

Michał Zaremba, mgr
Uniwersytet Łódzki

<https://doi.org/10.26366/PTE.ZG.2017.94>

Nowy Jedwabny Szlak jako instrument chińskiej ekspansji we współczesnej gospodarce światowej

Streszczenie

Budowa Nowego Szlaku Jedwabnego przez Chiny, nawiązującego do antycznego szlaku handlowego staje się jednym z najciekawszych zjawisk zachodzących we współczesnym świecie i może stanowić jedno z największych wydarzeń w XXI wieku, trwale zmieniając światową gospodarkę i politykę. Celem artykułu jest analiza koncepcji Nowego Szlaku Jedwabnego pod względem jego znaczenia dla międzynarodowych stosunków ekonomicznych i politycznych oraz potencjalnych zmian, które może spowodować w gospodarce światowej. W celu realizacji tematu zakłada się przeprowadzenie analizy literaturowej oraz zbadanie wpływu budowy Nowego Szlaku Jedwabnego na podstawie dostępnych oraz prognoz. Artykuł składa się z trzech części, które kolejno będą poświęcone analizie roli Chin we współczesnym świecie, koncepcji Nowego Szlaku Jedwabnego oraz jego wpływowi na funkcjonowanie gospodarki światowej.

Słowa kluczowe: Nowy Jedwabny Szlak, Chiny, ekonomia międzynarodowa, geopolityka, geoeconomia

New Silk Road. The economic importance of Chinese expansion in the modern global economy

Abstract

Building the New Silk Road by China is becoming one of the most interesting phenomena in the contemporary world. Its construction, referring to the ancient trade route, may be one of the biggest events in XXI century, permanently has changed the world economy and politics. This article aims at analyzing the concept of the New Silk Road in terms of its importance for international economic and political relations and the potential changes that could result in the world economy. To understand the subject, the author is to analyze literature and to examine the impact of the construction of the New Silk Road on available forecasts. The article consists of three parts, which in turn will be devoted to the analysis of China's role in the modern world, the concept of the New Silk Road and its influence on the functioning of the global economy.

Keywords: New Silk Road, China, international economics, geopolitics, geoeconomics

JEL CODE: F02, F53, F55

Wstęp

Budowa Nowego Szlaku Jedwabnego, od momentu ogłoszenia jego budowy, stała się jedną z najczęściej badanych i dyskutowanych kwestii zarówno w dyskursie naukowym, jak i popularnym. Chiny, od lat budujące swoją pozycję jako mocarstwa, systematycznie dążą do dalszej ekspansji, której jednym z narzędzi będzie Nowy Szlak Jedwabny. Realizacja tego projektu, ze względu na skalę i rozmach, jest zjawiskiem unikalnym, który słusznie budzi najróżniejsze opinie.

Celem artykułu jest analiza koncepcji Nowego Szlaku Jedwabnego pod względem jego znaczenia dla międzynarodowych stosunków ekonomicznych i politycznych oraz potencjalnych zmian, które może spowodować w gospodarce światowej. W celu realizacji tematu za-

kłada się przeprowadzenie analizy literaturowej oraz zbadanie wpływu budowy Nowego Szlaku Jedwabnego na podstawie dostępnych oraz prognoz.

Artykuł składa się z trzech części, które kolejno będą poświęcone analizie roli Chin we współczesnym świecie, koncepcji Nowego Szlaku Jedwabnego oraz jego wpływowi na funkcjonowanie gospodarki światowej.

Chińska transformacja ekonomiczna i polityczna

Chiny bez wątpienia stały się jednym z najważniejszych graczy we współczesnej gospodarce i polityce. Gwałtowne przemiany i rozwój tego państwa od lat stanowi jeden z najciekawszych fenomenów współczesnego świata, zadziwiając zarówno badaczy, analityków i decydentów.

- Początki przemian gospodarczych w Chinach wiążą się z planem ambitnych reform gospodarczych zainicjowanych przez Deng Xiaopinga w 1978 roku. Władze chińskie przyjęły stopniowym urynkowaniu systemu ekonomicznego;
- faktycznym odejściu od maoizmu w sferze gospodarczej, politycznej, społecznej i kulturowej;
- otwarciu gospodarki narodowej na świat;
- budowie nowego ładu prawnego w państwie;
- przywróceniu szacunku dla dawnej kultury i tradycji chińskich oraz kultywowania starożytnych rytuałów.

