

Sylwester Szafarz

Doświadczenia historyczne

Są doświadczenia historyczne, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju naszej cywilizacji, które nie budzą poważniejszych wątpliwości, rozbieżności merytorycznych i interpretacyjnych. Do takich dokonań należy, bez wątpienia, epopeja i dorobek starożytnych i średniowiecznych szlaków jedwabnych. Chcę napisać o nich pokrótce w kontekście obecnych rozważań teoretycznych, programowych i działań praktycznych odnoszących się do najnowszych chińskich propozycji ws. nowych szlaków jedwabnych XXI wieku oraz towarzyszących im pasów gospodarczych. W tych przypadkach, historia powtarza się co do joty bez najmniejszych wątpliwości. Jest to, naturalnie, powtórka w znacznie większej skali i z wykorzystaniem nowoczesnych środków i możliwości (np. ogromne kontenerowce i pociągi towarowe zamiast karawan wielbłądzych i zaprzęgów konnych). Ale istota i sedno sprawy pozostaje niezmiennione w tamtym i we współczesnym nam przypadku.

Z reguły, każdy człowiek ma swoje indywidualne i oryginalne spojrzenia na historię. Dlatego też owe spojrzenia, oceny i wnioski z niej wynikające są niezwykle urozmaicone i zróżnicowane a nierzadko sprzeczne. Jednak zdecydowana większość ludzkości jest chyba zgodna, co do jednego: historia magistra vitae est (historia jest nauczycielką życia). Natomiast zasadnicze rozbieżności pojawiają się zazwyczaj przy próbach oceny dobrych i niedobrych wydarzeń historycznych. Kiedy dyskusja dotyczy dobrych dokonań, np. wielkich odkryć i wynalazków, to jedni mówią, że historia się powtarza, a inni – że nie. Podobnie w przypadku niedobrych wydarzeń, jak np. wojny, klęski żywiołowe, patologie czy epidemie. Jedni twierdzą, że historia się powtarza w takich razach, zaś inni, że nie, a przecież wojny mają tylko tyle wspólnego między sobą, że noszą taką samą nazwę (wojna) i że mieszczą się w tej samej kategorii poczynań ludzkich, ale każda z wojen jest, w gruncie rzeczy, odmienna. Ogromne zamieszanie merytoryczne i intelektualne oraz różnice interpretacyjne tego rodzaju można by mnożyć w nieskończoność.

Już sama nazwa instytucji (stare szlaki jedwabne) wskazuje dobitnie, jaki towar był najpierw transportowany na nich. Rzeczywiście, do VII wieku Chiny miały monopol na produkcję jedwabiu i skrzętnie ukrywały tę tajemnicę. Została jednak ona wykradziona wówczas przez emisariuszy zachodnich i monopol się zakończył. Ale szlak służył jeszcze długo do transportowania jedwabiu i wielu innych towarów (o czym poniżej) oraz dóbr niematerialnych (kulturalnych, religijnych, naukowych, obyczajowych itp.) w obie strony – ze Wschodu na Zachód i z Zachodu na Wschód. W związku z tym, jego rola gospodarcza, cywilizacyjna i kulturotwórcza była (i jest) przeogromna oraz nie ma porównania z niczym innym w całym

dziejach ludzkości. Naturalnie, Szlak Jedwabny był „wynalazkiem” chińskim. Funkcjonował on od III wieku p.n.e. do XVII wieku n.e. Ale, gwoździem ścisłości naukowej i prawdy historycznej, „wynalazek” ten miał swego prekursora, a mianowicie, tzw. perską drogę królewską, o długości 2.900 km, która funkcjonowała w latach 500 – 330 p.n.e., za panowania dynastii Achemenidów i łączyła miasto Susa (Północna Persja) z miastem Smyrna (ob. Izmir) w Azji Mniejszej, nad Morzem Egejskim (ob. Turcja). Stary Szlak Jedwabny przebiegał wzdłuż (albo obok) tej drogi. W istocie rzeczy, chodzi przy tym nie o jeden szlak (w rozumieniu – droga) lecz o całą dość gęstą sieć lądowych i morskich połączeń komunikacyjnych i transportowych o łącznej długości ponad 12.000 km, łączących Chiny z Indiami, z Indochinami, z Azją Środkową, z Bliskim Wschodem, z Afryką Wschodnią i z Europą.

Początek głównej nitki Szlaku datuje się od czasów panowania dynastii Han w Chinach (207 r. p.n.e. – 220 r. n.e.). Jego punktem wyjścia było miasto Chang'an w Środkowych Chinach (obecnie Xi'an, znane z wykopalisk armii terakotowej cesarza Qin Huandi) oraz niektóre porty na wschodnim wybrzeżu Chin. Na swoim odcinku, Chińczycy wydłużyli nawet wielki mur chiński, żeby zapewnić odpowiednią ochronę Szlaku. Mniej więcej od 220 r. p.n.e. datują się pierwsze kontakty Chin z Zachodem.

Można wyróżnić trzy główne odgałęzienia Szlaku. Dwa spośród nich omijały pustynię Taklamakan i płaskowyż tybetański: północne – poprzez Chiny (prowincje Gansu i Shanxi, po czym spotykały się one w okolicach miasta Kaszgar, w Sinkiangu), Mongolię i dalej, w kierunku Azji Środkowej i Bliskiego Wschodu, oraz południowe – zmierzające do Indii, Persji, Arabii, także do Bliskiego Wschodu (Liban, Syria, Palestyna), a potem – statkami – do Grecji, Rzymu, Afryki Północnej, a nawet do Portugalii i Szwecji. Trzecie odgałęzienie przebiegało na Północ od gór Tianszan i wiodło poprzez Turpan, Talgar i Almaty (ob. Kazachstan). Jedna z odnóg zmierzała dalej na Zachód, poprzez dolinę Fergany i pustynię Karakorum, a jeszcze inna szła w stronę Morza Aralskiego, Kaspijskiego i Czarnego.

