

Jurij Latow

Wielki Jedwabny Szlak jako prolog gospodarki światowej

Ekonomia Międzynarodowa nr 1, 5-25

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Wielki Jedwabny Szlak jako prolog gospodarki światowej

Latow Jurij*

Przełożyła Alina Dymel

Współczesna historia gospodarcza w wielu przypadkach pozostaje sumą historii gospodarczej poszczególnych krajów (USA, Rosji, Chin i innych) lub w najlepszym przypadku regionów (Europy Zachodniej, Ameryki Łacińskiej...). Ta sytuacja jest pozostałością epoki XVIII–XIX wieku, kiedy to rozwój wiedzy historycznej był pod wieloma względami sposobem aktywizacji narodowej samoświadomości (szczególnie w krajach Europy Wschodniej). We współczesnym świecie podkreślanie narodowej odrębności stopniowo ustępuje miejsca akcentowaniu jedności ludzkiej cywilizacji. Dlatego aktywnie rozwijają się nowe kierunki historii badające nie odrębne kraje czy regiony, ale system ich wzajemnych stosunków i wzajemnych wpływów (odnosi się to przede wszystkim do analizy systemu światowego, której podstawy dał I. Wallerstein). Jednak badanie globalnych społeczno-ekonomicznych wzajemnych związków najczęściej dokonuje się w oparciu o materiały z zakresu historii nowych i najnowszych czasów. Jeśli zaś chodzi o historię gospodarczą bardziej zamierzchłych epok – w dalszym ciągu pozostaje ona prerogatywą narodowo ukierunkowanych podejść. W efekcie wiele fenomenów wczesnej historii gospodarki światowej pozostaje bez wnikliwej analizy.

* Latow Jurij Waleriewicz – dr nauk społecznych i ekonomicznych, samodzielny pracownik naukowy Akademii Zarządzania MSW Rosji, docent Rosyjskiej Akademii Ekonomicznej im. G. W. Plechanowa.

Jednym z takich fenomenów jest Wielki Jedwabny Szlak – system karawanowych dróg handlowych, łączący w jedyny w swoim rodzaju system ekonomiczny kraje Eurazji (od Europy Zachodniej do Chin) począwszy od II w. p.n.e. do XV w. n.e. Był on najrozleglejszą (ponad 7 tys. km) i najbardziej „długowieczną” drogą handlową w przedindustrialnym społeczeństwie. Odgrywał rolę ogniwa łączącego kraje różnych cywilizacji, o odmiennych systemach społeczno-ekonomicznych, stając się swoistym wstępem do współczesnego systemu światowej gospodarki (Stawiskij 1990). Fenomen Wielkiego Jedwabnego Szlaku jest doskonale znany, ale słabo zbadany¹. Najczęściej jest on rozpatrywany z punktu widzenia historii handlu lub związków kulturowych. Autor proponuje spojrzeć na Wielki Jedwabny Szlak z punktu widzenia instytucjonalnej historii gospodarczej. Analiza „zasad gry”, według których funkcjonował, pozwala wysnuć ważne wnioski o prawidłowościach rozwoju światowych stosunków gospodarczych.

Ewolucja Wielkiego Jedwabnego Szlaku

Chociaż jednolity transeuroazjatycki system komunikacji karawan wykształcił się dopiero w końcu II w. p.n.e., jego pojedyncze segmenty powstały dużo wcześniej (por. Mamlewa 1999, Kuzmina 2010).

Zgodnie z danymi współczesnej archeologii, od III tysiąclecia p.n.e. do naszej ery istniał „szlak lazurytowy”, którym przewożono ten półszlachetny

¹ Rosyjskojęzyczna literatura o Wielkim Jedwabnym Szlaku w większości składa się z pozycji popularnonaukowych (por. Radkiewicz 1990, Achmietszyn 2002). Najbardziej dogłębna analiza tematu znajduje się w książce Rtweladze – *Wielki Jedwabny Szlak, Informator encyklopedyczny: Starożytność i wczesne średniowiecze* (1999), jednak, jak wynika z nazwy tej książki, nie obejmuje ona całej historii Wielkiego Jedwabnego Szlaku. Najlepszy przegląd historii szlaku, z punktu widzenia historii gospodarczej, jest zawarty w książkach Pietrowa (1995 i 1996). Z kolei ciekawym przykładem kliometrycznej analizy Jedwabnego Szlaku jest praca zespołu: Malkow, Malinieckij, Czernawskij (2007). Anglojęzyczna literatura o Jedwabnym Szlaku jest dużo obszerniejsza, ale w niej także dominuje analiza pojedynczych wątków. Wśród najważniejszych syntetycznych opracowań ostatnich czasów należy wymienić prace takich autorów jak Christian (2000) czy Boulnois (2005).

kamień z przedgórza Pamiru (z regionu Badaszchan na terytorium dzisiejszego Tadżykistanu) daleko na zachód i południe do krajów Bliskiej Mezopotamii (Ur, Lagasz) i Indii (Harapa, Mohendžo-Daro). Z końcem II tysiąclecia p.n.e. zaczął działać „szlak nefrytowy” – handel kamieniami szlachetnymi z Azji Centralnej (z regionu Kunlun na terytorium dzisiejszego chińskiego regionu Sinkiang-Ujgurskiego), które przewożono szlakiem wschodnim na wymianę za jedwab z Chin.

W połowie pierwszego tysiąclecia p.n.e. te dwa karawanowe szlaki zaczęły się łączyć: badaszchański lazuryt był dostarczany do Chin, a w Persji i Dolinie Indu rozpowszechniano odzież z jedwabiu chińskiego. Jednak handel ten odbywał się za pośrednictwem długiego łańcucha pośredników – tak, że ani Chińczycy, ani nacje Morza Śródziemnego nie miały pojęcia o wzajemnym istnieniu. W kształtowaniu Wielkiego Jedwabnego Szlaku jako magistrali przelotowej decydującą rolę odegrał starożytny urzędnik chiński Zhang Qian. W 138 roku p.n.e. został on wysłany z niebezpieczną misją dyplomatyczną do koczowników z plemienia Yuezhi, aby ich przekonać do sprzymierzenia się z chińskim imperium Han w walce z koczownikami Siunnu, napadającymi na imperium z północy. Zhang Qian został pierwszym Chińczykiem, który odwiedził Azję Środkową – Sogdijan i Baktrię (terytorium dzisiejszego Uzbekistanu, Tadżykistanu i Afganistanu). Tam odkrył, jak duże jest zapotrzebowanie na chińskie towary i zobaczył mnóstwo innych dóbr, o których Chińczycy nie mieli pojęcia. Powróciwszy do Chin w 126 roku p.n.e., złożył imperatorowi raport o korzyściach bezpośredniego handlu pomiędzy Chinami i państwami Azji Środkowej.