Wówczas reformatorski i nowatorski program „czterech modernizacji” – rolnictwa, przemysłu, obrony narodowej oraz nauki i techniki (Kowalik 2005, s. 222), przy czym reformy gospodarcze koncentrowały się przede wszystkim na (Gawlikowski 2004, s. 118):

Ze względu na brak wcześniejszych doświadczeń w transformacji systemu społeczno-ekonomicznego, reformy te były wprowadzane stopniowo, początkowo w wybranych przedsiębiorstwach i instytucjach, co umożliwiało korektę rozwiązań przed ich implementacją w całym kraju (Szymański 2007, s. 184-185).

Rolnictwo było pierwszym obszarem, który został poddany reformom. Na wsiach nastąpił proces decentralizacji praw własności i zniesienia systemu komun rolniczych. Nadrzędnym celem tej reformy było zwiększenie produkcji rolnej i zapewnienie państwu samowystarczalności w wyżywieniu ludności. Równocześnie zaczęto tworzyć, wówczas jeszcze eksperymentalne, specjalne strefy ekonomiczne, w których dopuszczono swobodny przepływ kapitału, owocujący m.in. transferem nowoczesnych technologii i metod zarządzania, wykorzystywanych później w całym kraju. Pierwszą specjalną strefą ekonomiczną był Hongkong.

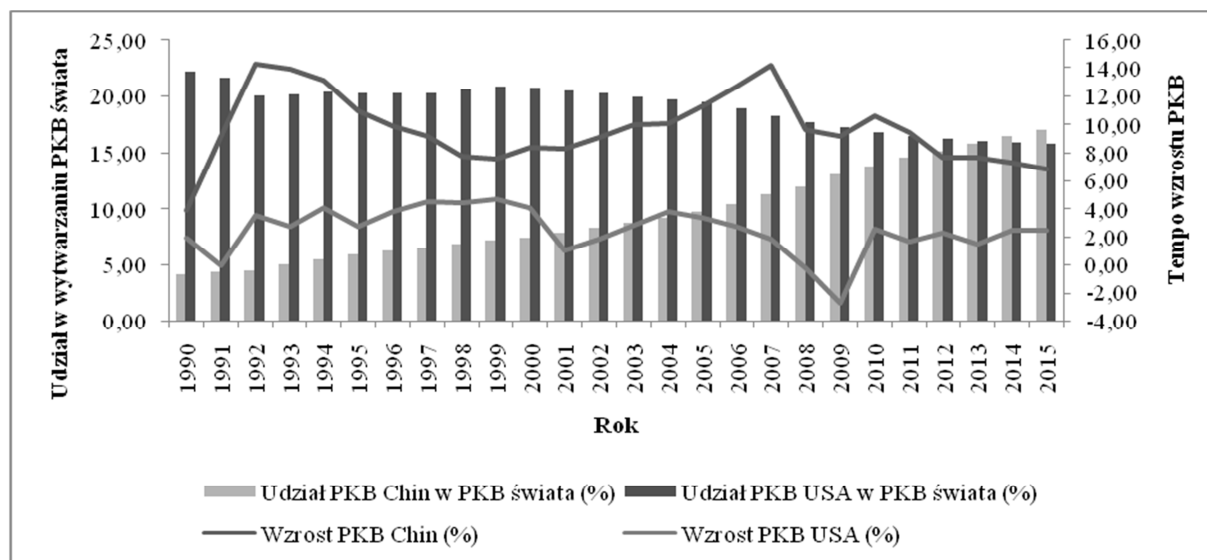
Od 1984 roku zaczęto modernizować przemysł, koncentrując się na wzroście wydajności i efektywności przy jednoczesnym zmniejszeniu biurokracji i unowocześnieniu metod zarządzania. Przedsiębiorstwom nadano relatywnie szeroką autonomię oraz umożliwiono dokonywanie alokacji zasobów poprzez system rynkowy.

Ostatecznie, w 1991 roku, rząd chiński zdecydował się porzucić gospodarkę centralnie planowaną na rzecz systemu rynkowego. Osiągnięcie pełnej gospodarki rynkowej miało nastąpić do 2000 roku.

Tak gwałtowne zmiany w światowym układzie gospodarczym miały dla świata znaczenie zarówno pozytywne, jak i negatywne. Z jednej strony Chiny stały się atrakcyjnym rynkiem zbytu dla szybko bogacących się państw Zachodu, z drugiej źródłem taniego importu oraz miejscem produkcji dla korporacji, co pozwalało na utrzymanie niskiej inflacji, ograniczało wzrost wynagrodzeń oraz pozwalało zwiększać popyt krajowy. Z drugiej strony nie sposób nie zauważyć negatywnych zjawisk: rola Chin jako największego nabywcy papierów dłużnych, umożliwiającego finansowanie deficytów budżetowych, rosnące deficyty handlowe; pośrednio wzrost cen surowców naturalnych uderzający w pozostałe kraje a będący konsekwencją gwałtownego wzrostu produkcji i industrializacji w Chinach.

