

[kwartalnik]



Instytut
Boyma

[Azja Centralna]

[Bliski Wschód]

[Varia]

Kwartalnik Boyma – nr 3 (13)/2022

Wydawca:

Fundacja Instytut Studiów Azjatyckich i Globalnych im. Michała Boyma [Instytut Boyma]
ul. Freta 11/5
00-227 Warszawa
NIP: 5252786652
REGON 383068679

Redakcja:

Fundacja Instytut Studiów Azjatyckich i Globalnych im. Michała Boyma [Instytut Boyma]
www.instytutboyma.org

Redaktorzy prowadzący:

Patrycja Pendrakowska

Skład:

Andżelika Serwatka

Redakcja:

Krzysztof M. Zalewski, Jerzy Olędzki, Taalaigul Usonova, Ailuna Shamurzaeva, Leszek Wiśniewski

Projekt okładki:

Beata Świerczyńska

Fotografia:

Fotografie z wolnego dostępu [pexels.com], [pixabay.com], prywatne zdjęcia

Koordynator:

Patrycja Pendrakowska
email: ppendrakowska@instytutboyma.org

Wydanie elektroniczne: www.instytutboyma.org

ISSN: 2657-9804

Spis treści

Azja Centralna

- *The link between EU Aid and Good Governance in Central Asia*, Taalaigul Usonova, Ailuna Shamurzaeva.....6
- *Długi koniec Imperium. Azja Centralna żegna się z Rosją?*, Krzysztof Zalewski, Jerzy Olędzki.....28

Bliski Wschód

- *Powrót Lewantu – jak rozwój sieci kolejowych na Bliskim Wschodzie może zmienić globalne sieci handlowe*, Leszek Wiśniewski37

Varia

- *Patrycja Pendrakowska as a participant of Women Economic Forum (WEF) in India*.....58
- *Online Course: „Educational tools for addressing the effects of war”*60

SŁOWO WSTĘPNE

Szanowni Państwo,

Serdecznie zapraszamy do lektury najnowszego numeru Kwartalnika Boyma. W tym numerze przygotowaliśmy dla Państwa dwie arcyciekawe analizy. Pierwsza z nich, zatytułowana „The link between EU Aid and Good Governance in Central Asia”, została przygotowana przez nasze dwie współpracowniczki z Kirgistanu: Taalaigul Usonovą i Ailunę Shamurzaevę. W 2022 roku Ailuna Shamurzaeva odbyła staż badawczy w naszym instytucie, korzystając z programu Lane Kirkland. Z kolei Taalaigul Usonova związana jest z Międzynarodowym Uniwersytetem Ala-Too w Biszkeku, a nasza współpraca z nią trwa od 2020 roku, również dzięki wsparciu programu Lane Kirkland.

W dziale Azji Centralnej czeka na Państwa również wspólny tekst Zespołu Instytutu Boyma pt. „Długi koniec Imperium. Azja Centralna żegna się z Rosją?”. W naszym tekście analizujemy malejące, naszym zdaniem, wpływy Rosji w Azji Centralnej w świetle wydarzeń związanych z wojną na Ukrainie.

Trzecia pogłębiona analiza została przygotowana przez Leszka Wiśniewskiego, który na co dzień jest związany z Politechniką Warszawską. Leszek Wiśniewski napisał dla nas analizę dotyczącą rozwoju sieci kolejowych na Bliskim Wschodzie. Analizuje w jaki

sposób rozwój połączeń kolejowych ma szansę na zmianę globalnych sieci handlowych w tym regionie.

Kwartalnik wieńczymy dwoma wpisami w dziale Varia. Jeden dotyczy naszej aktywności podczas Women Economic Forum w Indiach, natomiast drugi wpis poświęcamy promocji kursu metody Betzavta, który jest prowadzony przez dr Uki Maroshek-Klarman z Instytutu Adama w Jerozolimie.

Nieustannie staramy się poprawiać jakość i atrakcyjność Kwartalnika Boyma. Jeśli mieliby Państwo jakieś sugestie dotyczące poniższych wydań, to serdecznie zapraszamy do kontaktu przez e-mail info@instytutboyma.org. Poszukujemy również możliwie stabilnego dofinansowania do naszych działań. Zapraszamy do wspierania naszego Instytutu.

*Z wyrazami szacunku,
Patrycja Pendrakowska*

FOREWORD

Ladies and Gentlemen,

We warmly invite you to explore our the latest issue of the Boym Quarterly. In this issue, we have prepared two fascinating analyses. The first, entitled 'The link between EU Aid and Good Governance in Central Asia', has been written by our two colleagues from Kyrgyzstan, Taalaigul Usonova and Ailuna Shamurzaeva. Ailuna Shamurzaeva completed a research internship in our institute in 2022, utilising the Lane Kirkland programme. While Taalaigul Usonova, is affiliated to Ala-Too International University in Bishkek. Our collaboration with her, thanks to the support of the Lane Kirkland programme, has been ongoing since 2020.

In the Central Asia section there is featured a joint text written by the Boym Institute Team, which is entitled. 'The Long End of Empire. Central Asia says goodbye to Russia? '. In our analysis, we examine Russia's diminishing influence in Central Asia within the context of the events related to the war in Ukraine.

The third comprehensive analysis, authored by Leszek Wiśniewski from the Warsaw University of Technology, delves into the evolution of rail networks in the Middle East. Wiśniewski analyses the transformative impact of developing rail links on global trade networks within the region.

The quarterly is concluded with two features in the Varia section. The first highlights our participation in the Women Economic Forum in India, while the second focuses on the promotion of the Betzavta method, which is a course led by Dr. Uki Maroshek-Klarman from the Adam Institute in Jerusalem.

We are constantly trying to improve the quality and attractiveness of the Boym Quarterly. If you have any suggestions you are more than welcome to contact us by e-mail at info@instytutboyma.org. We are actively seeking the most reliable funding to sustain our institute's activities. Your support is invaluable, and we cordially invite you to contribute to our cause.

With best regards,

Patrycja Pendrakowska

Azja Centralna



THE LINK BETWEEN EU AID AND GOOD GOVERNANCE IN CENTRAL ASIA

Nowadays all the CA states continue transitioning into the human-centered model of governance where the comprehensive needs of societies must be satisfied, nevertheless, the achievements are to a greater extent ambiguous.

Taalaigul Usonova Ailuna Shamurzaeva

*Department of International
Relations, Ala-Too International
University*

*Wroclaw University, The Lane
Kirkland Program Fellow*

Bishkek, Kyrgyzstan

Wroclaw, Poland

Introduction

Nowadays all the CA states continue transitioning into the human-centered model of governance where the comprehensive needs of societies must be satisfied, nevertheless, the achievements are to a greater extent ambiguous. According to the World Governance Indicators, the improvement of all the indices between 2000 and 2020 can be observed only in Uzbekistan, while this trend is not evident in the rest of the CA countries. Moreover, according to the estimations for 2020, the gap between countries in the quality of governance is formidable. For example, while by regulatory quality Kazakhstan outperformed half of the states covered by the study, Turkmenistan was among the outsiders standing in the lowest 10th percentile in the ranking. Is the distinction between the CA states determined by the initial country-specific internal aspects, for example, the quality of the public institutions or the quality of human capital? Or it is the result of the influence of the external agents, for example, the bilateral and multilateral good governance promotion assistance?

Various partners and donors are supporting inexperienced CA states in this transformation process. Since that early days, the EU has been one of the leading supportive partners and donors in the region. Over the period from 2002 to 2019 the EU is the third-largest donor in Central Asia after Japan and the United States. According to the Aid Atlas the total amount of development funding provided by the EU institutions, excluding the European Development Bank, achieved 607 mln USD.

Nevertheless, the substantial financial support of development programs in Central Asia opens discussions about the contribution of the initiatives endorsed by the EU institutions (EU). While the investigation of the impact of the EU on the political, social, and economic development of the Central Asian countries is an ambitious goal due to the multisectoral allocation of development funding, in this paper we set the modest objective to shed the light on the relationship between EU Aid and governance in five countries.

Research findings confirmed the positive impact of EU aid on good governance, moreover, compared with bilateral financial assistance from EU members the aid provided by the EU institutions was proved to be more effective (Dadasov, 2016). Accordingly, we hypothesize that EU good governance promotion aid facilitates the transition to the human-centered model of governance in Central Asia.

The paper is structured as follows. The first part overviews the development of EU-Central Asian Relations since 1991 and describes funding instruments, focal sectors, and EU good governance promotion approaches. The consecutive part unpacks the measurement of good governance which is followed by the synopsis of the current state of good governance in the Central Asian States. The final part explores the link between EU aid and good governance indicators.