Chociaż Zhang Qian nie uzyskał od kontrolujących Baktrię plemion pomocy wojskowej w walce z Siunnu, to zebrane przez niego informacje uznane zostały za wyjątkowo ważne. W latach 123–119 p.n.e. wojska chińskie samodzielnie dokonały pogromu Siunnu, tworząc bezpieczny szlak z Chin na zachód. To właśnie od końca II w. p.n.e. można mówić o funkcjonowaniu Wielkiego

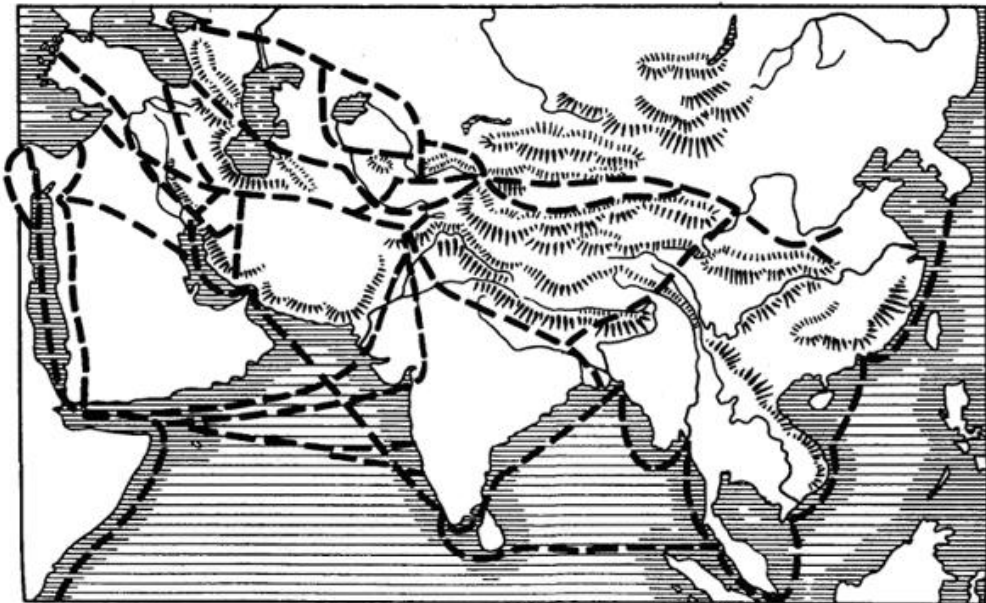
Jedwabnego Szlaku jako trasy przelotowej, łączącej wszystkie wielkie cywilizacje Starego Świata – Chiny, Indie, Bliski Wschód i Europę. Ten olbrzymi system szlaków karawanowych przetrwał ponad półtora tysiąca lat – o wiele dłużej niż inne dalekie szlaki lądowe (np. szlak „od Warezów do Greków”).

Chociaż trasy Szlaku Jedwabnego się zmieniały, można wydzielić dwie podstawowe drogi łączące Wschód i Zachód (Ijersalimskaja 1990):

- Szlak południowy – od północnych Chin poprzez Azję Środkową do Północnych Indii i na Bliski Wschód;
- Szlak północny – od północnych Chin poprzez Pamir i okolice Jeziora Aralskiego do Dolnej Wołgi i basenu Morza Czarnego.

Szlak południowy z północnym łączyło kilka tras. Z biegiem czasu sieć komunikacyjna stawała się coraz gęstsza – istniało bowiem coraz więcej odgałęzień (por. rysunek 1). Podstawowe szlaki przesunęły się naprzemiennie – to na południową, to na północną drogę.

Rysunek 1. Transeuroazjatyckie szlaki handlowe w starożytności i średniowieczu



Źródło: Pietrow A.M., *Wielki Jedwabny Szlak*, Moskwa 1995, s. 126.

W wymianie towarowej pomiędzy Wschodem i Zachodem towary płynęły głównie ze wschodu na zachód. Jednak zdolności nabywcze Europejczyków były mało stabilne. W Imperium Rzymskim, w okresie jego rozkwitu, tkaniny jedwabne i inne towary ze Wschodu cieszyły się ogromnym popytem. Upadek antycznego społeczeństwa i naturalizacja gospodarki krajów Europy Zachodniej doprowadziły do tego, że towary ze Wschodu zaczęły docierać tylko do Bizancjum. Jednak, ponieważ na Wielkim Jedwabnym Szlaku nabywcami towarów były również kraje Bliskiego Wschodu i Indii, szlak ten nie zamierał nawet w czasach średniowiecznych. Po podbojach arabskich towarów ze Wschodu zaczęto używać na całym południowym terytorium basenu Morza Śródziemnego aż po Hiszpanię. Dopiero w okresie w pełni wykształconego feudalizmu (od XI w.) w Europie Zachodniej zaczęto ponownie aktywnie kupować towary ze Wschodu.

Rozwój Wielkiego Jedwabnego Szlaku był silnie uzależniony od geopolitycznych zmagień różnych krajów o kontrolę nad szlakami karawanowymi.

Do jego pomyślnego funkcjonowania konieczna była polityczna stabilność na całym szlaku – od wschodniego terytorium basenu Morza Śródziemnomorskiego do Chin. Można było osiągnąć ją na dwa sposoby – poprzez stworzenie ogromnego imperium kontrolującego wszystkie najważniejsze euroazjatyckie szlaki karawanowe albo poprzez „podział świata” pomiędzy dużymi regionalnymi mocarstwami mogącymi zapewnić bezpieczeństwo handlu². Dlatego też etapy rozwoju szlaku określane są głównie na podstawie dat konfliktów mocarstw eurazjatyckich walczących o kontrolę nad nim (Niegmatow 1998).