Karawany podążały głównie po stepach, na których rosła trawa i występowała obfitość wody. W ten sposób nie deptały one zasiewów na polach uprawnych. Na Szlaku powstawały liczne miasta, z których najbardziej znane to: Samarkanda, Bucharra i in. Oazy, karawanseraje i miasta azjatyckie odegrały ogromną rolę w rozwoju starego Szlaku Jedwabnego. W samych tylko Indiach zachowało się 12 zabytkowych miast (w 7 prowincjach) z okresu świetności Szlaku, objętych patronatem UNESCO – jako dziedzictwo światowe. Od 22 czerwca 2014 r., pod patronatem tym znajduje się 5.000 km Szlaku z dziesiątkami unikalnych zabytków – poczynając od Środkowych Chin aż do regionu Zhetsyu w Azji Środkowej.

Natomiast starożytny morski Szlak Jedwabny łączył porty Południowo-Wschodnich Chin z Indochinami, z Jawą i in. Statki handlowe docierały do Filipin, do Brunei, do Syjamu, do Malakki, do Indii, opływały ten subkontynent, zmierzając do Persji i do Arabii, a następnie do Rogu Afrykańskiego, szczególnie do Somalii. Pływały też dalej poprzez Morze Czerwone (nie było jeszcze Kanału Sueskiego), w związku z czym towary przewożono (kawałek) drogami lądowymi do Nilu a następnie – barkami i statkami do państw Morza Śródziemnego. W owych czasach, najsłynniejszym żeglarzem (Kolumbem chińskim) był admirał Zheng He (1371 r. – 1435 r.), w okresie wczesnej dynastii Ming. Na polecenie cesarzy Yongle i Xuande odbył on 7 podróży na „morza zachodnie” (Ocean Indyjski i dalej), m.in., wokół Wschodnich i Południowych Chin, Indochin, Indii i Arabii. Dotarł także na Cejlon (ob. Sri Lanka), do Cieśniny Ormuz, do Mekki, Adenu i Mogadiszu.

W czasach starożytnych, głównymi kupcami korzystającymi ze Szlaku byli Chińczycy, Hindusi, Persowie, Somalijczycy, Syryjczycy, Ormianie, Grecy, Rzymianie i Baktrianie [1], a następnie

Arabowie – od czasów powstania i ekspansji islamu. Historia nie zna przypadku, aby któryś z owych kupców przemierzył cały Szlak. Ale znane są przykłady wybitnych podróżników azjatyckich i europejskich, którzy wnieśli cenny wkład do lepszego poznania i zrozumienia pomiędzy Wschodem i Zachodem.

Najpierw kilka słów o Chińczyku Zhang Qian (data urodzenia? – zm.: 114 r. p.n.e). Jako wysłannik cesarza Wudi z dynastii Han, odbył on liczne podróże, wzdłuż Szlaku Jedwabnego, do Sinkiangu i po Azji Środkowej, w latach 138 – 126 p.n.e. Dostarczył na dwór cesarski wiele cennych informacji i przywiózł do Chin próbki nieznanych tam jeszcze towarów, warzyw, roślin uprawnych itp. W tym sensie, może on być traktowany jako jeden z prekursorów handlu międzynarodowego.

Niemniej cenny wkład do analizowanego dzieła wniósł Marco Polo (1254 r. – 1324 r.), wenecki kupiec i podróżnik. Przemierzył on Szlak Jedwabny i dotarł do Chin karawaną. W sumie, jego podróże trwały tam 24 lata. Spotkał się z ówczesnym władcą, Kubilaj Chanem, od którego otrzymał wiele zleceń (jak byśmy dziś powiedzieli), zachwycił się, w szczególności, pięknem miasta Hangzhou i ogromem wielkiego kanału łączącego je z Pekinem (do dziś). Chińskie impresje Marco Polo zostały ujęte w postaci dzieła pt.: „Opisanie świata”, które stanowiło oryginalne i unikalne, na owe czasy, źródło wiedzy o Chinach dla Włochów i dla innych Europejczyków.

Zresztą, Szlak Jedwabny miał swoje przedłużenie europejskie w postaci Szlaku Bursztynowego – od Wenecji do Sankt Petersburga, poprzez Lublany, Sopron, Bratysławę, Brno, Kłodzko, Wrocław, Biskupin, Malbork, Gdańsk, Kaliningrad (Jantarny), Nidę, Palangę, Rygę i Estonię. Od XVI wieku p.n.e. aż do końca imperium rzymskiego w V wieku, bursztyn znad Bałtyku był eksportowany w region Morza Śródziemnego i dalej na Wschód – Szlakiem Jedwabnym. Nic przeto dziwnego, że bursztyn cieszy się nadal dużą popularnością wśród Chińczyków i innych Azjatów. Co ciekawe, cenne okazy bursztynu znajdują się w naszyjniku egipskiego faraona Tutanchamona (1333 r. – 1324 r. p.n.e.) i w greckiej świątyni Apollo w Delfach. Niemal bursztynu trafiło także do Syrii oraz do Myken.