Należy zaznaczyć jednak, że analiza tego giganta jest wciąż dość problematyczna – z jednej strony ogromna populacja Chin determinuje wysoki poziom produkcji, a tym samym poziom PKB. Tak więc osiągnięcie określonej wielkości PKB oraz wzrost udziału w PKB światowym oznacza de facto osiągnięcie jedynie nominalnej pozycję lidera. Nadal bowiem poziom życia, innowacyjność, jakość kapitału ludzkiego i instytucji w świecie Zachodnim wciąż są kilkukrotnie wyższe niż w Chinach. Proces ten obrazuje zatem wzrost potęgi ekonomicznej, ale do zrównania poziomu gospodarek jest jeszcze daleka droga (por. rysunek 1).

Rysunek 1. Porównanie tempa wzrostu PKB Chin i USA oraz ich udziału w PKB światowym



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *World Bank Economic Outlook*, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/01/weodata/index.aspx>

Oczywistym jest jednak, że rosnące współzależności oraz wzrost pozycji Chin niesie tyle zagrożeń, co korzyści. Zadłużenie zagraniczne w rękach Chińczyków może służyć jako potencjalne źródło nacisków i destabilizacji, a rosnące uzależnienie od chińskich towarów oraz zwiększające się rezerwy walutowe w Chinach mogą z łatwością wywołać kryzys i zapaść gospodarczą w całym świecie zachodnim. Zaniepokojenie może budzić produkcja przez Chiny towarów o coraz wyższym stopniu zaawansowania technologicznego oraz tendencję do nabywania przez chińskie korporacje znanych marek lub coraz ściślejszej współpracy z producentami z branży nowoczesnych technologii.

Problematyczny jest również fakt wzmocnienia pozycji Chin w Europie, zarówno poprzez coraz śmielsze inwestycje na tym kontynencie, jak i nabywanie papierów dłużnych państw europejskich, także z tzw. grupy PIGS (Hiszpanii, Portugalii, Włoch, Grecji), co może w konsekwencji politycznie uzależnić je od rządu w Pekinie. Interesująca jest również postępująca budowa Nowego Szlaku Jedwabnego.

Chińska koncepcja Nowego Szlaku Jedwabnego

Budowa Nowego Szlaku Jedwabnego, co oczywiste, nawiązuje do szlaku antycznego, który syntetycznie określa całość połączeń handlowych łączących najprawdopodobniej już od I tysiąclecia p.n.e Europę i Daleki Wschód (Uhlig 2007, s. 6). Ten najstynniejszy i najważniejszy szlak handlowy w historii zaczął zyskiwać na znaczeniu wraz z postępującą centralizacją ówczesnych mocarstw: Cesarstwa Chińskiego dynastii Qin i Han oraz Imperium Rzymskiego kontrolującego basen Morza Śródziemnego, umożliwiając intensyfikację handlu między Wschodem i Zachodem. W swej klasycznej postaci Szlak biegł od ówczesnej stolicy Cesarstwa Chińskiego – Chang’anu, przez obrzeża pustyni Takla Makan, docierając do Azji

Centralnej. Kolejno, poprzez Persję towary docierały do Antiochii, skąd mogły się rozprze-
strzeniać po innych ośrodkach Zachodu.

Starożytny Szlak Jedwabny przez wieki umożliwiał nie tylko handlową, ale i kulturową
wymianę między Wschodem i Zachodem, pełniąc istotną rolę aż do Wielkich Odkryć Geogra-
ficznych, które przebudowały system globalny. Fenomen Jedwabnego Szlaku polegał nie tyl-
ko na umożliwieniu wzajemnych interakcji między nacjami, ale przede wszystkim na współ-
udziale w tworzeniu i kształtowaniu kultury i cywilizacji. Z tego powodu badacze uważają, że
szlak był de facto całościowym systemem – politycznym, gospodarczym i kulturowym dla
Eurazji, którego osią były wzajemne kontakty (szeroko na ten temat: Beckwith 2009).