W historii Wielkiego Szlaku Jedwabnego można odnotować trzy krótkotrwałe okresy, kiedy był on niemal w pełni kontrolowany przez jedno

² Badania kliometryczne dowodzą istnienia silnej dodatniej korelacji pomiędzy intensywnością obrotów handlowych w obrębie Wielkiego Szlaku Jedwabnego i poziomem stabilności politycznej wzdłuż jego trasy (Malkow, Malinieckij, Czernawskij 2007).

państwo: Turecki Chanat w ostatnim trzydziestoleciu VI w., imperium Czyn-gis Chana w drugim ćwierćwieczu XIII w. oraz imperium Timura (Tamerla-na) w ostatnim trzydziestoleciu XIV w. Jednak, z powodu ogromnej rozle-głości szlaku, niezwykle trudno było go zjednoczyć pod jedną kontrolą. Czę-ściej występował „podział świata” pomiędzy kilkoma dużymi państwami.

Do III w n.e. prawie cała Eurazja była kontrolowana przez cztery re-gionalne imperia – Rzymskie (terytorium Morza Śródziemnego), Partyjskie (Bliski Wschód), Kuszańskie (Indie, Afganistan, Azja Średnia) i Hańskie (Chiny). Chociaż trwała między nimi walka o kontrolę nad kluczowymi punktami szlaku handlowego (np. o Armenię pomiędzy Rzymianami i Par-tami), to jednak temu „kwartetowi imperiów” skutecznie udawało się zabez-pieczyc stabilność szlaków karawanowych (Stawiskij 1990, s. 19). Jednak system ten się upadł: z Imperium Rzymskiego pozostało tylko Bizancjum, Imperium Partyjskie zostało zastąpione państwem Sasanidów, a Imperium Kuszańskie i Hańskie rozpadły się na wiele wrogich sobie państweczek. Okres pogorszenia funkcjonowania Wielkiego Szlaku Jedwabnego przedłużył się do VI w., kiedy to w Eurazji znów zaczęły się formować wielkie regionalne mo-carstwa.

Wykorzystując czasowe osłabienie cywilizacji agrarnych, kontrolę nad niektórymi odcinkami Szlaku Jedwabnego przez okres kilku wieków spra-wowały plemiona koczownicze (Hunów, Awarów, Oguzów i innych). W drugiej połowie VI w. najsilniejsze z nich, plemię Turków, starało się opanować cały szlak. W latach 570–600 Chanat Turecki zjednoczył teryto-rium Azji Środkowej i wszystkich stepów euroazjatyckich od Morza Czarnego po Chiny. W rezultacie tureckiej ekspansji wiodącą rolę w handlu zaczęli odgrywać kupcy sogdyjscy (szerzej na ten temat: Mirbobojeva 2005). Jed-nakże ten okres centralizacji okazał się bardzo krótki. Na ruinach Chanatu Tureckiego powstało wiele państw koczowniczych (Chanat Chazarski, Cha-

nat Zachodnioturecki, Chanat Wschodnioturecki, Chanat Ujgurski i inne), kontrolujących jedynie lokalne fragmenty szlaku.

Na przestrzeni następnych mniej więcej 150 lat, pierwszoplanową rolę w kontroli nad centralnoazjatyckimi szlakami odegrało chińskie Imperium Tan. Prowadząc ze zmiennym szczęściem wojny z plemionami koczowniczymi, Chińczycy zdobyli kontrolę nad prawie całą Azją Środkową, po Samarkandę i Bucharę. Ten okres (od VII w. do pierwszej połowy VIII w.) wielu nazywa okresem największego rozkwitu transeuroazjatyckiego handlu (por. Lubo-Lesniczenko 1994).

W pierwszej połowie VIII w. wszystkie zachodnie trasy Wielkiego Szlaku Jedwabnego znalazły się pod kontrolą Arabskiego Kalifatu. Chińska próba zachowania kontroli na Azją Środkową po bitwie w 751 roku w miejscowości Talas, podczas której Arabowie rozgromili armię chińską, nie mogła się udać. Aż do końca funkcjonowania Szlaku Jedwabnego handel całkowicie zmonopolizowali kupcy muzułmańscy i żydowscy. Chiny nie mogły zachować kontroli nawet nad wschodnim odcinkiem szlaku, który najpierw znalazł się pod kontrolą Tybetańczyków (w końcu VIII w.), a następnie (w IX w.) – pod kontrolą koczowniczego ludu Kitanów. Rozdrobnienie kontroli i częste wojny doprowadziły do osłabienia szlaku handlowego.

Swój ostatni „wzlot” Wielki Jedwabny Szlak przeżył w XIII–XIV w. Mongołowie, podbiwszy w latach 1210–1250 kraje od Chin po Ruś i Iran, mogli przez półtora wieku zapewnić jednolity system kontroli praktycznie na całym szlaku. Choć po śmierci Czyngis Chana jego imperium szybko się rozpadło, państwa Czyngizydów stworzyły „kwartet imperiów”. Jedwabny Szlak znowu kontrolowały cztery imperia – imperium Juan w Chinach, Imperium Środkowoazjatyckie (Ułus Czagatajski), Irańskie Imperium Hulagidów i Złota Orda na wybrzeżu Morza Kaspijskiego i Czarnego. Państwa te walczyły między sobą o oddzielne kawałki szlaków handlowych (w ten sposób

Zakaukazie stało się areną stałej walki pomiędzy chanami Złotej Ordy i ilchanami Iranu). Ogólnie rzecz biorąc, władcy dążyli do zapewnienia kupcom bezpieczeństwa niezależnie od ich wiary i narodowości.

W drugiej połowie XIV w. Wielki Jedwabny Szlak znowu podupadł (Rossabi 1990). „Kwartet” imperiów mongolskich rozpadł się na wiele wrogich sobie państw. Próba Timura (Tamerlana) ponownego zjednoczenia głównych euroazjatyckich tras handlowych w ramach nowego imperium dała tylko krótkotrwały efekt. W stworzonym w latach 1370–1380 Imperium Timura kupcy, wędrujący po południowym szlaku, znowu mieli zapewnioną ochronę. Jednak w czasie wypraw przeciwko Złotej Ordzie w latach 1389–1395, Timur praktycznie zmiotł z powierzchni ziemi wszystkie miasta handlowe w regionie Morza Kaspijskiego i Czarnego, w wyniku czego szlak północny został porzucony. Potomkom Timura nie udało się w XV w. zachować scentralizowanego środkowoazjatyckiego państwa – szlak południowy prawie przestał funkcjonować.