Jak wspomniałem, Szlakiem Jedwabnym przewożono dość szeroki „asortyment towarów”. Ze Wschodu: poza jedwabiem, papier, (proch?), herbata, rękodzieła, przyprawy, porcelana, metale, żywność, kamienie szlachetne, wyroby garncarskie i wiele innych. Z Zachodu: bursztyn, nefryt (jadeit), złoto, żywność, wino, winogrona, rośliny uprawne, wyroby jubilerskie i in. Towary transportowano zazwyczaj od jednego punktu postojowego do drugiego i tak przekazywano je aż do punktu docelowego w obie strony. W ten sposób, po upływie znacznego czasu, natrafiono na pozostałości jedwabiu chińskiego sprzed 2.000 lat w Egipcie!

Istniała odrębna nitka Szlaku Jedwabnego, zwana Szlakiem Herbaciano-Konnym (Tea-Horse Road). Prowadziła ona z Yunnanu, poprzez Syczuan – do Bengalu i do Birmy. Głównymi przedmiotami handlu wymiennego była herbata (m.in. słynna Puher-cza prasowana w kostkach), sól oraz małe, ale silne koniki tybetańskie. Faktem jest jednocześnie, iż Szlakiem Jedwabnym przewożono również niewolników na Zachód i że stanowił on znakomity kanał przepływu dóbr niematerialnych: cywilizacyjnych, kulturalnych, naukowych, religijnych i in. Tą drogą kontaktowały się filozofie, astronomie, medycyny i religie. Np. tzw. greko-buddyzm doprowadził do powstania buddyzmu Zen w Azji.

Znaczącą rolę w rozwoju Szlaku Jedwabnego odegrały kolejne wielkie cywilizacje starożytności. Weźmy najpierw pod uwagę imperium Scytów [3], rozciągające się, u szczytu swej potęgi, od niziny węgierskiej, Karpat, Krymu i dolnej Wołgi aż po przełęcz Kansu w Chinach. Scytowie sprzyjali, w szczególności, rozwojowi powiązań pomiędzy Bliskim Wschodem, Północnymi

Indiami i Pendżabem. Jeszcze większy wkład do rozwoju instytucji Szlaku Jedwabnego wniosła cywilizacja helleńska. Było to związane najpierw z wyprawami Aleksandra Macedońskiego ku obszarom Azji Środkowej. Założył on, m.in., miasto pod nazwą Oddalona Aleksandria, co stanowiło ważny etap w ewolucji Szlaku Jedwabnego, szczególnie jego północnego odgałęzienia. Poczynając od roku 330 p.n.e., Grecy przebywali, łącznie, na obszarach Azji Środkowej ponad 300 lat. Dotarli aż do Kaszgaru w Sinkiangu (zwanym również chińskim/wschodnim Turkiestanem).

Po Grekach, również imperium rzymskie było ważnym importerem wyrobów chińskich i generatorem innych kontaktów Europy z Chinami. Jednakże upadek tego imperium, zapoczątkowany w V wieku, oraz ekspansja islamu (od VII wieku), szczególnie Turcji (od X wieku), na obszarach Azji Środkowej, zahamowała w znacznej mierze rozwój wymiany handlowej i innej za pośrednictwem Szlaku Jedwabnego. Dalsze zmniejszenie jego znaczenia międzykontynentalnego i regionalnego nastąpiło w wyniku wielkich odkryć geograficznych z przełomu XV i XVI wieku oraz rozwoju transportu morskiego, który był (i jest) znacznie tańszy od lądowego. Niemniej jednak, niektóre odcinki Szlaku funkcjonowały aż do początku XX wieku, jak np. pomiędzy Chinami, Tadżykistanem, Afganistanem, Pakistanem i Indiami. Instytucja Szlaku zdała dobrze egzamin również w czasie II wojny światowej na Dalekim Wschodzie i agresji japońskiej przeciwko Chinom. Wówczas to Japonia okupowała wszystkie porty morskie Wschodnich Chin. Żeby zapewnić sobie niezbędne dostawy w wojnie wyzwolenczej z Japończykami, kierownictwo Kuomintangu zwróciło się do Stalina z prośbą o zbudowanie przez ZSRR drogi lądowej (o długości ponad 3.000 km) wzdłuż północnego odcinka Szlaku. Odegrała ona wielką rolę strategiczno-zaopatrzeniową i przyczyniła się do pokonania militarystów japońskich.

Powyżej podałem jedynie wybrane i najważniejsze przykłady z całej ewolucji starego Szlaku Jedwabnego, liczącej dobrze ponad 2.000 lat. Świadczą one jednoznacznie o jego kardynalnym i nieprzemijającym znaczeniu, obok innych wielkich dokonań historycznych, dla rozwoju naszej cywilizacji w czasach starożytnych, średniowiecznych i nowożytnych.

Bez wątpienia, stary Szlak jest nie tylko pierwowzorem dla nowych Szlaków XXI wieku, ale także bezprecedensowym zwiastunem przemian jakościowych w świecie, jakie miały się dokonać w okresie od wojen napoleońskich do dziś i które określamy mianem kolejnych „pięciu globalizacji” – nie zawsze udanych i pomyślnych dla poszczególnych obywateli i dla całych społeczności zamieszkujących Ziemię, ale – bez wątpienia – jak najbardziej zyskownych dla najbogatszych! Stąd też wynika moje przeświadczenie, że nowe Szlaki Jedwabne sprzyjać będą odwróceniu tych proporcji i stymulowaniu budowy świata sprawiedliwego oraz nowego zrównoważonego i pokojowego ładu międzynarodowego na naszej umęczonej planecie.