Dla współczesnych Chin Nowy Szlak Jedwabny jest przede wszystkim elementem strate-
gii geopolitycznej i geoekonomicznej umożliwiającej dalszą ekspansję, a w przyszłości zmia-
ny w ładzie światowym. Wiąże się to ściśle z ideą „wielkiego renesansu narodu chińskiego”,
który odzyskuje znaczenie i wagę, jaka mu przynależy ze względu na osiągnięcia cywiliza-
cyjne i kulturowe oraz potencjał i pozycję we współczesnych międzynarodowych stosunkach
gospodarczych i politycznych. Chiny, będące nie tylko państwem czy kulturą, ale przede
wszystkim wielką, starożytną cywilizacją, czują się na tyle silne by nie tyle nie wzorować się
na innych, ale samemu wytyczać ścieżki i nadawać ton tendencjom światowym (por. Hübner
2014, s. 5-31). „Nowy jedwabny szlak” także może mieć wiele korzystnych następstw i przy-
czynić się do ogólnego rozwoju. Może mieć też skutki negatywne, a jego powstawaniu i bu-
dowaniu towarzyszyć mogą wojny i konflikty. Jeśli jednak stanie się faktem, będzie ogrom-
nym sukcesem politycznym i ekonomicznym – przede wszystkim dla Chin, które w ten sposób
przybliżą się do roli faktycznego globalnego supermocarstwa. Stanowi to doskonałe narzędzie
do realizacji dyplomacji opartej na soft power, której głównym celem jest stworzenie pozy-
tywnego wizerunku państwa jako łagodnego i hojnego mocarstwa.

Inicjatywa zmierza do oparcia współpracy na zasadzie obopólnej korzyści, jako gry o su-
mie niezerowej (win-win cooperation), jako podstawy dalszego i harmonijnego rozwoju spo-
łecznego i gospodarczego poszczególnych państw, jak i całej gospodarki światowej. W celu
realizacji założeń poszczególne państwa winny koncentrować się na rozszerzeniu współpracy
w następujących kwestiach (*Jedwabne szlaki...* 2015, s. 11-24):

- koordynacji politycznej, która stanowi fundament urzeczywistnienia inicjatywy i realizuje
się poprzez współpracę międzyrządową, wielopoziomową wymianę międzyrządową.
W perspektywie kraje Szlaku mogą koordynować wzajemną strategię i politykę w zakre-
sie rozwoju gospodarczego, opracowywać plany i środki zmierzające do rozwoju współ-
pracy regionalnej i zapewniać wsparcie polityczne;
- połączeniach pomiędzy podmiotami, stanowiącymi priorytetową dziedzinę w idei Nowe-
go Szlaku Jedwabnego. Kraje położone wzdłuż szlaku powinny ulepszać powiązania do-
tyczące ich planów budownictwa infrastrukturalnego oraz systemów standardów tech-
nicznych, wspólnie rozwijać budowanie głównych przejść międzynarodowych, a także
tworzyć sieć infrastrukturalną, łączącą wszystkie subregiony w Azji, a także pomiędzy
Azją, Europą i Afryką;
- nieskrępowanym handlu – współpraca w zakresie inwestycji i handlu jest najważniejszym
zadaniem w budowaniu Szlaku, co oznacza konieczność zwiększenia ułatwień w zakresie
inwestycji i handlu oraz usuwania ewentualnych barier, celem zapewnienia zdrowego oto-
czenia dla biznesu. Kwestią otwartą jest ustanowienie ewentualnych stref wolnego handlu
celem wyzwolenia potencjału wzajemnej współpracy;
- integracji finansowej, stanowiącej ośnowę z budowy Szlaku, mającej na celu pogłębienie
współpracy finansowej i intensyfikacji wysiłków w zakresie tworzenia systemu stabilno-
ści walutowej, systemu inwestycji i finansowania oraz systemu informacji w sprawach
kredytowych;

- budowie i umacnianiu więzi społecznych, jako warunku koniecznego do zapewnienia poparcia realizacji idei Szlaku przez społeczeństwa poszczególnych państw.