Upadek Szlaku Jedwabnego wiąże się przede wszystkim z rozwojem morskiej floty handlowej (początkowo Arabów, a następnie Europejczyków) wzdłuż wybrzeży Bliskiego Wschodu, południowej i południowo-wschodniej Azji. Już w XIV–XV w. handel morski stał się bardziej atrakcyjny od niebezpiecznych szlaków karawanowych. Droga morską z Zatoki Perskiej do Chin trwała około 150 dni, a droga lądowa z Tany (dzisiejszy Azow) do Chanbałyk (dzisiejszy Pekin) – około 300 dni. Ponadto jeden statek przewoził tyle samo ładunku co wielka karawana z tysiącem jucznych zwierząt (Pietrow 1995, s. 113–114).

W rezultacie tych geopolitycznych i geoeconomicznych czynników w XVI w. Wielki Jedwabny Szlak przestał istnieć. Mimo to lokalne segmenty szlaku jeszcze długo kontynuowały swoje funkcjonowanie (np. karawanowy handel między Azją Środkową a Chinami zakończył się dopiero w XVIII w.).

Rola Wielkiego Szlaku Jedwabnego w rozwoju instytucji gospodarki światowej

Szlak Jedwabny sprzyjał rozwojowi nie tylko samego handlu, ale również wielu instytucji („zasady gry”) gospodarki rynkowej.

Międzynarodowy podział pracy. Funkcjonowanie Wielkiego Jedwabnego Szlaku wymagało stworzenia rozwiniętego systemu międzynarodowego podziału pracy w wytwarzaniu towarów na eksport i zabezpieczaniu infrastruktury komunikacji transportowej.

Podstawowym towarem na Wielkim Jedwabnym Szlaku były tkaniny jedwabne i surowy jedwab³. Towary te doskonale nadawały się do transportu na dalekie odległości, ponieważ jedwab był lekki i bardzo cenny – w Europie droższy od złota. Chiny, ojczyzna jedwabnictwa, utrzymywały monopol na wyroby z jedwabiu do około V–VI w., a i później pozostawały jednym z głównych ośrodków produkcji i eksportu jedwabiu obok Azji Środkowej. W średniowieczu Chiny eksportowały także porcelanę i herbatę. Kraje Bliskiego Wschodu i Azji Środkowej specjalizowały się w produkcji tkanin wełnianych i bawełnianych, które transportowano Szlakiem Jedwabnym na wschód – do Chin. Z krajów południowej i południowo-wschodniej Azji kupcy przewozili do Europy przyprawy (pieprz, gałkę muszkatołową, cynamon, goździki i inne), które Europejczycy wykorzystywali do konserwacji produktów i wyrobu leków.

Europa Zachodnia w handlu ze wschodem zawsze miała bilans ujemny: Europejczycy, kupując drogie towary ze Wschodu, nie byli w stanie zaproponować równowartościowego towaru na wymianę i byli zmuszeni płacić złotem lub srebrem. Od czasów antycznych do końca swojego funkcjonowania Wielki Jedwabny Szlak działał jako „kanał przerzutowy” drogocennych

³ Dlatego nazwa Wielki Jedwabny Szlak, którą zaproponował w 1877 roku niemiecki geograf Ferdynand von Rihthofen, szybko stała się ogólnie przyjętym terminem opisującym system eurazjatyckich szlaków karawanowych epoki przedindustrialnej (Waugh 2007).

metali z Europy na Wchód⁴. Ponieważ wyciek pełnowartościowego pieniądza pogarszał system monetarny, europejscy monarchowie starali się wprowadzić ograniczenia na konsumpcję towarów ze Wschodu oraz wywóz złota i srebra. Jednakże wszelkie środki administracyjne odnosiły mizerny skutek. Europie udało się osiągnąć konkurencyjność swoich towarów w porównaniu ze wschodnimi dopiero po rewolucji przemysłowej.

Organizacja handlu na dalekie odległości wymagała stworzenia dla karawan szczególnych warunków – punktów przeładunkowych, specjalistycznych bazarów, systemu stabilnych rozliczeń pieniężnych i ochrony praw własności cudzoziemskich kupców. Cała ta infrastruktura rynkowa była utrzymywana wzdłuż euroazjatyckich szlaków na przestrzeni półtora tysiąca lat.

Miasta handlowe. Wielki Jedwabniczy Szlak stymulował rozwój miast handlowych na średniowiecznym Wschodzie (por. Askarow i in. 1990).

O ile w Europie Zachodniej miasta obsługiwały głównie miejscowe bazy, to w Azji – handel międzynarodowy, odgrywając rolę punktów tranzytowych na szlakach karawanowych. Miasta te (np. Tebriz, Buchara, Samarkanda, Chorezm, Otrar, Kaszgar, Turfan, Chotan, Dunhuang i inne) obowiązkowo posiadały zajazdy dla karawan (tzw. karawanseraje), spełniające funkcje hoteli i pomieszczeń magazynowych. Dla cudzoziemskich kupców organizowano specjalne bazy z towarami cieszącymi się największym popytem. Przy obsłudze karawan handlowych pracowali przedstawiciele różnych zawodów – tłumacze, wymiennicze pieniędzy, prostytutki, poganiacze wielbłądów, ochroniarze karawan, inkasenci podatkowi itp.

Zależność miast handlowych kontynentalnej Azji od obsługi karawan doprowadziła do upadku tych miast wraz z upadkiem Szlaku Jedwabnego. Niektóre z nich zniknęły całkowicie.

⁴ Pietrow, aby podkreślić tę ważną charakterystykę funkcjonowania Wielkiego Jedwabnego Szlaku, nazwał jeden z rozdziałów swojej książki następująco: *Zachód – Wschód: Pieniądze – Towar* (Pietrow 1995, s. 60).