Methodologically, the paper draws on document analysis of primary and secondary sources. The primary sources include statistical data retrieved from the Aid Atlas platform and the World Governance indicators dataset comprised by the World Bank for the period from 1996 to 2020. The secondary sources consist of a combination of academic publications, reports, and legal documents of the EU institutions.

1. EU good governance promotion in Central Asia

EU aid for good governance promotion

Traditionally, aid for good governance relied on the assumption of goodwill on behalf of recipient countries and the premise that the only obstacle to their implementing reforms was a lack of funds: this led in the early 2000s to the use of budget support as a preferred aid modality (Hayman, 2011). Accordingly, when the EU started promoting good governance EU officials relied on the assumption that EU aid would improve recipient countries' governance. However, ineffective governance reforms in the recipient countries led to the introduction of the empowering citizenry approach presuming that interest in the effective provision of public goods would drive them to hold the governments accountable (Booth 2012). Thus with some exceptions of accommodating both "supply" government and "demand" civil society driven aid mainly EU aid designed separately sharing program ownership rarely with the exclusion of cases of a joint seminar or training sessions (Mungiu-Pippidi 2020).

The EU Commission has been broadening the definition of good governance and at the same time strengthened and specified the role of good governance since early 2000 as an important objective of EU development policy and EU external relations (Hackenesch 2016). For example, 2003 Communication on 'Governance and Development' states "Governance

concerns the state's ability to serve the citizens. Governance refers to the rules, processes, and behavior by which interests are articulated, resources are managed, and power is exercised in society [...]. As the concepts of human rights, democratization and democracy, the rule of law, civil society, decentralized power sharing, and sound public financial management gain importance and relevance, a society develops into a more sophisticated political system and governance evolves into good governance” (European Commission 2003). The 2005 European Consensus on Development presents good governance as a precondition for sustainable and equitable development as well as for providing effective development assistance. Since the mid-2000s EU has put incremental emphasis on supporting governance reform through development policy which was facilitated by the international aid effectiveness agenda (Carbone 2010).

In the 2006 Communication on ‘Governance in the European Consensus’ the Commission started speaking of democratic rather than good governance, indicating a quite broad understanding of the concept (European Commission 2006). The next development policy strategy, the ‘Agenda for Change’ stipulates that the EU should focus on its development cooperation in support of human rights, democracy, and other key elements of good governance; inclusive and sustainable growth for human development where it can have the greatest impact. In a word the “Agenda for Change” reinforced good governance as a priority (European Commission 2011). Moreover, based on a Communication, “The Roots of Democracy and Sustainable Development: Europe’s engagement with Civil Society in external relations” road maps for engaging with civil society in third countries have been developed (European Commission, The roots of democracy and sustainable development: Europe’s engagement with Civil Society in external relations 2012). Further in May 2014, the introduction of a “rights-based approach” in the EU development policy led to “integrating human rights principles into EU operational activities for development, covering arrangements both at headquarters and in the field for the synchronization of human rights and development cooperation activities” and the DCI regulation for 2014–2020 required at least 15 percent of the funding for the DCI geographic programs (EUR 11.809 billion) should be spent on support for democracy, human rights, and good governance. . Working document 2021 “Applying the Human Rights Based Approach to international partnerships” presents an updated Toolbox for placing rights-holders at the center of EU’s Neighbourhood, Development and International Cooperation (European Commission 2021).

Overview of EU-Central Asia relations

In 2021 the EU – Central Asian States diplomatic ties marked its 30th anniversary (“Central Asia | EEAS Website”, n.d.). Since the early days of Central Asian 5 State’s newly gained independence in 1991, the EU has been a supportive partner and leading donor in the region. In addition to the celebrations of the anniversary, on November 5, 2021, the first EU- Central Asia Economic Forum was held in Bishkek at the prime ministerial level which has reflected the commitments of the countries in green recovery, digitalization, and improving the business climate.

On the regional level development of EU – Central Asian relations evolved from the Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States (TACIS) between 1991-2006 to the first Strategy on Central Asia 2007- 2019 which was expanded to the New Strategy was adopted in June 2019.

The pioneering projects and programs of the TACIS initiative worth billions of dollars supported the efforts of newly established CA states in implementing economic liberalization, free-market reforms, establishing rule of law, and democratization. This initiative paved the way for signing the Partnership and Cooperation Agreements (PCA) with five states however Turkmenistan’s is still pending ratification.

Due to the fact that the EU’s Eastern Neighborhood Partnership Instrument (ENPI) was launched to replace TACIS for the Eastern European states of the CIS, Brussels launched the first EU Central Asia Strategy in 2007. The strategy emphasized human rights, good governance, and democratization among other 6 priority areas: youth and education; economic cooperation, trade, and investment; strengthening energy and transport links; environmental protection, sustainability, water management; security and combatting common threats; intercultural dialogue.

By the end of the implementation deadline, the envisioned regional political dialogue at the Foreign Minister level and human rights dialogue was established, and the EU Rule of Law Initiative started. Despite the achievements, the overall strategy’s implementation success is evaluated as uneven in more substantive areas, such as the rule of law and human rights, the wider intraregional cooperation, and the EU-Central Asia energy sector cooperation (Emilbek Dzhuraev, Nargiza Muratalieva 2020). A New strategy on Central Asia prioritizes three

strands: partnering with Central Asian states and societies for resilience (human rights and democracy, security, environmental challenges); partnering for prosperity (supporting economic diversification and private sector development, promoting intraregional trade and sustainable connectivity); supporting regional cooperation in Central Asia (“Basis for the EU – Central Asia Cooperation” 2022).

An updated strategy also paved the way for the enhancement of bilateral relations of CA states with the EU guiding the preparation of EU aid programming for the period of 2021-2027 and negotiation of new generation Enhanced Partnership and Cooperation Agreements (ERCAs).

The EU aid instruments, focal sectors, and EU good governance promotion in Central Asia

Since 2007 EU assistance to the Central Asian States has been mainly financed via the geographic Development Cooperation Instrument (DCI). In the framework of the Regional Strategy Paper for Assistance to Central Asia for the 2007-2013 period, the EU pursued a more balanced dual track of bilateral and regional cooperation, with a regional approach for problems occurring across or involving all five countries, including water resource management, transport infrastructure, and antidrug trafficking initiatives, whilst following a bilateral, tailor-made approach for individual state issues (Bossuyt 2019). The priority areas of DCI assistance at the bilateral level between 2007-2013 were poverty reduction and increasing living standards; and good governance and economic reform (European Commission 2007).

Kyrgyzstan and Tajikistan have been receiving a significant part of the DCI funding to support the sectoral budget to strengthen accountability and good governance. However, since 2014-2020 Kazakhstan and 2021-2027 multi-annual programming cycle Turkmenistan are no longer recipients of bilateral assistance via DCI reaching upper-middle income level.

In addition to DCI Kazakhstan, Kyrgyzstan and Tajikistan, received assistance via the “European Instrument for Democracy and Human Rights” (EIDHR) which provides support to civil society through democracy and human rights-oriented projects, the Non-State and Local Authorities program (NSA-LA) which supports local participation in development and improve governance and the “Instrument contributing to Stability and Peace” (IcSP) which addresses development challenges. Furthermore, Central Asia benefits from an Instrument for

a Nuclear Safety Co-operation Instrument (NSCI), primarily targeted at Kyrgyzstan, Tajikistan, and Uzbekistan.

On the regional level, the EU implements three Initiatives: the Rule of Law Initiative, the Education Initiative, and the Environment and Water Initiative. The Education Initiative brings together several existing cooperation programs: Tempus, Erasmus Mundus, Vocational Education and Training, and the Central Asia Research and Education Network. The Environment Initiative focuses on developing integrated water resource management, environmental protection, and climate change. Under the regional DCI header, the EU also provides support for border management, transport, and other sectors.

2. Unpacking Good Governance

Measurement of good Governance Indicators

According to Kaufmann, a producer of the Worldwide Governance Indicators (Kaufmann, 2011) governance is defined as the traditions and institutions by which authority in a country is exercised. This includes the process by which governments are selected, monitored, and replaced; the capacity of government to effectively formulate and implement sound policies; and the respect of citizens and the state for the institutions that govern economic and social interactions among them. All three areas are assessed on the basis of input and perceptions–based governance data (see Table 1).

Systematic biases are considered to be the main limitation of the perception-based data, because respondents differ systematically in their perceptions of the same underlying reality and ideological orientation biases in the organization may provide a subjective assessment of governance. Despite the presence of subjective margins of error, the WGI is widely used in meaningful cross-country and over-time comparisons being the only available open-source of governance quality data today.

