozostaje. Perspektywa krajów Azji Centralnej jest, i jeszcze długo będzie, przede wszystkim narodową – choć być może stanie się również regionalną. Sztuka funkcjonowania państw w dzisiejszych realiach polega jednak właśnie na umiejętności połączenia tych dwóch elementów: szerokiego, globalnego, gdzie nie ma zjawisk wyizolowanych od kontekstu całej planety, oraz bliższego sobie terytorium „własnego podwórka”. Nie ma w tym żadnej sprzeczności.

Szlak Jedwabny jest wspólnym dziedzictwem ludzkości, a jedna z jego tajemnic przetrwania, ważna dla współczesnych pokoleń, tkwi w umiejętności porozumienia się, niekonfrontacyjnego i korzystnego dla zaangażowanych stron działania gospodarczego. Szlak Jedwabny to przede wszystkim i zawsze - pokonywanie barier kulturowych w interakcji suwerennych i jednocześnie powiązanych ze sobą partnerów.

Bibliografia

Beckwith, Ch. J., (2009) *Empires of the Silk Road, A History of the Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*, University Press.

- Central Asia Human Development Report. Bringing Down Barriers: Regional Cooperation for Human Development and Human Security*, (2005), UNDP Regional Bureau for Europe and the Commonwealth of Independent States, Bratislava.
- Christian, D., (2000), *Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History*, Journal of World History.
- Fallows J., (2013), *China Airborne. The Test of China's Future*, Vintage Books, New York.
- Fedorenko V., (2013), *The New Silk Road Initiatives*, Rethink Paper 10, Rethink Institute Washington DC.
- Fedorenko V., (2012), *Central Asia: From Ethnic to Civic Nationalism*, Rethink Paper 03, Rethink Institute Washington DC.
- Hübner, W., (2014), *Współczesny Szlak Jedwabny a tradycja: Chiny i Azja Centralna*, *Zeszyty Naukowe Uczelni Vistula* 34/2014, ss. 5-37.
- Hübner, W., (2013a) *W poszukiwaniu filarów dynamicznego świata w nowym układzie sił: championi Dalekiego Wschodu*, Monografie AFiBV pod redakcją K. Rybińskiego, s. 163-199, Warszawa.
- Hübner, W., (2013b), *Innowacje w Chinach: od starożytności do wyzwań dnia dzisiejszego*, *Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula*, Nr. 2(36)/2013, kwiecień-czerwiec.
- Ibraimov, S., (2009), *China – Central Asia Trade relations: Economic and Social Patterns*, *China and Eurasia Forum Quarterly* Vol. 7 No. 1 (2009), p. 47-59.
- Industries in 2012*, (2011), The Economist Intelligence Unit.
- International Trade Centre UNCTAD/WTO, (2003), *Needs Assessment and Programme Design for Strengthening Central Asia's (Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Uzbekistan) Trade Support Network and National Trade Strategy*; key authors: Williams Ph., Frost W., Soliev F., Geneva.
- Investment Guide to the Silk Road*, (2007), UNDP, UNCTAD, UN WTO.
- Kajdańska A., Kajdański E., *Jedwab; szlakami dżonek i karawan*; Książka i Wiedza, 2007.
- Kynge, J. (2007), *China Shakes the World. The Rise of a Hungry Nation*, Phoenix.
- OECD, (2012), *Looking to 2060: Long-term global growth prospects. A going for growth report*, "OECD Economic Policy Papers" No. 3.
- Paramonov, V., Stokov A., Stolpovskiy O., (2008), *Rossiya i Kitai v Tsentralnoi Azji: polityka, ekonomika, bezopasnost'*, Bishkek.
- Petri, P., Zhai, F., (2013), *Navigating a Changing World Economy: ASEAN, the People's Republic of China, and India*, Asian Development Bank Institute Working Paper Series, No. 404.

- Prandecki K., Fronia M., Kafara A., Wawrzyński M., (2011), Polska w 2050 r. – Wyzwania na drodze do przyspieszenia. *Przyszłość. Świat-Europa-Polska*, nr 2/24/2011.
- Wong, E., (2011), *China Quietly Extends Footprints Into Central Asia*, New York Times, 2011.01.02.
- Weiss, J., (2004), *People's Republic of China and Its Neighbors: Partners or Competitors for Trade and Investment?* ADB Institute Discussion Paper No.13, August 2004.