Nowy Jedwabny Szlak jest jednostronną inicjatywą chińską finansowaną ze środków krajowych w ramach utworzonego specjalnie Funduszu Jedwabnego Szlaku, z kapitałem ok. 40 mld dolarów oraz wykorzystaniem międzynarodowych instytucji, utworzonych w ostatnich latach, głównie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIBB). W styczniu 2015 roku zapowiedziano dodatkowo utworzenie prywatnego Funduszu Rozwoju Energetyki, który planuje przyciągnięcie dla realizacji koncepcji Szlaku inwestycji rzędu 20 mld dolarów. Poza tym Chińczycy chcą stworzyć strefy wolnego handlu z krajami azjatyckimi i europejskimi, promować integrację finansową i tworzenie nowych korytarzy handlowych (Kaczmarek 2015). Nowy Szlak Jedwabny będzie dzielił się na lądowy Szlak spajający Daleki Wschód, Azję Centralną i Europę oraz Morski Szlak Jedwabny, który w zamysłu ma ściślej łączyć Chiny z pozostałymi krajami azjatyckimi, Indiami oraz Afryką.

Koncepcja, stając się jedną z kluczowych koncepcji rozwojowych Państwa Środka, co oczywiste, ma charakter międzynarodowy i ponadregionalny, obejmujący Azję Centralną stanowiącą podstawę Pasa Ekonomicznego, Azję Południowo-Wschodnią, jako fundament Morskiego Szlaku Jedwabnego oraz Pakistan w formie Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Gospodarczego (szeroko na temat relacji pakistańsko-chińskich: Głogowski 2016, s. 15-25). Lądowy Pas Ekonomiczny zespala Chiny, Azję Środkową, Rosję i Europę oraz region Zatoki Perskiej i Morza Śródziemnego, poprzez Azję Środkową i Azję Zachodnią. Ponadto wiąże on Chiny z Azją Południowo-Wschodnią, Azją Południową i Indiami. Z kolei Morski Szlak Jedwabny łączy wybrzeża chińskie z Europą poprzez Morze Południowo-Chińskie i Ocean Indyjski, jako jeden szlak oraz od wybrzeży chińskich poprzez morze Południowo-Chińskie aż do Południowego Pacyfiku z drugiej strony. Powyższe kierunki stanowią przestrzeń największego zainteresowania politycznego i ekonomicznego Chin. Niemniej sam szlak w zamysłu nie ogranicza się do Azji tylko, jak poprzednik, łączy Wschód z Zachodem. Ważnym elementem strategii są szeroko pojęte regiony i kraje tranzytowe: Europa Środkowo-Wschodnia, Bałkany, Kaukaz Południowy, Turcja oraz rejon Bliskiego Wschodu. Władze chińskie planują budowę nowego Euroazjatyckiego Pomostu Lądowego i rozwój połączeń gospodarczych: Chiny–Mongolia–Rosja, Chiny–Azja Środkowa i Zachodnia oraz Chiny–Półwysep Indochiński w oparciu o główne miasta położone wzdłuż Szlaku. Na morzu inicjatywa koncentruje się na wspólnym budowaniu sprawnych, bezpiecznych i efektywnych szlaków transportowych, łączących najważniejsze porty morskie. Ściśle powiązane z budową Szlaku jest ustanowienie korytarza ekonomicznego Chiny–Pakistan oraz Bangladesz–Chiny–Indie–Myanmar (Jedwabne szlaki... 2015, s. 11–13).

Mimo tych obiecujących, zadziwiających rozmachem, perspektyw wciąż należy mieć na uwadze problemy, z którymi mogą się mierzyć Chiny w najbliższych latach, a tym samym wpłynąć na budowę i funkcjonowanie Szlaku. Najważniejszą kwestią zdaje się być konieczność przestawienia orientacji gospodarki z proeksportowej (ale również nastawionej na przyjmowanie inwestycji zagranicznych) na nastawioną na rynek wewnętrzny. Perspektywnie problematyczna jest utrzymująca się dysproporcja między inwestycjami, które sięgają 50% PKB (i de facto napędzającymi gospodarkę Chin) i konsumpcją gospodarstw domowych, która kształtuje się wokół 1/3 dochodu narodowego (*Peddalling Prosperity...* 2012). Poważnym problemem jest korupcja oraz ewentualne konflikty społeczne mogące mieć źródło w rosnącym rozwarstwieniu dochodowym ludności lub w kwestiach politycznych – wystarczy wspomnieć tendencje niepodległościowe w Tybecie czy bunt ludności Ujgurskiej w Autonomicznym Regionie Xinjiang. Pytaniem otwartym jest również kwestia ewentualnych konfliktów związanych ze swobodami obywatelskimi i prawami człowieka. Poważnym problemem jest starzenie się społeczeństwa i nierównowaga w proporcjach między płciami, co jest związane zarówno z długotrwałą polityką jednego dziecka jak i historycznie uwarun-

kowaną preferencją dzieci płci męskiej. W końcu kwestią najwyższej uwagi jest problem ochrony środowiska i walki z zanieczyszczeniami (por. Liberska 2010, s. 340–346; Kamiński 2007, s. 37–39).