Areas	Categories	Explanation of perceptions–based governance data
process of selection, monitoring and replacement	Voice and Accountability	capturing perceptions of the extent to which a country's citizens are able to participate in selecting their government, as well as freedom of expression, freedom of association, and a free media
	Political stability and absence of violence/ terrorism	capturing perceptions of the likelihood that the government will be destabilized or overthrown by unconstitutional or violent means, including politically – motivated violence and terrorism
the capacity of the government to effectively formulate and implement sound policies	Government effectiveness	capturing perceptions of the quality of public services, the quality of the civil service and the degree of its independence from political pressures, the quality of policy formulation and implementation, and the credibility of the government's commitment to such policies
	Regulatory quality	capturing perceptions of the ability of the government to formulate and implement sound policies and regulations that permit and promote private sector development
the respect of citizens and the state for the institutions that govern economic and social interactions among them	Rule of law	capturing perceptions of the extent to which agents have confidence in and abide by the rules of society and in particular the quality of contract enforcement, property rights, the police, and the courts, as well as the likelihood of crime and violence
	Control of corruption	(capturing perceptions of the extent to which public power is exercised for private gain, including both petty and grand forms of corruption, as well as 'capture' of the state by elites and private interests)

Source: Kaufmann 2011

Table 1. Worldwide Governance Indicators Description

Synopsis of the current state of good governance in Central Asia

For evaluation of the governance in Central Asia, the World Governance Indicators generated by the World Bank were used. Table 2 provides synopsis of governance categories of CA states.

World Bank Governance Indicators		Kazakhstan	Kyrgyzstan	Tajikistan	Turkmenistan	Uzbekistan
<i>Voice and Accountability</i>	Governance Score (-2.5 to +2.5)	-1,19	-0,59	-1,78	-2,03	-1,54

	Percentile Rank (0-100)	15,94	31,88	3,86	0,97	6,76
Political Stability and Absence of Violence/ Terrorism	Governance Score (-2.5 to +2.5)	-0,26	-0,43	-0,52	-0,29	-0,44
	Percentile Rank (0-100)	39,15	31,60	27,36	38,21	30,19
Government Effectiveness	Governance Score (-2.5 to +2.5)	0,16	-0,54	-0,71	-1,16	-0,51
	Percentile Rank (0-100)	60,10	32,69	24,52	12,02	34,13
Regulatory Quality	Governance Score (-2.5 to +2.5)	0,14	-0,40	-1,02	-1,99	-0,94
	Percentile Rank (0-100)	57,69	37,98	12,98	2,88	15,38
Rule of Law	Governance Score (-2.5 to +2.5)	-0,40	-0,93	-1,22	-1,41	-1,06
	Percentile Rank (0-100)	38,46	18,27	9,62	5,77	13,46
Control of Corruption	Governance Score (-2.5 to +2.5)	-0,39	-1,11	-1,32	-1,54	-1,05
	Percentile Rank (0-100)	39,90	12,98	7,69	4,33	15,87

Source: World Governance Indicators dataset retrieved on June 15, 2022 from

Table 2. Governance in Central Asia (2020)

Several insights can be drawn from the Table 2.

1. The only parameter of good governance where the countries exhibited approximately similar and relatively high attainment was Political stability. This shows that authoritarian regimes employ the available resources to strengthen their power and exclude any attempts of the opposition/ other political actors to jeopardize the status quo. According to the report of the Freedom House, in 2020 all the Central Asian countries were recognized as states with Consolidated Authoritarian Regime (Freedom House, 2020).
2. The greatest disparity is seen in the rest of the categories. Due to the multifaceted nature of good governance progress in one of the edges spillovers the other aspects of good governance. Therefore, it is rather predictable that the same countries stand in leading (Kazakhstan) and lagging (Turkmenistan) positions throughout the governance indicators.
3. The enormous gap between countries in the quality of governance not only persisted but

even widened. For example, the difference in the scores for the regulatory quality between the best and worst performers in 1996 was 1,48, however, in 2020 this gap approached 1,85. While Kazakhstan outperformed half of the states covered by the study in 2020, Turkmenistan was among the one percent of the countries in the ranking demonstrating a complete inability to formulate and implement sound public policies. Therefore, over the last 25 years, the divergence between the CA with respect to the development of good governance states exacerbated. The next part attempts to find out to what extent this divergence was subject to EU assistance.

3. The Link between EU Aid and Good Governance in Central Asia

Analysis of EU Aid to Central Asia

The EU's interest in the region was subject to changes, however, the total amount of aid committed to Central Asia in 2019 more than tripled relative to 2002. Moreover, it is noteworthy that over the given period the total commitment of EU Aid to Central Asia fluctuated from 106 mln USD to 218 mln USD, but in 2019 it reached an unprecedented 420 mln USD, which is more than twice as much as in the year earlier. The record outlay was owing to a considerable increase in support of Central Asian programs and projects in Tajikistan. The EU Aid allocated to Tajikistan in 2019 expanded from 10.3 to 93.5 mln USD (or by 9 times). In the Multi-annual Indicative Programme, 2021-2027 in Tajikistan three priority areas of the EU's cooperation with the partner country were mentioned, among which the project 'Natural resources management, efficiency, and resilience'. The profound sectoral analysis of EU allocation in Tajikistan revealed that more than 65 mln USD the EU will earmark to support completely new projects – more than 45 mln USD for implementation of Integrated Water resource management and 19 mln USD for Water Supply and Sanitation.

Approximately three fourth of the development assistance earmarked for Central Asia was provided through the DCI in 2012, while the remaining 25% was through the TACIS, DCI thematic programs, the EIDHR, and the Instrument for Stability. The amount of the development aid channeled to Kyrgyzstan mirrored that provided to Tajikistan in 2007-2012 (Norling&Cornell, 2016). Although DCI prevailed as a financial instrument, the good governance promotion in these countries was supported additionally through the EIDHR and

NSA/LS (2.7. and 2 million USD respectively). However, neither of these instruments was applied to Uzbekistan, the development assistance there was channeled through DCI (38.6 million USD) and IBPP (2.2 million USD).

The consecutive multiannual indicative programme (MIP) adopted by the EU for the period 2014-2020 reinforced the DCI as the main financial instrument through which 174 million euros had to be allocated to Kyrgyzstan on a bilateral basis, supplemented by the thematic programs, for example, Rule of Law Programme which implementation would cost to the EU 26.5 million euro during 2014-2021 (EU-Kyrgyz Republic Relations, 2017).

The EU Aid allocation between countries has changed tremendously. Twenty years ago Tajikistan was the largest recipient of EU Aid absorbing 54 % of the total amount of development aid disbursed in the region, followed by Kyrgyzstan (13.7%). However, recently Tajikistan was overtaken by Kyrgyzstan, although both countries have almost the same ‘fraction of the pie’ now (22.2% and 20.4% respectively). Another pattern in funding allocation is the obvious inclination of the EU to support regional rather than national projects. While in 2003 23 % of EU Aid was dedicated to the implementation of the regional programs (South&Central Asia), in 2019 the share of regional projects in the total amount of disbursed aid increased to 35 % (Central Asia).

Due to the substantial heterogeneity of the countries by the state of economic development, the evaluation of the potential impact of EU aid on the economy should be complemented by the analysis of the relative indicators such as Aid-to-GDP and Aid per capita. Albeit the amount of EU Aid has increased substantially, in three out of five countries it remained negligible compared with GDP. EU Aid to GDP in Kazakhstan, Turkmenistan, and Uzbekistan hasn’t witnessed significant changes. On the contrary, in Kyrgyzstan and Tajikistan share of the EU Aid has increased from 0.02% and 0.12% to 0.50% and 0.54% respectively. While EU Aid per capita in all Central Asian countries was close to zero in 2003, in the two largest recipients it demonstrated an even greater pace of change, achieving 6.5 USD in Kyrgyzstan and 4.6 USD in Tajikistan in 2019, although in the remaining countries it remained below 1 USD.

Perhaps, these trends and patterns in EU Aid allocation can be explained by the relative openness of Kyrgyzstan and Tajikistan to cooperation with the EU, or their economic disadvantageous position among other Central Asian countries. Aside from these factors, the

political regime could contribute to the explanation of the range of EU Aid, probably authoritarian leaders of Turkmenistan and Uzbekistan were reluctant to endorse the projects financed by the EU. The evidence supporting this assumption is the substantial increase in EU Aid to Uzbekistan after the change of President. If over the period from 2002 to 2015 EU Aid committed to Uzbekistan was 132 mln USD, for four subsequent years it achieved 102 mln USD.