Nowe Szlaki

Niedawne inicjatywy przywódców chińskich ws. nowych Szlaków Jedwabnych (lądowych i morskich) XXI wieku oraz towarzyszących im pasów ekonomicznych są obecnie przedmiotem intensywnych poczynąń władz i odpowiednich instytucji ChRL oraz konsultacji z przedstawicielami licznych krajów całego świata. W ostatnim okresie najwyżsi przywódcy chińscy odwiedzili ponad 20 krajów i prowadzili rozmowy także na omawiane tematy. Prezydent Xi Jinping odbył 8 podróży zagranicznych w 2015 r. Inicjatywy chińskie określa się w skrócie mianem OBOR (z angielskiego: One Belt One Road), czyli Jeden Pas i Jeden Szlak. W tym przypadku, historia powtarza się bez najmniejszych wątpliwości. Z tym wszakże, że istota

Szlaków pozostaje wprowadzić niezmienioną, ale walory jakościowe nowych Szlaków oraz ich zasięg różnią się zasadniczo od ich starożytnych protoplastów. Tym, mianowicie, że nowe Szlaki mieć będą, primo, charakter globalny a nie tylko regionalny i eurazjatycki oraz, secundo, będą one dostosowane do obecnych realiów i do przyszłych potrzeb Chin i pozostałych krajów – z uwzględnieniem konieczności innowacyjnej przebudowy świata oraz z wykorzystaniem współczesnych możliwości i instrumentów wynikających głównie z imponującego postępu naukowo-technicznego.

Bardzo bogatą już problematykę OBOR chciałbym przedstawić w sposób jak najbardziej metodyczny, usystematyzowany, zwięzły i zrozumiały. Zaczniemy, przeto, od aspektów chronologicznych, które stanowią już pierwsze kamienie milowe na drodze prowadzącej do realizacji wytyczonego celu:

- wrzesień 2013 r.: prezydent Xi Jinping przedstawił, po raz pierwszy, koncepcję OBOR podczas swej wizyty oficjalnej w Kazachstanie,
- październik 2013 r.: koncepcja ta została ponowiona i rozwinięta w czasie wizyty prezydenta Xi w Indonezji poprzez dodanie do niej propozycji ws. rozwoju współpracy Chiny – ASEAN, utworzenia morskiego Szlaku Jedwabnego XXI wieku oraz AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank),
- listopad 2013 r.: w uchwale III Plenum XVIII KC KPCh wyeksponowano konieczność przyspieszenia prac zmierzających do tworzenia nowych Szlaków Jedwabnych,
- luty 2014 r.: podczas spotkania prezydentów Xi i Putina uzgodniono plany dotyczące utworzenia OBOR, a strona rosyjska wyraziła zgodę na dołączenie nowych Szlaków lądowych do istniejącej już rosyjskiej (eurazjatyckiej) linii kolejowej,
- marzec 2014 r.: premier Li Keqiang przedstawił propozycje utworzenia korytarzy ekonomicznych Chiny-Pakistan (w realizacji) oraz Bangladesz-Chiny-Indie-Myanmar,
- maj 2014 r.: zainaugurowano centrum logistyczne w porcie Lianyungang (prowincja Jiangsu) zbudowane wspólnie przez Chiny i Kazachstan, kosztem 98 mln USD,
- listopad 2014 r.: prezydent Xi ogłosił utworzenie Funduszu Błękitnych Szlaków („Silk Road Fund”) w wysokości 40 mld USD, marzec 2015 r.: Wang Yi, minister spraw zagranicznych ChRL zapewnił, że OBOR nie jest w niczym podobny do powojennego amerykańskiego planu Marshall’a, że nie stanowi on narzędzia geopolityki i wyrazu mentalności „zimnowojennej” lecz jest owocem kompleksowego podejścia do współpracy międzynarodowej („Product of Inclusive Cooperation”).

Kompleksowe założenia merytoryczne, ekonomiczne, strategiczne i programowe zostały przedstawione w publikacji Rady Państwa (Rządu) ChRL pt.: „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st – Century Maritime Silk Road”, Pekin, marzec 2015 r. Publikacja ta jest do wglądu w Internecie, natomiast jej wersję polską, pt.: „Jedwabne Szlaki XXI wieku”, można uzyskać w Ambasadzie ChRL w Warszawie. Wśród najważniejszych spośród ww. założeń wymienić należy zgodność OBOR z Kartą Narodów Zjednoczonych oraz z zasadami pokojowego współistnienia i współpracy państw. Inicjatywa chińska jest otwarta dla wszystkich, nie tylko dla państw i społeczeństw, które miały historyczny związek ze starym Szlakiem Jedwabnym. Nowe Szlaki będą funkcjonować na zasadach wolnego rynku i wzajemnych korzyści. Priorytetami we współpracy pomiędzy ich uczestnikami będą: koordynacja poczynań politycznych, synchronizowanie planów i przedsięwzięć infrastrukturalnych, swobodna wymiana handlowa, integracja finansowa i współpraca pomiędzy społeczeństwami.

Naturalnie, nowe Szlaki mieć będą własne rozwiązania instytucjonalne i organizacyjne.

Niemniej jednak, strona chińska proponuje ustanowienie forum „na szczycie” ws. OBOR oraz zakłada optymalne wykorzystanie w tym celu istniejących już organizacji i instytucji, takich, jak: Szanghajska Organizacja Współpracy, BRICS, ASEAN+Chiny (tzw. 10+1), Asia-Pacific Economic Cooperation, Asia-Europe Meeting oraz wiele organizacji azjatyckich, mechanizmów współpracy Chin z państwami regionu Mekongu, krajami arabskimi i in. Pomocne w tych celach będą także rozmaite międzynarodowe fora, targi i wystawy gospodarcze oraz instytucje i imprezy kulturalne, jak np.: Boao Forum for Asia, China-ASEAN Expo, China-Eurasia Expo, CIFIT (China International Fair for Investment and Trade, w mieście Xiamen), China-Russia Expo oraz Silk Road International Culture Expo i in.