Pomimo tych wszystkich wątpliwości, sama koncepcja Nowego Szlaku Jedwabnego jest jednak nadzwyczaj interesująca i potencjalnie korzystna, poprzez intensyfikację wymiany handlowej i kulturowej, dla całego regionu Azji Centralnej i Wschodniej, jak i państw, które będą brały aktywny udział w tej inicjatywie. Dla Chin, jak się wydaje, największe znaczenie będzie mieć jednak aspekt rozszerzenia i umocnienia hegemonii oraz wpływów politycznych na świecie.

Ekonomiczne znaczenie Nowego Szlaku Jedwabnego w gospodarce światowej

Strategia „Jedna Droga, Jeden Szlak”, czyli Nowy Jedwabny Szlak w XXI wieku (One Belt One Road Initiative), została ogłoszona przez prezydenta Chin Xi Jinpinga w kazachskiej Astanie we wrześniu 2013 roku. Od tamtej pory jest realizowana z wielkim rozmachem przez państwo chińskie i jeśli się powiedzie, będzie miała potencjał mogący architekturę międzynarodowego ładu globalnego, w tym systemu wymiany towarowej, a co za tym idzie – wszystkich instytucji, będących kręgosłupem tego systemu.

Inicjatywa ta jest emanacją działań zmierzających do utworzenia świata wielobiegunowego, bardziej zrównoważonego, doceniającego różnorodność kulturową, opartego na wymianie gospodarczej i kulturowej oraz współpracy globalnej i regionalnej, w większym stopniu uwzględniającego głos i interesy państw słabiej rozwiniętych. Budowa nowych szlaków handlowych w perspektywie może mieć fundamentalne konsekwencje ekonomiczne i polityczne dla uczestników projektów. Może doprowadzić do skoordynowania i połączenia strategii rozwojowych krajów Szlaku oraz zwiększyć potencjał rynkowy regionu, jednocześnie stymulując inwestycję, konsumpcję i popyt globalny, a tym samym przekładając się na rynek pracy. Nie bez znaczenia jest także intensyfikacja kontaktów społecznych i kulturowych między poszczególnymi krajami, przy czym udział w Szlaku jest, zgodnie z deklaracjami, otwarty dla wszystkich podmiotów, zarówno państw, jak i instytucji międzynarodowych (*Jedwabne szlaki...* 2015, s. 7–8).

Powstanie Nowego Szlaku Jedwabnego może zmienić układ ekonomiczny oraz porządek globalny, jeśli chodzi o podział pracy i jej owoców. Wielkie odkrycia geograficzne oraz kolonializm stworzyły i utrwały system podziału pracy, redystrybuujących nadwyżkę wartości pracy i jej owoców z peryferii oraz półperyferii do krajów rdzenia. Kraje rdzenia dominują poprzez posiadanie i kontrolowanie najważniejszych środków produkcji oraz wykonują zadania o większym poziomie wiedzy (dominacja w produktach wysokiej techniki, innowacyjności, produktywności, finansach i handlu). Chiny są krajem, który przeszedł z peryferii do półperyferii (co przy ogromnej skali ludności i terytorium jest już wielkim sukcesem) i są na drodze do głębokiej zmiany całego systemu światowego oraz stania się krajem rdzenia w zupełnie nowym systemie, nieznanym przez 500 lat dominacji mocarstw morskich.

W wymiarze geopolitycznym może odwrócić skutki wielkich wypraw geograficznych, w wyniku których powstał system obrotu światowego, sprzyjający państwom morskim, historycznie ujmując państwom brzegowym Europy Zachodniej, a następnie morskiemu mocarstwu Stanów Zjednoczonych. Sukces Szlaku może zmienić relacje na korzyść lądowego systemu komunikacyjnego, łączącego odległe części Eurazji, ze wszystkim tego konsekwencjami. Tym samym Chiny wiążą się z szeroko pojętym Zachodem: Azją Środkową Europą. Jest to podyktowane zarówno obiektywnymi wymogami geopolityki, jak i dużymi rezerwami finansowymi oraz zapasami mocy gospodarki chińskiej po okresie intensywnego rozwoju, gdy PKB państwa środka rósł średnio o 10 proc. rocznie. Połączenie siecią transportową z Europą i krajami Unii Europejskiej scaliliby dwa najbardziej produktywne obszary Eurazji wraz z surowcowym zapleczem w Afryce.