Analysis of EU Aid by sectors: country level

Decomposition of EU Aid provided to Central Asia by sectors allows drawing several conclusions regarding the priorities of the EU in the region. First of all, from 2003-to 2005 the EU Aid unlikely can be referred to as development finance but rather as an “emergency aid” as a considerable fraction was provided in form of humanitarian and commodity aid. However, since 2016 the aid allocation has become to a greater extent balanced with significant financial resources dedicated to supporting economic and social development, which are the main pre-conditions for sustainable development of the region. For example, in 2019 EU allocated 22.61 % of the total amount of funding to support the projects related to the improvement of economic infrastructure, and 19.15 % – to support the private sector, albeit the largest fraction of Aid was provided to maintain the development of social infrastructure (43.81%).

Analysis of EU Aid for social infrastructure revealed the significant reallocation of funding between sectors. While funding of projects related to Government& Civil Society and Other Social infrastructure was curtailed substantially, projects in the following sectors: Water Supply&Sanitation, Education and Conflict, Peace and Security received greater support. Probably, the change in priorities reflects the commitment of the EU to contribute to the achievement of the Sustainable Development Goals in the region, among which access to clean water and quality of education were highlighted. The financial support for projects in the area of Conflict, Peace, and Security is provided through regional initiatives, and directly to nation-states. The exclusive recipients of aid for conflict prevention are Kyrgyzstan and Tajikistan. The sporadically exploding cross-border conflicts between two countries induced the EU to increase funding within this sector.

Nevertheless, the Government&Civil Society ranked second financially supported by the EU sector after Education, which is not surprising as the EU positions itself as a promoter of democracy and human rights protection within and beyond Europe. However, the amount of governance aid provided as well as its share of the total amount of development financing committed to Central Asia has decreased dramatically. The total amount of EU Aid allocated to the Government and Civil Society sector in Central Asia in 2003 peaked at 48 mln. USD, comprising 39,5 %, followed by a gradual decrease finally reaching 7.4% in 2019. This sector despite being prioritized in the regional program was pronounced as a focal sector only in the Kyrgyz Republic (namely, Rule of Law). According to the multi-annual indicative program for 2014-2020, the Kyrgyz Republic expected to be granted 37,72 million euros for the promotion of the Rule of Law, while in the remaining Central Asian countries the EU didn't commit to contributing to the Government and Civil Society sector, however, the amount de facto disbursed over this period ranged from 5,3 to 30,6 million USD.

The instruments the EU employs to promote good governance in the region have changed considerably. Whereas in 2003-2005 the efforts of the EU were concentrated on the improvement of the quality of governance by enhancing the capacity of the public sector, later the focus shifted on the empowerment of civil society through the protection of human rights, promotion of democratic participation, and achievement of rule of law. This change in instruments is, in our opinion, justifiable, because without the demand for reforms in the public sector from the civil society, the efforts to improve public services will be always resource-consuming.

The analysis of the conditionality of the EU Aid provision was conducted by calculating the disbursement-to-commitment ratio for the projects related to the sector Government&Civil society, for the period from 2007 to 2019. Over the given period the highest absorption ratio was observed in Tajikistan, followed by Kyrgyzstan. The lowest disbursement-to-commitment ratio is attributed to Turkmenistan (59,2 %).

Area	2007-2013			2014-2019		
	Total allocations (million euro)	Disbursed amounts (million euro)	Disbursement-to-commitment ratio, %	Total allocations (million euro)	Disbursed amounts (million euro)	Disbursement-to-commitment ratio, %
Kazakhstan	39,4	34,7	88	0,0004	30,6	
Kyrgyzstan	29,2	32,1	109,9	57,8	46,3	80,1
Tajikistan	16	18,8	117,5	0	19,2	
Turkmenistan	22,8	13,5	59,2	0	8,1	
Uzbekistan	28	22,8	81,4	0	5,3	

Source: Calculated by authors based on data derived from Aid Atlas platform. Retrieved June 15, 2022, from https://aid-atlas.org/profile/eu-institutions-excl-eib/central-asia/all/2002-2020?usdType=usd_commitment

Table 2. Contracts and disbursements to the Government&Civil Society sector

Despite the conformation to general policy in the region, the interests of the EU differ considerably, as it can be derived from the EU Aid allocation by sectors. Due to the discrepancies between amounts of governance aid committed and channeled to Central Asian countries, for the profound analysis of the EU assistance the latter one was considered.

Kazakhstan

Kazakhstan is one of the strongest economies in the region, with a still-authoritarian political regime. The distribution of development funding by sectors has changed tremendously in this country. In 2005-2006 less than 50% of EU Aid was occupied in the Social Infrastructure, whereas the lion's share was allocated for multi-sector programs. However, in 2018-2019 around 90 % of EU Aid was dedicated to improving the social infrastructure, while the remaining funding was provided in the kind of humanitarian aid and for the implementation of multi-sector projects. The concentration of EU aid on several crucial sectors may be the result of different circumstances, for example, the local context, or change in EU's strategic targets in the country-recipient. On the other hand, the focus on critical areas the EU aims to improve may be more efficient than implementing plenty of different programs scattered across sectors. Another insight, that can be drawn from the graph, is that recently the EU was not prone to support the real sector and economic infrastructure, although in 2007-2012 from 6% to 36% of EU Aid was used to support these sectors.

The EU Aid disbursed on Social infrastructure was distributed between the following sectors: Government and Civil Society, Education and Population Policies. Moreover, the share of EU Aid on good governance and democracy promotion was overwhelmingly high, in 2019 approximately two dollars of EU Aid out of three was dedicated to this sector, followed by Education (21.2 % of total EU Aid). While the structure of EU Aid to Social Infrastructure has not witnessed significant changes, the allocation of funding within the Government and Civil Society Sector has changed considerably. In 2005 more than half of EU Aid was provided to support the projects related to human rights protection in Kazakhstan, however, fourteen years later the share of this sector decreased to around 10%. At the same time, the Legal and Judicial Development sector was outside the list of focal sectors in 2005, but it became the main instrument of promotion of Good Governance in Kazakhstan, albeit initially, the EU expected to achieve this goal through financial support of the Public Sector Policy and Administrative Management.

Kyrgyzstan

The EU Aid to Kyrgyzstan, contrary to Kazakhstan, was to a greater extent fragmented and dispersed to varied sectors, however, the distribution of funding across the sectors altered. From 2005 to 2008 a significant portion of EU Aid flowed into Kyrgyzstan in the form of Commodity Aid (primarily Development Food Assistance) to support the development of Economic infrastructure. However, in the last four years, the priorities shifted to social and economic infrastructure. Kyrgyzstan also received Humanitarian Aid for three consecutive years from 2010 to 2012 which can be explained by the reaction of the EU to the political turbulence Kyrgyzstan experienced in 2010, and in that year the EU committed to providing financial support for the total amount of 3.7 million USD as an Emergency response.

The decomposition of EU Aid on Social Infrastructure reflects the country-specific instruments. The largest fraction of EU Aid in 2005 was allocated to support the projects related to the improvement of Governance, like in Kazakhstan. However, in 2015 and 2019 this sector was overtaken by Education, which absorbed more than a quarter of the total amount of EU Aid. The distribution of EU Aid within the sector of Government and Civil Society does not resemble the one observed in Kazakhstan. The share of sector Human rights which was modest in 2005, achieved 22% in 2019. The Public sector policy accommodated

86 % of EU Aid in 2005, however its share gradually decreased, reaching 3% in 2019. This decrease was compensated by the growth of EU Aid for Legal and judicial development, which became the major instrument for the promotion of Good Governance in Kyrgyzstan.

Tajikistan

The EU Aid allocation in Tajikistan was also dictated by country-specific factors. Contrary to the above-mentioned countries, Tajikistan for five years from 2003 to 2008 received humanitarian aid, the share of which in the total amount of aid disbursed fluctuated between 18% and 96%, however, in 2018 and 2019 it was less than 1 %. Over the period from 2009 to 2015 more than two-thirds of total aid was dedicated to the sectors Social Infrastructure and Production, later on, this list of principal sectors was extended by the Economic Infrastructure, which received from 25 to 38 % of EU Aid in 2016-2018.

Disaggregation of EU Aid on Social Infrastructure reveals more differences than commonalities with the countries analyzed so far. In contrast with Kazakhstan and Kyrgyzstan, more than a third of the total amount of aid was allocated to the sector labeled Other Social Infrastructure in 2005 and 2010. The government and Civil Society sector in Tajikistan, vice versa, received less than 15 % of total EU Aid. In 2019 about 16% of EU Aid was dedicated to Education, which is five times greater than in 2014.