Jeśli zaś chodzi o dotychczasowe dokonania praktyczne w sferze realizacji ww. założeń programowych, to przede wszystkim, trzeba spojrzeć na główne wskaźniki statystyczne makro dotyczące współczesnej gospodarki chińskiej i jej rozmiarów globalnych. W tym świetle, zasadność, filozofia i logika nowych Szlaków wydaje się oczywista.

Niech więc przemówią najnowsze dane liczbowe:

- wartość PKB ChRL (wedle wskaźnika PPP – Purchasing Power Parity): 19,5 bln USD, czyli około 18% Światowego Produktu Brutto (PKB USA – 17,9 bln USD),
- wartość obrotów handlu zagranicznego: 3,8 bln USD (w tym: eksport: 2,22 bln USD, spadek o 1,1% w stosunku do roku 2014, import: 1,61 bln USD, spadek o 14,4%),
- wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Chinach, w 2014 r.: 119,6 mln USD (III miejsce w świecie, wzrost o 1,7% w stosunku do roku 2013),
- wartość inwestycji chińskich za granicą: 6,4 bln USD (przewidywany wzrost do 20 bln USD około roku 2020) [3],
- wartość rezerw walutowych: ponad 4 bln USD (suma ta może poważnie wzrosnąć w wyniku niedawnego uznania przez MFW juana chińskiego za międzynarodową walutę rozliczeniową i włączenia jej do koszyka pięciu najważniejszych walut świata).

Program OBOR obejmuje już 60 krajów i około 3 mld ludności świata. Na kraje te przypada około 30% obrotów chińskiego handlu zagranicznego. Program ten jest uznawany przez niektórych polityków, ekonomistów i politologów za największe przedsięwzięcie globalne od czasów planu Marshall’a oraz za chińską odpowiedź na amerykańskie plany utworzenia Trans Pacific Partnership (TPP) bez udziału Chin. Chińczycy protestują zdecydowanie przeciwko takim porównaniom. Natomiast, nowe Szlaki Jedwabne udoskonala i usprawnia połączenia (Connectivity) Chin z resztą świata (i vice versa), szczególnie w ramach kontynentu eurazjatyckiego. Intensywne prace trwają już na 900 obiektach Szlaku, kosztem 890 mld USD. Inwestycje te będą szczególnie korzystne dla krajów biednych, ale zapewnią one także pracę i możliwości kooperacji wielu firmom zachodnim, japońskim czy australijskim. Strategię chińską ws. nowych Szlaków określa się obrazowo (i poetycko) jako „sznur pereł”, czyli szlaki jako sznury a na nich perły w postaci głównych ośrodków (portów, stacji kolejowych, centrów logistycznych itp.), takich współczesnych karawanserajów!

Jednocześnie, władze Państwa Środka podejmują aktywne starania celem dostosowania prowincji i wielkich miast chińskich do wymagań nowych Szlaków Jedwabnych. Na te cele przeznaczono już 230 mld USD. Wiodącą rolę w tym zakresie wyznaczono, m.in.:

północno-zachodniej prowincji Sinkiang (Xinjiang), stosunkowo najmniej rozwiniętej pod względem gospodarczym, ale położonej strategicznie i posiadającej bardzo bogate zasoby naturalne (np. gazu, ropy naftowej, 22% zasobów ogólnochińskich oraz węgla – 40%).

Prowincja ta współpracować będzie, w szczególności, z sąsiadami północno-zachodnimi i północno-wschodnimi Chin, prowincja Mongolia Wewnętrzna – z Rosją i z Mongolią, a

provincje Heilongjiang, Jilin i Liaoning – z rosyjskim Dalekim Wschodem, prowincje Guangxi i Yunnan – z sąsiednimi państwami ASEAN itp.

Podobną rolę wyznacza się też wielkim miastom chińskim, szczególnie Szanghajowi, w którym funkcjonuje już pilotażowa specjalna strefa ekonomiczna oraz: Pekinowi, Tianjin, Ningbo, Guangzhou (Kanton), Xiamen, Shenzhen, Qingdao, Dalian, Fuzhou, Haikou i Sanya, a także Xi'an (to bardzo symboliczne z uwagi na jego wspaniałe tradycje w ramach starego Szlaku Jedwabnego), Lanzhou in. W tych programach duże znaczenie przywiązuje się także do rozwijania współpracy z Hongkongiem, z Makao i z Tajwanem.

Głębszego zastanowienia wymagają uwarunkowania, względy i przyczyny makro, które skłoniły kierownictwo chińskie do podjęcia decyzji inwestycyjnych ws. nowych Szlaków, których realizacja będzie czymś absolutnie wyjątkowym w dziejach świata. Najprostszym i najbardziej oczywistym wytłumaczeniem tego jest fakt, iż rozwój międzynarodowej współpracy gospodarczej i handlowej wymaga nowoczesnej infrastruktury transportowej i komunikacyjnej dla przewożenia ludzi i towarów oraz dla przekazywania informacji. Ww. decyzje pozostają też, niewątpliwie, w ścisłym związku z obecnym nowym etapem polityki reform i otwarcia ChRL na świat, realizowanej z powodzeniem od roku 1978 i doskonalonej od roku 2012. Ponadto, analizowane plany służyć będą modernizacji i dynamizowaniu rozwoju gospodarczego Chin, Eurazji i całego świata, tworząc nowe miejsca pracy, zwiększając potencjał produkcyjny oraz rozszerzając ramy kooperacji międzynarodowej. Tym bardziej, że program ten obejmuje nie tylko szlaki lądowe i morskie, ale również rurociągi, elektryczne linie przesyłowe, kanały i środki łączności, nawigację satelitarną i najnowsze technologie oraz towarzyszące im obiekty infrastrukturalne i gospodarcze, m.in. 20 transgranicznych specjalnych stref ekonomicznych (SSE). Do zestawu tego dodałbym jeszcze propozycję rozbudowy lotniczych Szlaków Jedwabnych pomiędzy zainteresowanymi państwami.