Szczególnym rodzajem miast handlowych były włoskie republiki kupieckie – Wenecja i Genua – które w XIII–XV w. niemal zmonopolizowały handel tranzytowy Europy z Azją. Z największym powodzeniem działali genueńczycy, którzy stworzyli mnóstwo kolonii i faktorii w docelowych punktach Szlaku Jedwabnego na wschodnim terytorium basenu Morza Śródziemnego (Kafa, Tana, Tebriz, Konstantynopol i inne). We włoskich miastach handlowych, po raz pierwszy w Europie Zachodniej, powstały takie instytucje rynkowe jak spółki handlowe w oparciu o udziały (pierwowzór dzisiejszych spółek akcyjnych) i banki, które udzielały pożyczek tym spółkom. Kiedy Wielki Jedwabny Szlak przestał działać, miasta handlowe Włoch także zmniejszyły swoją aktywność biznesową i zaczęły chylić się ku upadkowi (por. np. Norwicz 2010).

System rozliczeń pieniężnych. Regularne zawieranie dużych kontraktów handlowych pomiędzy kupcami różnych krajów wymagało zastosowania ogólnie przyjętego prawa finansowego. Nie każdy z krajów aktywnie uczestniczących w transeuroazjatyckim handlu mógł bić złote i srebrne monety, które były wówczas uznawane we wszystkich krajach Starego Świata. Dlatego kupcy na terenie całej Eurazji aktywnie używali pełnowartościowych pieniędzy kilku „silnych” państw. W związku z powyższym w czasach wczesnego średniowiecza na całym Wielkim Jedwabnym Szlaku, po Chiny włącznie, do rozliczeń używano złotych bizantyjskich oraz srebrnych sasanidzkich i arabskich monet.

Mimo to kupcom Wielkiego Jedwabnego Szlaku brakowało gotówki do rozliczeń. Dlatego też szeroko praktykowane były transakcje barterowe (toważ za toważ), pieniędzmi opłaćano tylko różnicę wartości partii toważu.

Ponieważ niebezpiecznie było przewozić na daleką odległość duże sumy pieniędzy, kupcy Szlaku Jedwabnego zaczęli używać czeków („czek” w tłumaczeniu z perskiego – „dokument, pokwitowanie”). Wyruszając na

Wschód, kupiec przekazywał swoje pieniądze któremuś z poważanych wymiennicy pieniędzy. Otrzymywał w zamian pokwitowanie, które okazywał w tych miastach Szlaku Jedwabnego, gdzie pracowali zaufani ludzie wymiennicy pieniędzy – bankiera i odbierał swoją gotówkę pomniejszoną o zapłatę za usługę. System czeków na okaziciela mógł działać tylko wówczas, gdy wymiennicy pieniędzy z oddalonych miast Szlaku, będąc członkami jednej społeczności religijnej, mieli do siebie zaufanie. Dlatego czeków zaczęto używać dopiero około X w., kiedy handel na całym Szlaku Jedwabnym zaczął być kontrolowany przez muzułmanów i żydów.

Ochrona praw własności kupców. Głównym warunkiem funkcjonowania Wielkiego Jedwabnego Szlaku była ochrona majątku i życia kupców.

Sami kupcy starali się minimalizować niebezpieczeństwo związane z handlem, dlatego nie działali w pojedynkę, lecz w grupach wyznaniowo-etnicznych. Aby ustrzec się przed rabusiami, kupcy wyruszali w daleką drogę od miasta do miasta wielkimi karawanami, składającymi się z setek lub tysięcy uzbrojonych ludzi. Wiadomo na przykład, że za czasów Timura, kiedy handel karawanowy chylił się już ku upadkowi, do Samarkandy raz w roku docierały karawany z Chin z 800 jucznymi zwierzętami (Pietrow 1995, s. 122).

Te środki bezpieczeństwa mogły ochronić kupców tylko przed drobnymi rabusiami, ale nie przed samowolą władców i napadami plemion koczowniczych. Jednak zarówno rządzący, jak i plemiona koczownicze byli zainteresowani bezpieczeństwem szlaków handlowych. Władcy ziemscy otrzymywali dochody z podatków celnych pobieranych w miastach leżących wzdłuż szlaków karawanowych. Aby nie stracić tych dochodów, władcy azjatyccy wprowadzali surowe prawa chroniące kupców. I tak na przykład w imperium Timura ta prowincja, na terytorium której ograbiono kupca, była zobowiązana zrekompensować mu stratę podwójnie, a ponadto zapłacić sa-

memu Timurowi karę w wysokości pięciokrotnej wartości strat poniesionych przez kupca.

Koczownicy stale potrzebowali różnych towarów, które posiadali osiadli rolnicy, ale nie byli w stanie zaoferować im w zamian towarów o tej samej wartości, dlatego byli zmuszeni zdobywać je siłą w niebezpiecznych łupieżczych wyprawach. Wielki Jedwabny Szlak dawał koczownikom możliwość znalezienia swojego miejsca w pokojowym podziale pracy. Występowali oni w roli przewodników i ochroniarzy karawan kupieckich podczas przepraw przez pustynie i stepy, pobierając opłatę za pomoc i gwarancję bezpieczeństwa. Szlak Jedwabny stał się zatem unikalnym przejawem długiej i wzajemnie korzystnej współpracy pomiędzy osiadłymi i koczującymi narodami.

Towarowo-rynkowe stosunki epoki Wielkiego Jedwabnego Szlaku a współczesny handel międzynarodowy. Epoka Wielkiego Jedwabnego Szlaku wytworzyła wiele instytucji o cechach podobnych do międzynarodowego handlu naszych czasów (np. międzynarodowy podział pracy, system czekowy, eksterytorialna ochrona praw własności). Jednak handel na Szlaku Jedwabnym miał też mnóstwo cech typowych dla przedindustrialnych społeczeństw, kiedy stosunki rynkowe pozostawały drugoplanowe w porównaniu z naturalno-gospodarczymi.

Europa Zachodnia dzięki Szlakowi Jedwabnemu otrzymywała przede wszystkim przedmioty luksusowe (tkaniny jedwabne, przyprawy, naczynia porcelanowe i inne), których używały tylko wyższe warstwy społeczne. Nabywanie tych towarów nie wpływało silnie na rozwój gospodarek państw Europy Zachodniej (z wyjątkiem specjalizujących się w handlu ze Wschodem kupieckich republik włoskich). Stymulowało to jednak stopniowe przechodzenie od naturalnej renty feudalnej (pańszczyzna i danina w naturze) do pieniężnej, ponieważ magnaci potrzebowali gotówki na zakup wschodnich towarów.