The allocation of funding within the Government and Civil Society sector is peculiar as well. The first pattern which can be derived from the graph is the allocation of funding for Human Rights in 2005, however, the share of this sector decreased eventually reaching 19 % in 2019. Probably, it was dictated by a complicated social and political situation in Tajikistan after the long-lasting civil war. So the beginning of the new millennium Tajikistan reconstructed its political and economic system, therefore the EU couldn't support programs aimed at enhancing the capacity of the government. Nevertheless, in 2010 and 2015 more than half of the funding was earmarked to improve Public Finance Management, while in 2019 it was surpassed by Democratic participation and civil society. Contrary to Kazakhstan and Kyrgyzstan, the EU was reluctant to support the projects related to the improvement of government efficiency and rule of law.

Turkmenistan

Over the period from 2006 to 2013 the share of Social Infrastructure in total EU Aid gradually increased reaching 86 %, but this trend reversed during the next four years. From 2015 to 2018 aside from Social Infrastructure, the EU aid was distributed between Economic Infrastructure, Production, and Multi-Sector programs. EU Aid to Social Infrastructure in Tajikistan was dedicated to Government & Civil Society and Education. The structure of aid for Government&Civil Society changed over time. If in 2005 the aid was allocated to the Public Sector Policy, however, in 2010 100% of aid was earmarked for Public finance management. In 2019 the greater support received programs in the Public sector policy, and the rest was allocated to Public Finance management.

Uzbekistan

Over the period from 2006 to 2015 more than 60 % of EU Aid was devoted to Social Infrastructure, however, over the next four years, the share of this sector halved. If in 2016-2017 the second sector with the highest ratio to total Aid was Multi-sector, over the two last years it was overtaken by Production. Aid for Social Infrastructure was distributed between Government and Education in 2006 and 2015. In 2019 neither of these sectors was financially supported but the Water Supply&Sanitation. The detailed analysis of aid within the Government&Civil Society sector demonstrates the same patterns that were observed in Kazakhstan and Kyrgyzstan. In 2005 and 2010 around 80% of aid was dedicated to the Public sector policy, however, in 2019 the share of this sector decreased to 12%. Apart from it, the other three sectors that occupied EU aid are Human rights, Public finance Management, and Ending violence against women and girls.

The main insights from the analysis:

1. The EU considerably contracted support of the reforms in the Government and Civil Society sector in all the Central Asian countries at the bilateral level, excluding Kyrgyzstan, but the Rule of Law referred to as the Regional Security priority at the Multiannual indicative

regional program for 2014-2020 which deemed to be achieved through the EU-CA Rule of law Initiative.

2. Detailed analysis of the governance aid revealed that the EU tends to employ a similar set of good governance promotion instruments, there is a cross-country variance in the leading instruments which reflects the differentiation in priorities and interests of the EU in Central Asia. The efforts of the EU in Kyrgyzstan and Kazakhstan are concentrated on the improvement of the Rule of Law and legal framework, promotion of effective policy decisionmaking, and protection of human rights. In contrast, in the remaining countries legal and judicial development is outside of the focus of the EU (especially after 2016), so governance assistance is provided to support initiatives in Public finance management and human rights protection.

3. Selection of good governance promotion instruments reflects the EU's strategic priorities as well as can be bound by the ex-ante state of governance as well as the political regime in the Central Asian countries. The further analysis of the influence of the EU aid on governance in Central Asia will encompass only a limited set of sectors that absorbed the highest fraction of governance assistance.

The link between EU Aid and Good Governance in Central Asia (selected governance indicators)

The notable amount of finance directly channeled by the EU to the good governance promotion in the region raises the question about the contribution of EU Aid to good governance indicators. The analysis of the link between EU aid and selected governance indicators will embrace only the limited number of the main grant-receiving sectors, namely Legal and Judicial Development, Public Sector Policy, Human Rights, and Democratic Participation. Recognizing the possibility of lagged influence of the projects supported by the EU, in this analysis the relationship between the cumulative amount of aid, starting from 2003, and change in governance indicators will be considered. The data on the state of governance was retrieved from the World Governance Indicators database. Taking into account that the onset of the first strategy in Central Asia is dated 2007, the preceding year was used as a base year for this analysis.

Rule of Law. As it was discussed earlier, there is an apparent distinction between countries in terms of the good governance promotion instruments. Kyrgyzstan is de jure the exclusive Central Asian country that receives EU aid earmarked for improvement of the Rule of Law, however, other countries, mainly Kazakhstan continued to gain grants which amounted to 12 mln USD over the period from 2014-2019 (see Figure 1). The EU's support of the reforms in the legal and judicial areas of Tajikistan is almost negligible compared with Uzbekistan, where aid substantially increased in 2013-2014, but this positive trend halted completely afterward

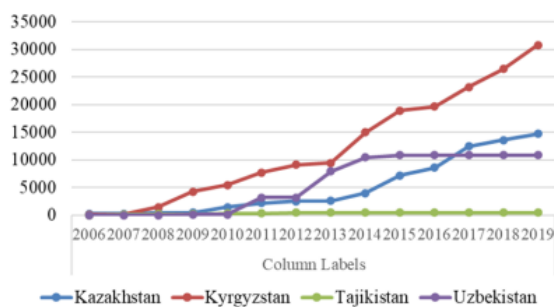


Figure 1a. EU Aid to Legal and Judicial Development, cumulative from 2003 (thous.USD)

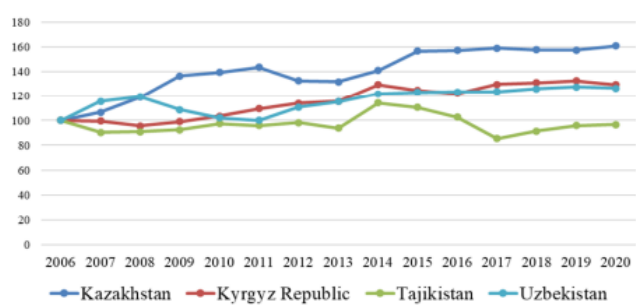


Figure 1b. Change in Rule of Law Index (2006=100)

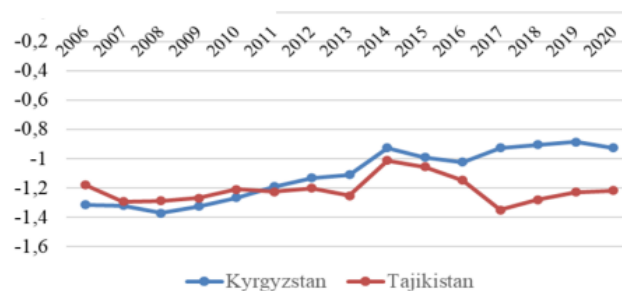


Figure 1c. Rule of Law index in Kyrgyzstan and Tajikistan

Figure 1. EU Aid and Rule of Law in CA countries.

Although Kyrgyzstan over the period from 2003 to 2019 received 2 times more assistance to promote the Rule of Law than Kazakhstan, 2,8 times more than Uzbekistan, and 68 times more than Tajikistan, the pace of change in the Rule of Law index is comparable with that of Uzbekistan. Among Central Asian countries, Kazakhstan succeeded in developing of a fair and inclusive legal framework. According to the WGI database, the Rule of Law index in Kazakhstan while never being positive, increased by 60 pp. relative to 2006. However, in Kyrgyzstan and Uzbekistan, the Rule of Law index followed the same trend, but in 2019 its change was two times lower than in Kazakhstan. The outsider in this group by the pace of change was Tajikistan, where it not only hasn't improved but even deteriorated by 3.4 %.

In order to reveal the impact of EU aid on the legal environment the dynamic of the Rule of Law index was compared in the countries which can be referred to as the recipients of the greatest (Kyrgyzstan) and lowest (Tajikistan) amount of assistance. Figure 1.3. shows that in 2003 the difference in the Rule of Law index between the two countries was minimal. Moreover, Tajikistan outpaced its counterpart in 2006-2010. However, starting from 2017 gap has widened reaching 0.29 points in 2019. Therefore, we cannot unequivocally assert that EU aid contributes to the improvement of the Rule of Law in the region.

Regulatory Quality. During the period from 2007 to 2014, Public Sector policy was the leading instrument applied by the EU to promote good governance in Central Asia. Moreover, in 2007-2013 the greatest support this sector gained in Kyrgyzstan and Uzbekistan, but their positions were overtaken by Kazakhstan afterward (see Figure 2).

In our opinion, this sector concerns the development of effective and sound policies in the public sector, so the progress can be estimated by analyzing the corresponding Regulatory Quality Index. Change in this index relative to 2006 is represented in Figure 2.2. it is noteworthy that the period of the extensive contribution of the EU to the Public Sector Policy in Kyrgyzstan coincided with the greatest progress in the Regulatory Quality Index. However, starting from 2014, when Kazakhstan became the main recipient of aid in this line, the Regulatory Quality Index immediately jumped from -0.25 in 2014 to -0.03 the year after. Tajikistan, which received the lowest funding, has improved this index in 2019 only by 7% compared to 2006.