Nowe Szlaki służyć będą także realizacji zamiarów Chin i ich sojuszników, szczególnie z grona BRICS, Szanghajskiej Organizacji Współpracy i ASEAN, zmierzających do jakościowej przebudowy świata na nowych sprawiedliwych i zrównoważonych zasadach oraz do ustanowienia wielobiegunowego układu sił globalnych i nowego ładu międzynarodowego.

Promotorzy, uczestnicy i zwolennicy nowych Szlaków mają, nadto, głęboką świadomość strat i spustoszenia, jakie wywołuje II globalny kryzys ekonomiczno-finansowy w gospodarkach poszczególnych krajów, regionów i kontynentów oraz w całym gospodarstwie światowym.

Dlatego też, zamierzone wielkie inwestycje infrastrukturalne na wielu kontynentach, regionach, morzach i oceanach przynosić będą cenne owoce antykryzysowe służące położeniu kresu obecnej zapaści ekonomicznej i finansowej (np. zadłużenie!) na świecie, wywołanej przez skrajnych neoliberalistów amerykańskich oraz niedopuszczeniu do petryfikacji czy też do recydywy kryzysowej. Słowem, urzeczywistnienie koncepcji nowych Szlaków Jedwabnych stać się może potężną siłą motoryczną rewitalizacji, uzdrowienia i rozwoju całej naszej cywilizacji. Strona chińska koncentruje swoje wysiłki w analizowanej dziedzinie na priorytetowych kierunkach, którymi są: Azja, Europa i Afryka, ale nie tylko. Znaczącym przedsięwzięciem będzie budowa połączeń drogowych między Chinami a Myanmar. Łatwo się domyśleć, że chodzi, m.in. o ułatwienie dotarcia lądowego do strategicznie ważnej Cieśniny Malakka, przez którą przepływa około 75% importu ropy naftowej do Chin. Czołowe miejsce w tym kontekście zajmują, rzecz oczywista, państwa Azji Środkowej, podobnie jak w przypadku starego Szlaku Jedwabnego. Wartość obrotów handlowych Chin z tymi państwami wyniosła 60 mld USD w roku 2014.

Jeśli chodzi o połączenia lądowe (kolejowe i drogowe), to – na kontynencie eurazjatyckim – ich

główna trasa północna przebiegałaby następująco: Pekin – Ułan Bataar – Nowosybirsk – Bilkian (tu spotkanie z linią południową) i dalej już wspólnie w kierunku zachodnim: Kazań – Moskwa – Warszawa – Duisburg – Francja – Madryt. Linia południowa: Yiwu (wschodnie wybrzeże Chin, 300 km na południe od Szanghaju) – Chengdu (istnieje już jego połączenie kolejowe z Łodzią[4]) – Chongching – Xi'an – Lanzhou – Urumqi – Khorgas – Bilkian (tu połączenie z linią północną). Działająca już linia kolejowa: Yiwu – Madryt (nowy Szlak Jedwabny) jest najdłuższym połączeniem kolejowym na świecie (ponad 10.000 km, prawie 800 km więcej niż magistrala transsyberyjska, podróż trwa 21 dni). Od tej linii przewidziane są odgałęzienia: Biszkek, Duszanbe, Teheran, Istambuł, Sankt Petersburg, Praga, Hamburg i Rotterdam. Na konferencji premierów G16+1 (Chiny + Europa Środkowo-Wschodnia), Belgrad, grudzień 2014, uzgodniono zbudowanie nowoczesnej linii kolejowej na trasie: Pireus – Skopje – Belgrad – Budapeszt). Na podkreślenie zasługuje fakt, iż w kolejnictwie chińskim i w budowie autostrad dokonał się ostatnio ogromny postęp rozwojowy i modernizacyjny, jakościowo i ilościowo. Dlatego też, zainteresowane kraje leżące wzdłuż nowego Szlaku Jedwabnego i Pasa Ekonomicznego skorzystają z najnowocześniejszych chińskich technologii, know-how, sprzętu i taboru w tej branży.

Chińczycy uczestniczą też w budowie ważnych połączeń lądowych, szczególnie kolejowych, w Afryce Wschodniej i w innych regionach Afryki. Mają tam już wiele wcześniejszych imponujących dokonań w tej mierze. Np. sławetna linia kolejowa Tanzam (Tanzania-Zambia) łącząca port Dar es Salaam w Tanzanii z miastem Kapiri Mposhi, w środkowej Zambii. Ten kraj był odcięty od morza ze względu na swe położenie geograficzne, a dzięki ww. linii uzyskał taki dostęp. Jej budowa trwała od roku 1968 do roku 1976. Długość: 1.860 km. Chiński wkład finansowy: 400 mln USD.