W przypadku Rosji i państw Azji Centralnej koncepcja ta stanowi chińską odpowiedź na promowaną przez Moskwę Eurazjatycką Unię Gospodarczą. Chińska koncepcja – oparta na innych zasadach niż idea rosyjska – umożliwi obronę pozycji ekonomicznej Pekinu w Azji Centralnej bez konieczności otwartej rywalizacji z Rosją. Z kolei potraktowanie Rosji jako istotnego elementu Szlaku pozwoli złagodzić rosyjską niechęć do projektu. Tworzy też wrażenie gry o sumie dodatniej, które może przekonać Rosję, że nie warto sprzeciwiać się chińskim projektom w Azji Centralnej. Chociaż Rosja jest przewidziana jako część Szlaku, ta inicjatywa może podważyć samodzielne rosyjskie plany rewitalizacji infrastruktury kolei transsyberyjskiej, zwłaszcza we wschodniej części. Z drugiej jednak strony, w perspektywie mogą pojawić się potencjalne możliwości politycznego, demograficznego i w końcu ekonomicznego konfliktu z Rosją.

W odniesieniu do krajów ASEAN, koncepcja Szlaku i jej implementacja będą służyły z jednej strony złagodzeniu (choćby pozornemu) chińskiej hegemonii, z drugiej pozwolą na bardziej skuteczną obronę chińskich interesów w sporach terytorialnych. Inwestycje w poszczególnych krajach (np. planowana kolej w Tajlandii, port kontenerowy w Malezji) stworzą trwałą płaszczyznę dla współpracy. Zarazem koncepcja morskiego Szlaku stanowi legitymizację dla zwiększania obecności chińskiej marynarki wojennej na spornych wodach i prowadzenia przez nią zadań ochrony szlaków morskich; temu też będą służyć porty w Pakistanie, Mjanmie i Sri Lance.

Realizacja tej koncepcji wzmocni pozycję Chin względem Indii, niezależnie czy przyłączy się one do niej, czy też nie. Promując koncepcję Szlaku, Chiny zintensyfikowały relacje z krajami uznawanymi za bliskich partnerów New Delhi: Nepalem, Bangladeszem i Sri Lanką. Nepal i Bangladesz odgrywają rolę w połączeniu Chin z Oceanem Indyjskim przy ominięciu cieśniny Malakka. Sri Lanka bądź Malediwy mogą stać się kluczowym punktem dla chińskiej marynarki wojennej, pozwalającym jej utrzymywać stałą obecność na Oceanie Indyjskim. Wciągając Indie do projektu, Chiny mogą zneutralizować ich opór. Z drugiej strony Indiom zależy na inwestycjach w infrastrukturę portową, co może skłaniać je do współpracy z Chinami. Jeśli z kolei New Delhi odmówi współpracy, wówczas Indiom grozi utrata wpływów w tych krajach, które chcą skorzystać z potencjalnego chińskiego finansowania.

Zarówno koncepcja Szlaku, jak i jej realizacja otwierają perspektywy zwiększenia wpływów Chin w regionie Bliskiego Wschodu. Koncepcja Szlaku stanowi także sposób zacieśniania współpracy Chin z Turcją. Nowy Szlak może stać się narzędziem otwarcia Chin na Iran poprzez budowę połączenia przez Azję Centralną.

Europa jest dla Chin najważniejszym partnerem gospodarczym. Realizacja koncepcji Szlaku w wąskim zakresie – budowy połączeń infrastrukturalnych – pozwoli na zwiększenie obrotów handlowych i zdynamizowanie wymiany. Nawet częściowa realizacja projektu zwiększy dostęp Chin do rynku europejskiego oraz ułatwi zacieśnienie współpracy z UE. Europa Środkowo-Wschodnia może odegrać istotną rolę jako strefa tranzytowa i miejsce wejścia na rynek Europy Zachodniej. Ta część kontynentu może pełnić funkcję bramy do Europy Zachodniej, z portami morskimi i lądowymi.

Koncepcję Szlaku i jego znaczenie dla Europy Środkowo-Wschodniej należy wpisać w szerszy kontekst relacji Chin z regionem. Z punktu widzenia Chin główną zaletą regionu jest położenie geograficzne. Chiny oczekują, że kraje regionu mając otwarte rynki, będą opowiadały się za porozumieniem o inwestycjach i strefą wolnego handlu. Ponadto mogłyby one pomóc w ulepszeniu i marketingu produktów chińskich przed ich pełnym wejściem na rynek europejski. Dobre stosunki z Chinami i brak zadrażnień historycznych zmniejszają opór strategiczny wobec chińskich inicjatyw. Jednak Nowy Jedwabny Szlak **może** prowadzić do konkurencji pomiędzy poszczególnymi krajami o inwestycje, które będą niezbędnym elementem trasy.