Finally, the quality of regulation in Kazakhstan (the largest recipient) and Tajikistan (the recipient of the least aid) was compared. According to Figure 2.3, the quality of public policy decision-making and implementation in Kazakhstan initially was better than in Tajikistan, and the gap between them was almost stable over the first seven years. However, generous funding Kazakhstan received in 2014-2017 lent impetus for the improvement of the public sector regulation, which resulted in progress in this index from -0.36 to 0.17, while in Tajikistan it hasn't changed at all. Nevertheless, the success of Kazakhstan can be explained by other factors as well, for example, the assistance provided by other donors.

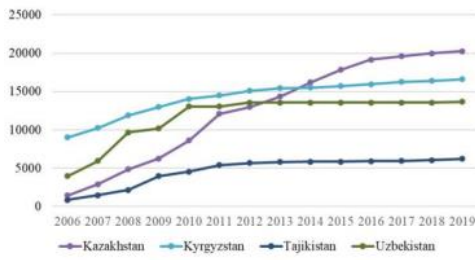


Figure 2a. EU Aid on Public Sector Policy, cumulative from 2003 (thous. USD)

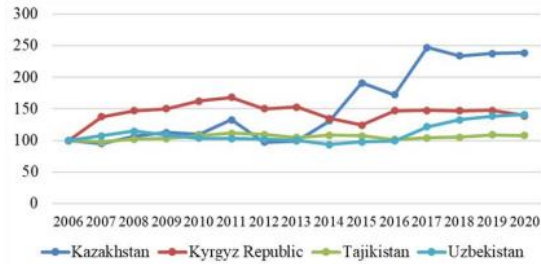


Figure 2b. Change in Regulatory Quality Index (2006=100)

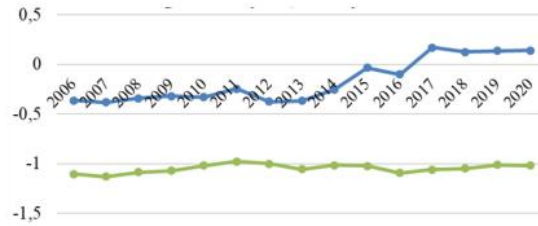


Figure 2c. Regulatory Quality Index in Kazakhstan and Tajikistan

Figure 2. EU Aid and Regulatory Quality in CA countries

Human rights. Human rights protection initiatives are supported in all Central Asian countries, however, in 2006, all the countries received assistance approximately at the same rate (see Figure 3). However, after 2014 (after the adoption of the second EU Strategy in Central Asia) three of them – Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Tajikistan, rapidly detached from Uzbekistan, which received 6 times less than other countries together over the period from 2003 to 2019. However, data on EU aid weakly, if not at all, correlates with the Human Rights Protection index, which measures the extent to which citizens' physical integrity is protected from government killings, torture, political imprisonments, extrajudicial executions, mass killings, and disappearances (OurWorldinData, 2022).

This index is U-shaped for all the countries, with peaks and troughs achieved in different countries. In spite of an increase in aid channeled to human rights protection in Tajikistan, the state of human rights protection there deteriorated steadily up to 2018. In Kyrgyzstan, the fall in the Index of Human rights protection corresponded with the period of the presidency of K.Bakiev, however, after the second revolution an improvement in this index can be observed. Uzbekistan demonstrates the same pattern: the values of the Human Protection Index decreased starting from 2010 and reached the minimum in 2016. An improvement of this index is related to the rise to power of liberally oriented president Shavkat Mirziyoyev.

So in general, we can conclude that there is no obvious relation between EU aid and human rights support.

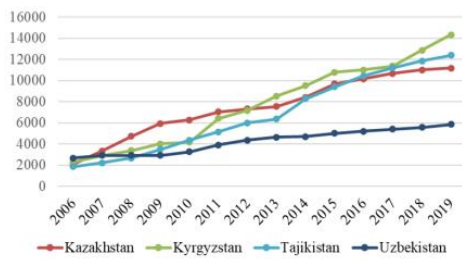


Figure 3a. EU Aid on Human Rights, cumulative from 2003 (thous. USD)

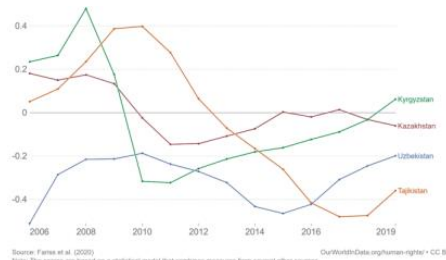


Figure 3b. Human Rights Protection, 2006 to 2019

Figure 3. EU Aid and Human Rights Protection in CA countries

Conclusion

The analysis of the relationship between EU governance aid and governance indicators has shown that the EU applies a variety of good governance promotion instruments, among which the primary one is the DCI. Cross-country analysis of the EU aid by sectors detected the differentiation in the instruments the EU opts for to foster quality of governance in Central Asia. The EU actively supports human rights protection initiatives in all Central Asian countries, but in Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Uzbekistan since 2014 the EU was committed to promoting the Rule of Law, while in Tajikistan and Turkmenistan the EU prioritizes projects related to the improvement of transparency and accountability of Public Finance Sector.

The analysis of the impact of governance aid on selected main grant-receiving sectors: Legal and Judicial Development, Public Sector Policy, Human Rights, and Democratic Participation has shown that good governance can be affected by the interplay of external (international aid) and internal (political regime) factors. According to data, EU Aid can partially explain the gap between the largest and lowest assistance, however, other factors beyond the scope of this analysis could contribute to the best and poorest performance of the Central Asian countries, for example, the influence of other donors providing aid at the bilateral and multilateral levels, domestic policies (for example, aiming at the enhancement of the human capital capacity), etc.

Azja Centralna



DŁUGI KONIEC IMPERIUM. AZJA CENTRALNA ŻEGNA SIĘ Z ROSJĄ?

Dla Władimira Putina niespodziewaną konsekwencją wojny w Ukrainie jest spadek znaczenia Rosji w Azji Centralnej. W autorytarnych państwach tego regionu nie należy się raczej spodziewać demokratycznej odwilży, ale rewizji stosunków łączących je z Moskwą – jak najbardziej.

Autorzy:

Krzysztof M. Zalewski, Jerzy Olędzki

Artykuł publikujemy dzięki uprzejmości krytykapolityczna.pl, gdzie tekst ukazał się w pierwszej kolejności.

Dla Władimira Putina niespodziewaną konsekwencją wojny w Ukrainie jest spadek znaczenia Rosji w Azji Centralnej. W autorytarnych państwach tego regionu nie należy się raczej spodziewać demokratycznej odwilży, ale rewizji stosunków łączących je z Moskwą – jak najbardziej. To nie spektakularne zerwanie, lecz luzowanie mnóstwa nitek łączących peryferie z rosyjskim centrum.

Niejednoznaczne stosunki między państwami Azji Centralnej, a Rosją można rozumieć w kategoriach kompleksu (post)kolonialnego. Choć władza Moskwy nad rozległymi przestrzeniami i zamieszkującymi je ludźmi wynika z podboju, głównie XIX-wiecznego oraz obfitego użycia kija, to długoletnie panowanie rosyjskie na tych terenach wiązało się też z typowymi kolonialnymi marchewkami.

Najkrócej mówiąc, Rosja – a potem Związek Radziecki – przyniosły pewien wariant modernizacji. To za czasów ZSRR powstał tam system szkolnictwa oraz uboga, niemniej istniejąca sieć względnie nowoczesnych wtedy dróg i kolei. Moskwa i Leningrad przyciągały ludzi, którzy chcieli robić karierę. Jeśli będące częścią tego samego imperium społeczeństwa Europy Środkowej i Wschodniej miały dostępne inne wzory modernizacji – jak choćby austriacki, niemiecki czy francuski – to dla ludzi mieszkających w Azji Centralnej wzorzec rosyjski przez wiele pokoleń nie miał realnej alternatywy. Spójrzmy zresztą na mapę. Nawet dzisiaj, aby wydostać się z Azji Centralnej w kierunku oceanu światowego, wokół którego zachodziły procesy globalizacji i modernizacji, trzeba pokonać nie jedną, ale często dwie granice. Chyba, że zdecydujemy się jechać przez Rosję.

Ta, najpierw rosyjska, a potem radziecka wersja modernizacji miała jednak cenę, którą było głębokie uzależnienie od centrum w Moskwie. Sieć drogową i kolejową wiodła do stolicy imperium, podobnie jak do Rosji biegną niemal wszystkie istotne połączenia ropo- i gazociągów. W Rosji zbiegały się też nitki kultury: rosyjski stał się językiem elit, a także *lingua franca*, którym można było się porozumieć z sąsiadami.