Jednak, niezależnie od wszystkich środków ochrony życia i majątku kupców, karawanowy handel trasami Szlaku Jedwabnego zawsze niósł ze sobą wysokie ryzyko. Droga od wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego do Chin i z powrotem zajmowała zazwyczaj kilka lat. Wielu kupców ginęło po drodze od chorób, zmiany klimatu, napadów rabusiów i samowoli władców. Karawana szła przez pustynie, mijając szkielety ludzi i wielbłądów leżące wzdłuż tras Szlaku Jedwabnego. Kiedy kupiec umierał w obcym kraju, jego majątek zwykle zagarniał miejscowy władca (jeśli rodzina lub współtowarzysze zmarłego nie zdążyli szybko zgłosić swoich praw do spadku)⁵.

Zapłatą dla śmiałków była bardzo wysoka zyskowność. Średniowieczne arabskie powiedzenie głosiło, że kupiec jedzie z Eurazji do Chin z tysiącem drachm, a wraca z tysiącem dinarów (dinar był równy około 20 drachmom) (Pietrow 1995, s. 72). Nie była to zwykła metafora. Jej dosłowność potwierdza np. historia opisana przez arabskiego podróżnika z X w. Ibn-Haukala. Przytoczył on opowieść o muzułmańskim kupcu Rameszcie, któremu wyprawa do Chin zajęła 20 lat. Po powrocie kupiec ów miał ponoć na własny koszt wymienić srebrną elewację basenu do ablucji w Świętej Mekce na złotą (Darkiewicz 2005). Bojąc się o swoje życie, kupcy rzadko jednak przebywali drogę Wielkiego Jedwabnego Szlaku od końca do końca (jak Marco Polo pod koniec XIII w.). Najczęściej wymieniali oni towar w którymś z miast po drodze.

Funkcjonowanie Wielkiego Jedwabnego Szlaku ukazuje typowy dla epoki przedkapitalistycznej obraz międzynarodowej działalności komercyj-

⁵ Włoch Pegolotti w swojej książce *Praktyka handlu* (ok. 1340 r.) tak opisuje system obrony praw własności na Szlaku Jedwabnym: „Droga z Tary do Chin, według słów kupców, którzy nią wędrowali, jest w zupełności bezpieczna i w dzień, i w nocy. Jeśli jednak kupiec umiera po drodze, wszystkie jego rzeczy przechodzą na rzecz władcy prowincji, w której zmarł... Ale jeśli jedzie on z bratem lub przyjacielem, lub też z bliskim współtowarzyszem, który nazwie się bratem, wojownicy władcy zwrócą majątek zmarłego, który się dotąd zachował” (Drège 2006, s. 136).

nej, związanej głównie z przedmiotami luksusu, niechronionej ubezpieczeniem i mocno zależnej od koniunktury politycznej.

Rola Wielkiego Jedwabnego Szlaku w rozprzestrzenieniu innowacji pomiędzy cywilizacjami Eurazji

Wielki Jedwabny Szlak został kanałem, dzięki któremu cywilizacje Eurazji mogły stale wymieniać się osiągnięciami kulturowymi – nowymi towarami, wiedzą i ideami.

Rozpowszechnianie towarów i technologii. Funkcjonowanie Wielkiego Jedwabnego Szlaku doprowadziło do zapoznania się różnych narodów z nowymi dobrami konsumpcyjnymi (por. Schafer 1981). Z rozpowszechniania nowych towarów jako formy kontaktów kulturowych w największym stopniu korzystała Europa Zachodnia. Tkaniny jedwabne zwiększały higienę osobistą Europejczyków, uwalniając ich od wszy. Przyprawy były szeroko stosowane do wyrobu leków i konserwacji produktów do dłuższego przechowywania. Papier, produkowany według receptur z Chin i Azji Środkowej, zaczął wypierać pergamin i papirus, obniżając cenę wydawania przepisanych ręcznie książek.

Szlakiem Jedwabnym dystrybuowane były nie tylko same towary, ale również informacje o ich istnieniu i powstawaniu. Na początku jedwab był wytwarzany tylko w Chinach, ale już w I–II w. jedwabnictwo przeniknęło do Turkmenistanu, a w V w. do Iranu. W VI w. cesarzowi Bizancjum udało się zorganizować produkcję jedwabiu w Grecji. Jeśli wierzyć legendzie, namówił wędrownych mnichów, by sekretnie przywieźli mu jaja jedwabnika. Podobnie rzecz się miała z papierem, który na początku Europejczycy nabywali od kupców ze Wschodu, a od XIII w. zaczęli już wytwarzać samodzielnie.

Niektóre nowe towary powstały w wyniku swoistej „kolektywnej pracy twórczej” różnych narodów Szlaku Jedwabnego. Przykładowo – proch wy-

myślili Chińczycy w IX w., ale przez długi czas wykorzystywali go tylko do prac wybuchowych i sporządzania pewnego rodzaju granatów. W XIV w. wynaleziono broń strzelającą za pomocą prochu – armatę. Miejsce i czas tego wynalazku nie są dokładnie znane – specjaliści wymieniają alternatywnie Chiny, kraje arabskie lub Europę zachodnią. Informacja o nowej broni szybko rozeszła się po Szlaku Jedwabnym i już w XV w. artylerię stosowano we wszystkich krajach Eurazji – od Europy po Chiny.

Także kraje Wschodu zaznały się z wieloma nowymi towarami w czasie funkcjonowania Wielkiego Jedwabnego Szlaku. Kiedy chiński podróżnik Zhang Qian wrócił z Azji Środkowej, przywiózł informację o fergańskich argamakach – nieznanym w Chinach wysokim i szybkim koniom. Ponadto w początkach rozwoju Szlaku Jedwabnego Chińczycy otrzymali z Azji Środkowej nasiona lucerny (zboże na paszę dla koni), a także rozsady winogron. Później dzięki handlowi karawanowemu Chińczycy przyswoili jeszcze kilka innych kultur rolniczych – fasolę, cebulę, ogórki, marchew i inne.