Podsumowując, budowa Nowego Szlaku Jedwabnego w perspektywie może całkowicie zmieniać oblicze współczesnego świata oddziałując bezpośrednio na Eurazję i Afrykę, a pośrednio na obie Ameryki i pozostałe lądy. Zmiany te mogą fundamentalnie zmienić światową politykę i ekonomię. Mimo zagrożeń dla poszczególnych krajów związanych ze zmianą struktur produkcji i wymiany, mogą one w ostatecznym rozrachunku jednak okazać się korzystne dla wszystkich uczestników inicjatywy.

Podsumowanie

Budowa Nowego Szlaku Jedwabnego jest największym od lat projektem geopolitycznym i geoeconomicznym zmierzającym do głębokiej przebudowy ładu światowego. Dla Chin jest to sposób na rozszerzanie i utwierdzanie swoich wpływów, dalszy rozwój i ucieczkę z pułapki średniego dochodu by zbudować społeczeństwo co najmniej „umiarkowanego dobrobytu”.

Nowy Jedwabny Szlak przedstawia interesującą inicjatywę dla państw, które decydują się uczestniczyć w tym projekcie. Bezpośrednie korzyści wynikają z intensyfikacji wymiany handlowej i kulturowej oraz szerszej integracji pomiędzy uczestniczącymi podmiotami. W długim okresie mogą uwidocznić się zmiany związane z możliwym przebudowaniem ładu światowego i geopolitycznego przebiegunowienia. Należy zaznaczyć, że potencjalne korzyści muszą być analizowane łącznie z potencjalnymi kosztami związanymi z przebudową i zmianami strukturalnymi w gospodarkach krajów uczestniczących oraz możliwymi nowymi konfliktami.

Podsumowując, chińska inicjatywa z pewnością jest jedną z najważniejszych inicjatyw ostatnich lat i jeśli się powiedzie, wywoła dogłębne zmiany w funkcjonowaniu gospodarki światowej oraz jej podmiotów.

Bibliografia

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

Gawlikowski K. (2004), *Procesy transformacji w Chińskiej Republice Ludowej*, w: Gawlikowski K. (red.), *Azja Wschodnia na przełomie XX i XXI wieku. Przemiany polityczne i społeczne*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa.

Głogowski A. (2016), *Nowy jedwabny szlak –geopolityczne znaczenie współpracy Islamabadem*, „Przegląd Geopolityczny” nr 16.

Hübner W. (2014), *Współczesny Szlak Jedwabny a tradycja: Chiny i Azja Centralna*, „Zeszyty Naukowe Uczelni Vistula” nr 34.

International Monetary Fund (2016), *World Economic Outlook*, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/01/weodata/index.aspx>.

Jedwabne szlaki XXI wieku. Wizja i działania w sprawie wspólnego budowania Pasa Gospodarczego wzdłuż Jedwabnego Szlaku i Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku (2015), pl.china-embassy.org/pol/xwdt/P020150425734274256571.pdf.

Kaczmarek M. (2015), *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*. Komentarze OSW, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2015-02-10/nowy-jedwabny-szlak-uniwersalne-narzedzie-chinskiej-polityki>.

Kamiński T. (2007), *Problemy gospodarcze w relacjach Unii Europejskiej z Chinami*, w: Marszałek-Kawa J. (red.), *Powrót smoka. Marsz Chin ku pozycji globalnego mocarstwa*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.

Kowalik T. (2005), *Systemy gospodarcze. Efekty i defekty reform i zmian ustrojowych*, Fundacja Innowacja, Warszawa.

Liberska B. (2010), *Perspektywy rozwojowe chińskiej gospodarki do 2050 roku*, „Studia Ekonomiczne – Economic Studies” nr 4 (LXVII).

Special Report: China's Economy – Pedalling Prosperity (2012), „The Economist”, 26th

May

Szymański W. (2007), *Czy globalizacja musi być irracjonalna?*, Wydawnictwo SGH, Warszawa.

Uhlig H. (2007), *Jedwabny Szlak. Kultury antyku między Chinami a Rzymem*, Książnica, Warszawa.