Niepodległość tak, niezależność nie

Z tym kolonialnym z natury uzależnieniem państwa Azji Centralnej różnie sobie radziły od początku uzyskania niepodległości w latach 90. XX wieku. Dla większości ich przywódców

najważniejsze było utrzymanie bezwzględnego panowania w kraju. Niezależność od wpływów zewnętrznych czasem w tym pomagała, ale nie stawała się pierwszoplanowym celem dążeń politycznych elit, może z wyjątkiem Turkmenistanu.

Po rozwiązaniu Związku Radzieckiego były republiki i ich przywódcy dość szybko wchodzili w nowe układy z Federacją Rosyjską. Wydawała się ona niezbędnym elementem gwarantującym, jeśli nie rozwój, to przynajmniej stabilność gospodarczą oraz pewien rodzaj imperialnego ładu, w którym wyciszane są konflikty między sąsiadami. I tak, już w pierwszych latach Kirgistan, Tadżykistan, Uzbekistan i Kazachstan stały się członkami Wspólnoty Niepodległych Państw, postradzieckiego commonwealthu. Turkmenistan, od początku niepodległości izolacjonistyczny i z nieufnością patrzący na sąsiadów i otaczający świat, stał się jedynie członkiem stowarzyszonym organizacji.

W innych aspektach postsowiecka integracja w regionie postępowała jednak opornie, mimo stałych nacisków z Moskwy. Organizacja Układu o Bezpieczeństwie Zbiorowym (OUBZ), swego rodzaju „rosyjskie NATO”, od 1994 łączy Rosję i trzy z pięciu środkowoazjatyckich republik: Kazachstan, Kirgistan i Tadżykistan. Jedyną ich wspólną interwencją była ta ze stycznia 2022 roku, kiedy wojska rosyjskie na wezwanie prezydenta Kazachstanu Kasyma-Żomarta Tokajewa wzięły udział w tłumieniu miejskiej rewolty. Armie tych krajów dość regularnie odbywały wspólne manewry. Nie sposób jednak oprzeć się wrażeniu, że OUBZ to w znacznie mniejszym stopniu sojusz wojskowy, gwarantujący bezpieczeństwo jego członków, niż forma przedłużenia imperialnej władzy. Co więcej, bazy jeszcze z czasów Związku Radzieckiego pozwalają Moskwie testować i rozwijać określone zdolności wojskowe. W Kazachstanie istnieje poligon do testowania rakiet balistycznych i słynny kosmodrom Bajkonur. W Tadżykistanie znajduje się ważny punkt zwiadu kosmicznego i baza 201. dywizji piechoty. W Kirgistanie z kolei testowane są nowe torpedy, działa też wojskowe obserwatorium sejsmograficzne oraz baza lotnicza w Kant.

Pozostałe dwa państwa bardziej nieufnie patrzyły na poradzieckie procesy odgórnej ingerencji wojskowej. Co prawda, Uzbekistan przeżywał dwukrotnie romans z organizacją (1994–1999; 2006–2012), tylko jednak po to, by dwukrotnie ją opuścić, uchodząc przed rosyjską dominacją. Turkmenistan, jak już była mowa, po odzyskaniu niepodległości ogłosił neutralność.

O gospodarczą i społeczną alternatywę wobec Rosji było już jednak trudniej. Eksport węglowodorów z pominięciem tego kraju jest niemal niemożliwy: drogi na Zachód prowadzą zwykle – jak w przypadku Kazachstanu i Turkmenistanu – przez Rosję, do tego spółki potężnego sąsiada kontrolują przedsiębiorstwa przesyłowe. W razie jakichś nieporozumień zdarzają się trudno wytłumaczalne „awarie”, jak choćby tegoroczne wstrzymanie wysyłania kazachskiej ropy przez terminal w Noworosyjsku nad Morzem Czarnym.

Dla większości tamtejszych gospodarek Rosja jest nie tylko najważniejszym partnerem handlowym, ale też podstawowym kierunkiem migracji zarobkowych. Dla takich państw jak Tadżykistan czy Kirgistan migranci w Rosji stanowią istotne źródło dewiz. Przypomnijmy, że w miarę zasobny Kazachstan (PKB o wartości ok. 10 tys. dolarów per capita według danych Banku Światowego) jest regionalnym krezusem. Średnio mieszkaniec Uzbekistanu wytwarza już tylko niespełna 2 tys. dolarów PKB rocznie, a Tadżykistanu – 890 dolarów. Więzy i zależności gospodarcze pogłębia fakt uczestnictwa Kazachstanu i Kirgistanu w Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej (EUG, od 2014 roku), z którą Uzbekistan jest od 2020 roku stowarzyszony. Nazwa organizacji i instytucje naśladują Unię Europejską, a państwa członkowskie do EUG przyciągała dotychczas strefa wolnego handlu i łatwiejszy dostęp do dużego rynku rosyjskiego.

Republiki dystansują się od Rosji

Atak Rosji na Ukrainę mocno skomplikował sytuację republik Azji Centralnej. Nie są na tyle samodzielne i wyemancypowane spod wpływów Moskwy, aby jawnie potępić ten akt agresji. Z drugiej strony poparcie Rosji w konflikcie utrudniłoby relacje z państwami zachodnimi; w tle jest również potencjalne niebezpieczeństwo „ukraińskiego scenariusza” na ich obszarach zamieszkałych przez ludność rosyjskojęzyczną. Konsekwencją tej patowej sytuacji było przyjęcie postawy neutralnej przez przywódców Kazachstanu, Kirgistanu i Uzbekistanu oraz uporczywe przemilczanie konfliktu przez prezydentów Tadżykistanu i Turkmenistanu.

Jednak rosyjska agresja uświadomiła władzom i społeczeństwom Azji Centralnej, że parasol bezpieczeństwa, który Kreml rozpiął nad regionem, może być zagrożeniem dla ich wewnętrznej stabilności. Skutkiem trwającej wojny stały się coraz silniejsze perturbacje gospodarcze, mocno odczuwalne w relatywnie ubogich republikach. Przerwanemu uległy

dotychczasowe szlaki handlowe, biegnące z Azji Wschodniej (głównie Chin) i Południowo-Wschodniej przez Kazachstan, Rosję, Gruzję, Azerbejdżan i Ukrainę do Europy. Wpłynęło to oczywiście na znaczny wzrost kosztów i wydłużenie czasu transportu. Kryzys pogłębiły też gwałtowny wzrost kosztów surowców energetycznych na skutek zachodniego embarga na rosyjskie produkty naftowe i gazowe oraz poważne zagrożenie kryzysem żywnościowym z powodu ograniczenia sprzedaży zbóż z Ukrainy. Ceny eksportowe węglowodorów z Azji Centralnej nie rosły tak szybko jak na rynkach światowych, państwa te bowiem z odbiorcami wiązały często długookresowe kontrakty.

Przywódcy republik szybko dostrzegli, że dalsze pozostawanie blisko Rosji w nowych warunkach jest dla nich niebezpieczne i najwyższy czas zacząć te związki rozluźniać. Choć oficjalnie żaden z prezydentów nie skrytykował Kremla ani nie odniósł się bezpośrednio do gospodarczych skutków jego agresywnej polityki, to coraz bardziej widać przejawy sympatyzowania z Ukrainą i działań niekorzystnych dla Rosji.

Jednym z pierwszych posunięć władz republik było wprowadzenie wysokich kar więzienia za zaciągnięcie się ich obywateli do służby w siłach zbrojnych walczących stron. Dotyczyło to przede wszystkim Rosji, która rozpoczęła i kontynuuje akcję rekrutacji do swej armii, głównie Kirgizów i Tadżyków, pracujących na terenie Federacji. W zamian za służbę Moskwa obiecuje im możliwość szybkiego otrzymania rosyjskiego obywatelstwa i wysokie wynagrodzenie, sięgające równowartości 3 tys. dolarów miesięcznie. W republikach zakazano też jawnego wyrażania sympatii dla agresora. Symbol „Z” został zakazany w przestrzeni publicznej.

Przejawem sympatyzowania władz Kazachstanu i Uzbekistanu z Ukrainą jest też akcja pomocy humanitarnej. Transporty żywności, leków i towarów pierwszej potrzeby wysyłane są drogą lotniczą do unijnych centrów pomocy, głównie w Polsce. W pierwszych miesiącach wojny obie republiki przekazały w ten sposób ponad 100 ton różnych produktów. Władze kazachskie oficjalnie firmują podejmowane działania humanitarne, choć już Taszkent nie odważył się na taki krok, dbając, by pomoc miała etykietę inicjatywy społecznej, a nie rządowej.