W ten oto sposób w czasie kontaktów kulturowych Zachód przyswoił głównie „nowości” przemysłowe, a Wschód – rolnicze. Dowodzi to istnienia technologicznej wyższości Wschodu nad Zachodem, utrzymującej się do XVIII–XIX w. Niektórych tajemnic wschodnich rzemieślników (np. broń bułatowa, naczynia porcelanowe) Europejczykom i tak nie udało się przejąć w epoce funkcjonowania Jedwabnego Szlaku.

Rozpowszechnianie wiedzy i myśli. Wielki Szlak Jedwabny odegrał olbrzymią rolę w rozwoju nauk geograficznych. Dopiero po powstaniu tej przelotowej trasy handlowej Europejczycy i Chińczycy po raz pierwszy dowiedzieli się o wzajemnym istnieniu i otrzymali choćby przybliżone wyobrażenie o innych cywilizacjach Eurazji.

Pod koniec III w p.n.e. grecki geograf Eratosfen za kraj najbardziej wysunięty na wschód uważał Indie, natomiast w II w n.e. Klaudiusz Ptolemeusz

we *Wstępie do geografii* opisał już drogę do Seriki (od rzymskiego *serica* – jedwab), jak nazywano wówczas Chiny. Stosunkowo dokładne dane o rozmiarach Eurazji i specyfice różnych krajów Azji Europa Zachodnia otrzymała dopiero w końcu XIII i początku XIV w. po tym, jak niektórzy kupcy europejscy i misjonarze (w tym znamienity Marco Polo) przebyli cały Szlak Jedwabny i opisali to w książkach, które cieszyły się w Europie ogromnym zainteresowaniem.

Wielki Jedwabny Szlak odegrał także wielką rolę w rozprzestrzenianiu się różnych religii (Masson 1990). Najbardziej udana była ekspansja buddyzmu na początku naszej ery. Buddyzm był państwową religią Imperium Kuszańskiego. Buddyjscy mnisi wędrowali razem z karawanami z Indii do Azji Środkowej i Chin, rozpowszechniając nową religię. W IV–VII w., kiedy buddyzm aktywnie rozpowszechniał się w Chinach, hinduscy misjonarze jeździli do Chin, a wielu chińskich mnichów odbywało Szlakiem Jedwabnym pielgrzymki do Indii. Regularne wędrowki buddystów z Indii do Chin i z powrotem trwały do pierwszej połowy XI w., w rezultacie w krajach Dalekiego Wschodu buddyzm znalazł drugą ojczyznę, stając się jednym z elementów religijnego synkretyzmu charakterystycznego dla krajów konfucjańskich.

Ogromny wpływ na cywilizację Azji Centralnej miał też islam, aktywnie rozprzestrzeniający się od VIII w. O ile początkowo był on narzucany przez armię Arabskiego Kalifatu siłą, o tyle Szlakiem Jedwabnym rozprzestrzeniał się drogą pokojową. W XIV w. islam dotarł do granic Chin, wypierając buddyzm ze Wschodniego Turkiestanu (obecny chiński region Sinkiang-Ujgurski). Mongolscy władcy na początku rozpatrywali uznanie islamu za jedno z równoprawnych wyznań, ale już w XIV w. prawie wszystkie państwa mongolskie przyjęły go jako religię państwową.

W najmniejszym stopniu na Wschód przeniknęło chrześcijaństwo. Pierwsza fala rozprzestrzeniania się chrześcijaństwa była związana z działalnością nestorian. Po uznaniu nestorianizmu za herezję na soborze efeskim w 431 roku jego wyznawcy zaczęli migrować na Wschód – do Iranu i Azji Centralnej. W 635 roku syryjski misjonarz-nestorianin Raban (Alopen) po audiencji u chińskiego imperatora uzyskał pozwolenie na to, żeby chrześcijaństwo było oficjalnie dopuszczone w Chinach. W XIII w. Szlakiem Jedwabnym przeszła nowa fala ekspansji chrześcijaństwa, związana z działalnością misji katolickich, które wykorzystywały dużą tolerancję władców mongolskich. Na polecenie papieża franciszkanin Giovanni Montecorvino założył w Chanbałyku (stolicy Chin za czasów mongolskich, dzisiejszym Pekinie) stałą misję, funkcjonującą kilkadziesiąt lat. Jednak upadek państw mongolskich doprowadził w połowie XIV w. do faktycznego zamknięcia Azji dla chrześcijan. Efekty szerzenia chrześcijaństwa na średniowiecznym Wschodzie okazały się w rezultacie bardzo skromne. Nieliczne nestoriańskie wspólnoty zachowały się tylko w krajach Bliskiego Wschodu.

Wielkim Jedwabnym Szlakiem rozprzestrzeniały się również inne religie – judaizm (przyjęty w VIII–X w. za religię państwową w Chazarii), manicheizm (uznany za religię państwową w Ujgurskim chanacie) czy też zoroastryzm. Żadnej z nich nie udało się jednak na długo zakorzenić wśród narodów azjatyckich.

W wyniku funkcjonowania Wielkiego Jedwabnego Szlaku po raz pierwszy w historii pojawiła się tendencja do zbliżenia kulturowego w procesie intensywnych i regularnych światowych stosunków gospodarczych. Wzdłuż całego Szlaku Jedwabnego dokonywała się stopniowa unifikacja komponentów kulturowych. Badacze zauważają, że w miastach handlowych Azji zostały wypracowane wspólne zarysy architektury chramów, mimo iż należały one do różnych wyznań (Rahambabajewa 1990).

Zbliżenie to pozostawało jednak wyłącznie tendencją. Zapożyczanie osiągnięć kulturowych było bardzo ograniczone. Europejczycy przejawiali o wiele większe zainteresowanie poznawaniem krajów Wschodu niż mieszkańcy Wschodu poznawaniem Europy. Upadek Wielkiego Jedwabnego Szlaku doprowadził praktycznie do likwidacji pokojowych kontaktów kulturowo-handlowych – zostały one zamienione na kolonialną agresję państw europejskich.