Jeszcze bardziej imponująco wyglądają chińskie plany rozbudowy sieci kolejowej w obydwu Amerykach. Zaczniemy od Południowej: główne przedsięwzięcie infrastrukturalne nazywa się następująco: kolej łącząca dwa oceany (Twin Ocean Railway) lub transamerykańskie przedsięwzięcie kolejowe (Trans American Railway Project). Chiny zamierzają zainwestować w to około 10 mld USD. Linia (4.400 km) połączy Porto Do Acu (niedaleko od Rio de Janeiro), nad Atlantykiem, poprzez Mato Grosso, Capinorte (tereny rolniczo-hodowlane), Corrado (region tropikalny z unikalnymi ekosystemami), Andy aż do jednego z portów peruwiańskich, nad Pacyfikiem (Puerto Ilo, Callao, Mollendo lub Llo Arica?). Linia ta mieć będzie wielkie znaczenie dla usprawnienia importu chińskiego z Brazylii, o wartości 41 mld USD (maszyny, elektronika, samoloty, żelazo, stal, rudy metali, wołowina, artykuły rolno-spożywcze, kawa, cukier i in.), z Peru, o wartości 7 mld USD (miedź, pasze, ryby, owoce morza, owoce i in.), ale także z Wenezueli (ropa naftowa) i z Chile (miedź).

Rozważane są również możliwości udziału ChRL w modernizacji sieci kolejowej w USA (chińskie szybkie pociągi itp.). Zresztą, Chińczycy mają w tym zakresie niemałe doświadczenia i dokonania z przeszłości. Mianowicie, ponad 11.000 obywateli Państwa Środka uczestniczyło w budowie First Transcontinental Railroad, łączącej atlantyckie wybrzeże USA z wybrzeżem Pacyfiku i z Kalifornią (początek budowy – 1863 r.). Ów boom kolejowy w Stanach związany był ze sławetną „gorączką złota” (lata 60. XIX wieku).

Wracając do Azji, rozbudowie powiązań komunikacyjnych i transportowych towarzyszy tam jednocześnie tworzenie tzw. korytarzy ekonomicznych („Economic Corridors”), czyli owych pasów gospodarczych stanowiących ważny element programu OBOR. Najbardziej zaawansowane są prace nad korytarzem chińsko-pakistańskim: od miasta Kashgar (ważny ośrodek-oaza na starym Jedwabnym Szlaku, prowincja Sinkiang) do portu Gwadar (nad

Morzem Arabskim, prowincja Beludżystan). Długość: 2.442 km, koszt 46 mld USD, z czego 20% pokryje strona pakistańska. Drugi potężny korytarz budowany jest pomiędzy Indiami, Bangladesz, Myanmar i Chinami, na trasie: Kolkata – Dhaka – Mandalay – Kunming (stolica prowincji Yunnan). Długość korytarza: 3.000 km linii kolejowej (szybkie pociągi), z czego 2.800 km już istnieje. De facto korytarz pomyślany jest jako sieć połączeń kolejowych, drogowych (autostrady), wodnych i lotniczych oraz jako obszar wolnego handlu.

I wreszcie, jeśli chodzi o nowe Morskie Szlaki Jedwabne XXI wieku, to do programu tego włączone zostały wszystkie główne porty chińskie: Dalian, Qindao, Szanghaj, Fuzhou, Guangzhou (Kanton) i Haikou (na wyspie Hainan). Stamtąd Szlaki morskie mają prowadzić do: Hanoi, Kuala Lumpur, Dżakarty, Kolombo, Kalkuty, Nairobi, Aten (Pireus), Wenecji i dalej (łodem) do Rotterdamu. Chiny podjęły w ostatnich latach poważne starania celem ochrony i antypirackiego patrolowania szlaków morskich, np. w rejonie Morza Południowo-Chińskiego, Cieśniny Malakka, Zatoki Adeńskiej i u wybrzeży Somalii. Ponadto, prywatna firma z Hongkongu (Hong Kong Nicaragua Canal Development Group), której właścicielem jest Wang Jing, znany chiński miliarder, interesuje się możliwością budowy „Nicaragua Grand Canal”, który – podobnie jak Kanał Panamski – ma połączyć Atlantyk (od portu Brito, poprzez jezioro Nicaragua) z Pacyfikiem (do portu Punta Gorda/Bluefields). Kanał przebiegałby na północ od granicy nikaraguańsko-kostarykańskiej. Pozwolenie na budowę już jest i prace nad tą wielką inwestycją miały się rozpocząć jeszcze w 2015 r., ale zostały przeniesione na II połowę 2016 r. z powodu kłopotów giełdowych prezesa Wanga. Koszt inwestycji: około 50 mld USD.

Konkluzje

Przyznaję, iż powyższe skrótkowe przeanalizowanie, na kilkunastu stronach, bezprecedensowego i bogatego chińskiego programu inwestycji infrastrukturalnych w świecie, w ramach nowych Szlaków Jedwabnych XXI wieku, jest zadaniem dość karkołomnym pod względem merytorycznym, formalnym i intelektualnym. Takiego przedsięwzięcia jeszcze nie było w całej historii gospodarczej świata. Wyrażam wszakże cichą nadzieję, iż niniejsza „syntetyczna analiza” osiągnie swój cel i skutek, zapewniając maksymalnie kompleksowy obraz tego, co Chiny zamierzają zrobić wspólnie ze swymi licznymi partnerami w tym dziele. Bez wątplenia, przywódcy i specjaliści chińscy dobrze rozważyli wszelkie argumenty „za” i „przeciw” tego olbrzymiego przedsięwzięcia, które przecież jest nadal otwarte i może być uzupełniane i rozszerzane. Gdyby argumenty „przeciw” przeważały nad argumentami „za”, to zapewne Chiny i inne kraje partnerskie nie podejmowałyby tego wyzwania. Jego pomyślna realizacja zmieni na korzyść oblicze świata, szczególnie w kategoriach gospodarczo-społecznych, pozwoli wyprowadzić naszą cywilizację z zapaści kryzysowej oraz skierować ją na drogę zrównoważonego, sprawiedliwego i wzajemnie korzystnego rozwoju. Tak też, po części, było w przypadku starego Szlaku Jedwabnego.