Historia Wielkiego Jedwabnego Szlaku demonstruje wiele tendencji, które zachowały się także we współczesnej gospodarce światowej:

1. Światowe stosunki gospodarcze, stymulując konkurencję między lokalnymi cywilizacjami, są silnym bodźcem rozwoju ekonomicznego cywilizacji ludzkiej;
2. Udział w handlu międzynarodowym przynosi korzyści (choć w różnym stopniu) wszystkim uczestnikom – państwom i narodom o najróżniejszych poziomach rozwoju;
3. Eksport i import towarów doprowadza do spontanicznego i zorganizowanego eksportu i importu rozwiązań instytucjonalnych;
4. Policentryczne systemy regulacji stosunków gospodarki światowej (z kilkoma „ośrodkami siły”) są stałe, zaś monopolizacja funkcji regulujących okazuje się krótkotrwała i niestabilna.

Bibliografia

Achmietszyn N. H., *Tajny Szelkowego puti*, Moskwa 2002.

Askarow A. A., Burjakow Ju. F., Guljajew W. I., Sajko E. W., *Gorod w strukturalnoy organizacii Szelkowego puti* [w:] UNESCO, *Formirowanie i razwitiye trass Wielikogo szelkowego puti w Centralnoj Azii w drewnosti i sredniewiekowje. Tiezisy dokladow Miezdunarodnogo seminara JuNJeSKO, Samarkand 1–6 oktjabrja 1990*, Taszkient 1990.

Boulnois L., *Silk Road: Monks, Warriors & Merchants*, Hong Kong 2005.

- Christian D., *Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History*, „Journal of World History”, nr 1 (vol. 11), 2000.
- Darkiewicz W. P., *Argonawty sriedniewiekowja*, Moskwa 2005.
- Drège J. P., *Marko Polo i Szelkowyj put'*, Moskwa 2006.
- Franck I. M., Brownstone D. M., *The Silk Road: A History*, Nowy Jork 1986.
- Ijerusalimskaja A. A., *K intierprietacii glawnyh trass Wielikogo szelkowego puti* [w:] UNESCO, *Formiowanie i razwitije trass Wielikogo szelkowego puti w Centralnoj Azii w drewnosti i sredniewiekowje. Tiezisy dokladow Mieždunarodnogo sieminara JuNJeSKO, Samarkand 1–6 oktjabrja 1990*, Taszkient 1990.
- Kuzmina Je. G., *Predystorija Wielikogo szelkowego puti. Dialog kultur Jewropa-Azija*, Moskwa 2010.
- Lubo-Lesniczenko Je. I., *Kitaj na Szelkowom puti: szelk i wniesznije swjazi drewniewo i ranniesriedniewiekowego Kitaja*, Moskwa 1994.
- Malkow A. S., Malinieckij G. G. Czernawskij D. S., *Sistiema prostranstwiennyh dinamiczeskih modeliej agrarnyh obszczestw* [w:] Grinin L. Je., Korotajew A. W., Malkow S. Ju. (red.), *Istorija i matematika: Makroistoriczeskaja dinamika obszczestwa i gosudarstwa*, Moskwa 2007.
- Mamlewa L. A., *Stanowlienije Wielikogo szelkowego puti w sistiemie trans-ciwilizacionnogo wzaimodejstwija narodow Jewrazii*, „Vita Antiqua”, nr 2, 1999.
- Masson W. M., *Wielikij szelkowyj put' kak instrument ekonomiczeskoj i intielliektualnoj intiegracii* [w:] UNESCO, *Formiowanie i razwitije trass Wielikogo szelkowego puti w Centralnoj Azii w drewnosti i sredniewiekowje. Tiezisy dokladow Mieždunarodnogo sieminara JuNJeSKO, Samarkand 1–6 oktjabrja 1990*, Taszkient 1990.
- Mirbobojew T. H., *Wklad Sogda i sogdijcew w Wielikom szelkowom puti*, Chudżand 2005.

- Niegmatow N. N., *Koncepcija istorii i realii „Wielikogo szelkowego puti”*, „Centralno-Aziatskie gumanitarnyje issledowanija”, nr 2, 1998.
- Norwicz D., *Istorija Wienecianskoj riespubliki*, Moskwa 2010.
- Pietrow A. M., *Wielikij szelkowyj put’: O samom prostom, no malo izwiestnom*, Moskwa 1995.
- Pietrow A. M., *Zapad – Wostok. Iz istorii idej i wieszcziej*, Moskwa 1996.
- Radkiewicz W. A., *Wielikij szelkowyj put’*, Moskwa 1990.
- Rahambabajewa N. H., *Objomno-planirowoznaja kompozicija hramowych kompleksow na torgowych putjah* [w:] UNESCO, *Formirowanie i razwitiye trass Wielikogo szelkowego puti w Centralnoj Azii w drewnosti i sredniewiekowje. Tiezisy dokladow Miedzunarodnogo sieminara JuNJeSKO, Samarkand 1–6 oktjabrja 1990*, Taszkient 1990.
- Rossabi M., *The ‘Decline’ of the Central Asian Caravan Trade* [w:] Seaman G. (red.), *Ecology and Empire, Nomads in the Cultural Evolution of the Old World*, Los Angeles 1990.
- Rtweladze E., *Wielikij szelkowyj put’. Enciklopediczeskij spraw ocznik: Drewnost’ i rannee sriedniewiekowje*, Taszkient 1999.
- Schafer E. H., *Zolotyje piersiki Samarkanda*, Moskwa 1981.
- Stawiskij B. Ja., *Wielikij szelkowyj put’ – pierwaja w istorii czelowieczestwa transkontinentalnaja trassa obmena towarami i kulturnymi dostizheniami* [w:] UNESCO, *Formirowanie i razwitiye trass Wielikogo szelkowego puti w Centralnoj Azii w drewnosti i sredniewiekowje. Tiezisy dokladow Miedzunarodnogo sieminara JuNJeSKO, Samarkand 1–6 oktjabrja 1990*, Taszkient 1990.
- Waugh D., *Richthofen „Silk Roads”’: Toward the Archeology of a Concept*, „The Silk Road”, nr1, 2007.
- Zardarjan M. O., *Wielikij szelkowyj put’: istorija, konjunktura, pierspektiwy*, „Centralnaja Azija i Kawkaz”, nr 4, 1999.