Będziemy, przeto, obserwowali z dużym zainteresowaniem postępy w realizacji programu nowych Jedwabnych Szlaków XXI wieku. Bez wątplenia, zadanie jest ogromnie trudne i odpowiedzialne, biorąc pod uwagę obecną bardzo skomplikowaną sytuację międzynarodową, istniejące przeszkody i zagrożenia oraz rozliczne zjawiska patologiczne i negatywne. Inicjatywa chińska każe jednak myśleć o przyszłości świata w kategoriach pozytywnych i konstruktywnych. To budzi uzasadnione nadzieje. Realizm nakazuje jednak liczyć się z niedającymi się przewidzieć teraz przeciwnościami losu. Niektóre z nich mogą wynikać z tzw. „syndromu cesarsko-rzymskiego, napoleońskiego i in.”, kiedy to ówczesi przywódcy i społeczeństwa

„poszły na świat” zbyt szerokim frontem i zbyt daleko od źródeł zaopatrzenia oraz – w konsekwencji – nie zdołały utrzymać tego frontu.

Ze wstępnych analiz wynika jednak, iż, w przypadku nowych Jedwabnych Szlaków XXI wieku, ów front globalny ma optymalne rozmiary i choć wymagać on będzie bilionów dolarów oraz genialnego pomysłu i ogromnego wysiłku ludzkiego, to ww. „syndromy” nie zagrażają mu. Z polskiego punktu widzenia, bardzo istotne znaczenie ma strategicznie ważne uplasowanie Europy, także Środkowo-Wschodniej i Polski, w ramach programu nowych Szlaków Jedwabnych, tak jak to było onegdaj w historii. Współcześnie jednak nowe Szlaki umożliwią nam znacznie bardziej ułatwione, efektywne i szersze dotarcie, gospodarcze kulturalne i in., do wszystkich partnerów uczestniczących w programie nowych Szlaków.

Warszawa i Łódź już czynnie korzystają ze szlaku kolejowego od Yiwu i Chengdu do Madrytu, a Gdańsk od połączenia morskiego z Szanghajem już od ponad 60 lat. Dlatego też jest niezwykle ważne, aby Polska i cała Europa, z myślą o dobrze pojętych interesach własnych i wspólnych, włączyła się do realizacji analizowanego programu nowych Szlaków i pasów gospodarczych, który zrewolucjonizuje, przyspieszy i udoskonali rozwój naszej cywilizacji.

Sylwester Szafarz

Przypisy:

[1]. Baktريا, starożytna prowincja wchodząca w skład ówczesnego imperium perskiego, położona pomiędzy łańcuchami gór Pamiru i Hindukuszu, w dolinie rzeki Amu Daria (ob. Północny Afganistan i Tadżykistan). Rozkwit Baktarii przypadł na lata 600 p.n.e i 600 n.e., kiedy prowincja ta stanowiła swoisty pomost pomiędzy Wschodem i Zachodem, nie tylko w kwestiach handlowych. Nota bene: nazwa prowincji pochodzi najprawdopodobniej od łacińskiego pojęcia: camelus bactrianus (wielbłąd dwugarbny). Zresztą, zwierzęta te odegrały wielką rolę juczną i rozwojową na trasach starego Szlaku Jedwabnego.

[2]. Scytowie, jako plemiona koczownicze i wojujące (znakomici łucznicy) wywodzili się z południowej Syberii, ale byli pochodzenia perskiego. Początkowo zajmowali oni rozległe obszary od Altaju aż do dolnej Wołgi i Krymu. Ich ekspansja rozpoczęła się od VIII wieku p.n.e. Dotarli nawet do Syrii. Odniesli zwycięstwo nad armiami Aleksandra Macedońskiego. W III wieku n.e. zostali jednak pokonani przez Gotów, a następnie (w IV wieku n.e.) – przez Hunów. W taki to sposób, imperium Scytów przestało istnieć politycznie i strategicznie, ale jego wkład do rozwoju Szlaku jest nieprzemijający.

[3]. Proporcje inwestycji chińskich poza krajem prezentują się następująco: Hongkong – 58%, Ameryka Południowa – 13%, Europa – 6%, Ameryka Północna – 4%, Azja Południowo-Wschodnia – 4%, Australia – 3%, Afryka – 3%. Tylko w roku 2014, przedsiębiorcy chińscy zainwestowali łącznie 116 mld USD w 6.128 firmach zagranicznych w 156 krajach i regionach świata. Spodziewany jest wzrost tej sumy o 10% w ciągu najbliższych 5 lat.

[4]. W ciągu 2,5 roku funkcjonowania połączenia Chengdu - Łódź, pociągi towarowe odbyły już (do początku 2016 r.) 180 kursów tam-powrót. Na rok 2016 planuje się ponad 300 takich kursów; przy czym, połączenie ma być przedłużone do Hamburga i do Tilburga (w Holandii). Koszt transportu kolejowego stanowi zaledwie 1/5 frachtu lotniczego (cargo) a czas przejazdu koleją jest trzykrotnie krótszy od transportu morskiego.