Praktycznie od początku wojny Kazachstan i Uzbekistan, jako republiki najlepiej rozwinięte gospodarczo, stały się celem masowych wyjazdów obywateli Federacji Rosyjskiej, uciekających przed wojną. Migrantami byli w zdecydowanej większości przedstawiciele

klasy średniej i specjaliści z różnych dziedzin, np. IT. Obie republiki szybko zareagowały, wprowadzając dla uciekających przed wojną Rosjan ułatwienia wizowe i uproszczone procedury uzyskiwania prawa stałego pobytu. Dodatkowo Uzbekistan kusił rosyjskich specjalistów preferencyjnym systemem podatkowym i aktywnym wsparciem w poszukiwaniu zatrudnienia. To oczywiście nie mogło podobać się na Kremlu, zwłaszcza po ogłoszeniu mobilizacji, która spowodowała gwałtowne nasilenie exodusu Rosjan w wieku poborowym.

Rosyjski MSZ we wrześniu opublikował nawet komunikat, że emigranci w Kazachstanie, podlegający nakazowi zgłaszania do komisji wojskowych, będą przekazywani Moskwie. Kazachskie ministerstwo natychmiast zdementowało tę wiadomość, dodając, że żadne rozmowy w tej sprawie nie były nawet podjęte. Tylko w pierwszych trzech miesiącach liczbę migrantów rosyjskich w Azji Centralnej szacowano na ponad 200 tys., a po ogłoszeniu mobilizacji przekroczyła ona pół miliona.

Kazachstan jako pierwszy w regionie podjął działania bezpośrednio uderzające w rosyjską gospodarkę. Już w kwietniu Astana zdecydowała o całkowitym wstrzymaniu eksportu rudy żelaza z kopalni Sokołow-Sarybaj do syberyjskich hut. Nie zahamowało to co prawda ich produkcji, ale znacznie ją spowolniło i podniosło koszty. Dotychczasowy, 70-procentowy udział kazachskiego surowca musiały wypełnić kopalnie rosyjskie. Kluczowe znaczenie ma tu odległość – z kopalni kazachskiej do hut jest 340 km, z rosyjskich – ponad 2 tysiące.

Prezydent Tokajew zdecydował też o wstrzymaniu eksportu do Rosji innych dóbr, które mogą być bezpośrednio wykorzystane przez przemysł zbrojeniowy Federacji. Bardzo dotkliwym dla Moskwy działaniem jest także przyłączenie się Uzbekistanu, Kazachstanu, Kirgistanu, a nawet Tadżykistanu do blokady rosyjskiego systemu płatniczego Mir w tych krajach. Po wprowadzeniu przez państwa zachodnie sankcji i blokady systemów płatniczych Rosjanie mogli korzystać tylko ze swojego Miru, który miał ambicje co najmniej regionalne. Warto wspomnieć, że Pekin również odrzucił prośbę Kremla o udostępnienie chińskiego systemu bankowego dla rosyjskich zagranicznych transakcji finansowych. Zablockowanie Miru w Azji Centralnej jest więc najbardziej wyrazistym symptomem odwracania się republik od Rosji i coraz większej izolacji tego państwa w globalnej gospodarce.

W poszukiwaniu alternatyw

Jakie inne możliwości niż Rosja mają państwa regionu? Silne powiązania gospodarcze republik w istotny sposób utrudniają ich dystansowanie się od Moskwy. W dotychczasowym, przedwojennym układzie geopolitycznym jedyną alternatywą dla zbalansowania wpływów rosyjskich było wzmacnianie relacji z Chinami. Na polu gospodarczym Państwo Środka od wielu lat wyraźnie ograniczało w Azji Centralnej swobodę działań Moskwy, ale zarazem zbyt silne uzależnienie od chińskich inwestycji i kapitału zaczęło rodzić zarówno problemy w spłacie zobowiązań, jak i nasilenie sinofobicznych postaw w społeczeństwach republik.

Wybuch wojny zaktywizował jednak Turcję, Stany Zjednoczone i Unię Europejską w działaniach na rzecz wzmocnienia więzi z regionem. Relatywnie najlepszą pozycję wyjściową ma Turcja, która od wielu lat popularyzuje ideę integracji republik na podstawie wspólnych korzeni historycznych i ideologii panturańskiej (turkijskiej wspólnoty kulturowej). W ostatnim czasie zainteresowane państwa coraz bardziej zdecydowanie promują użycie miejscowych języków, głównie z grupy turkijskiej, a wojna ukraińska ma szansę przyspieszyć ten trend.

W obecnej sytuacji Ankara przejęła też od Kazachstanu rolę centralnego hubu dla wymiany handlowej między Europą i Azją Centralną. Turcja dysponuje też siłami zbrojnymi umożliwiającymi zapewnienie bezpieczeństwa szlaków handlowych na Morzu Kaspijskim i Czarnym. Dodatkowo Kreml obawia się konfliktu z Ankarą, która podjęła się roli mediatora między Ukrainą i Rosją oraz dysponuje potencjałem gospodarczym i militarnym, który mógłby ostatecznie pogrążyć Moskwę w razie konfliktu. Patrząc na uśmiechy, jakimi ostatnio prezydent Erdogan obdziela prezydenta Putina, warto pamiętać, że osiem lat temu oba państwa znalazły się w poważnym kryzysie po zestrzeleniu nad Syrią rosyjskiego bombowca przez turecki myśliwiec.

Działania Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych również nie ograniczają się do bezpośredniej pomocy humanitarnej i militarnej Ukrainie. W maju w Brukseli doszło do spotkania przedstawicieli UE i środkowoazjatyckich republik, którego tematem było szeroko rozumiane bezpieczeństwo regionu. Unia jest otwarta na zacieśnienie współpracy gospodarczej, zwłaszcza z Kazachstanem, Uzbekistanem i Turkmenistanem, w obszarze dostaw surowców energetycznych. Takie powiązanie pozwoliłoby na obustronne uniezależnienie się od Rosji. Państwa UE wypełniłyby lukę po imporcie tych surowców, a

republiki środkowoazjatyckie uzyskałyby dostęp do ogromnego rynku zbytu, co wzmocniłoby ich stabilność finansową. Kluczowym problemem są jednak inwestycje w infrastrukturę przesyłową.

Również Stany Zjednoczone dostrzegły szansę na ponowne zaistnienie w regionie, do którego straciły dostęp po ostatecznym wycofaniu się z Afganistanu. W kwietniu Kazachstan odwiedziła podsekretarz Stanu Uzra Zeiy, zapewniając o wsparciu Waszyngtonu dla regionu i gotowości do udzielenia pomocy w łagodzeniu gospodarczych skutków wojny oraz zachodnich sankcji na Rosję. Dla Azji Centralnej był to wyraźny sygnał, że odwrócenie się od Moskwy będzie dla nich korzystniejsze gospodarczo niż trwanie w przynoszących straty relacjach z Kremlem.

Ważnym elementem tej układanki wciąż pozostają Chiny, które – jak dotąd – są z punktu widzenia republik jedyną realną siłą zdolną balansować działania Rosji w regionie. Kreml doświadczył tego już wielokrotnie, gdy republiki na forum Szanghajskiej Organizacji Współpracy – organizacji bezpieczeństwa zbiorowego – czy wspomnianej Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej zdecydowanie sprzeciwiały się rosyjskim propozycjom promującym partykularne interesy Kremla. By powążyć się na taki krok, bez wątpienia musiały mieć za sobą ciche poparcie Państwa Środka. Tymczasem Rosja nie może sobie pozwolić na jakiegokolwiek przejawy lekceważenia chińskiego stanowiska, ochłodzenie relacji z Pekinem szybko bowiem mogłoby doprowadzić do całkowitego załamania gospodarki Federacji. Stąd i łatwe do zaobserwowania bardzo łagodne reakcje rosyjskiej „wierchuszki” wobec chińskich odmów udostępnienia systemu płatniczego czy dostaw sprzętu wojskowego.

Kreml doskonale zdaje sobie sprawę, że atakując Ukrainę, spowodował straty w potężnej i żyjącej z eksportu gospodarce Chin. Będąc zarazem uzależnionym od wpływów z wywozu surowców energetycznych, nie może sobie prawdopodobnie pozwolić na eskalację konfliktu czy to poprzez użycie broni chemicznej lub atomowej, czy też poprzez rozszerzenie konfliktu na obszar Azji Centralnej, bo to bez wątpienia spotkałoby się z natychmiastową reakcją Pekinu. Chiny są więc de facto gwarantem całości terytorialnej środkowoazjatyckich państw.

Coraz dalej od Moskwy

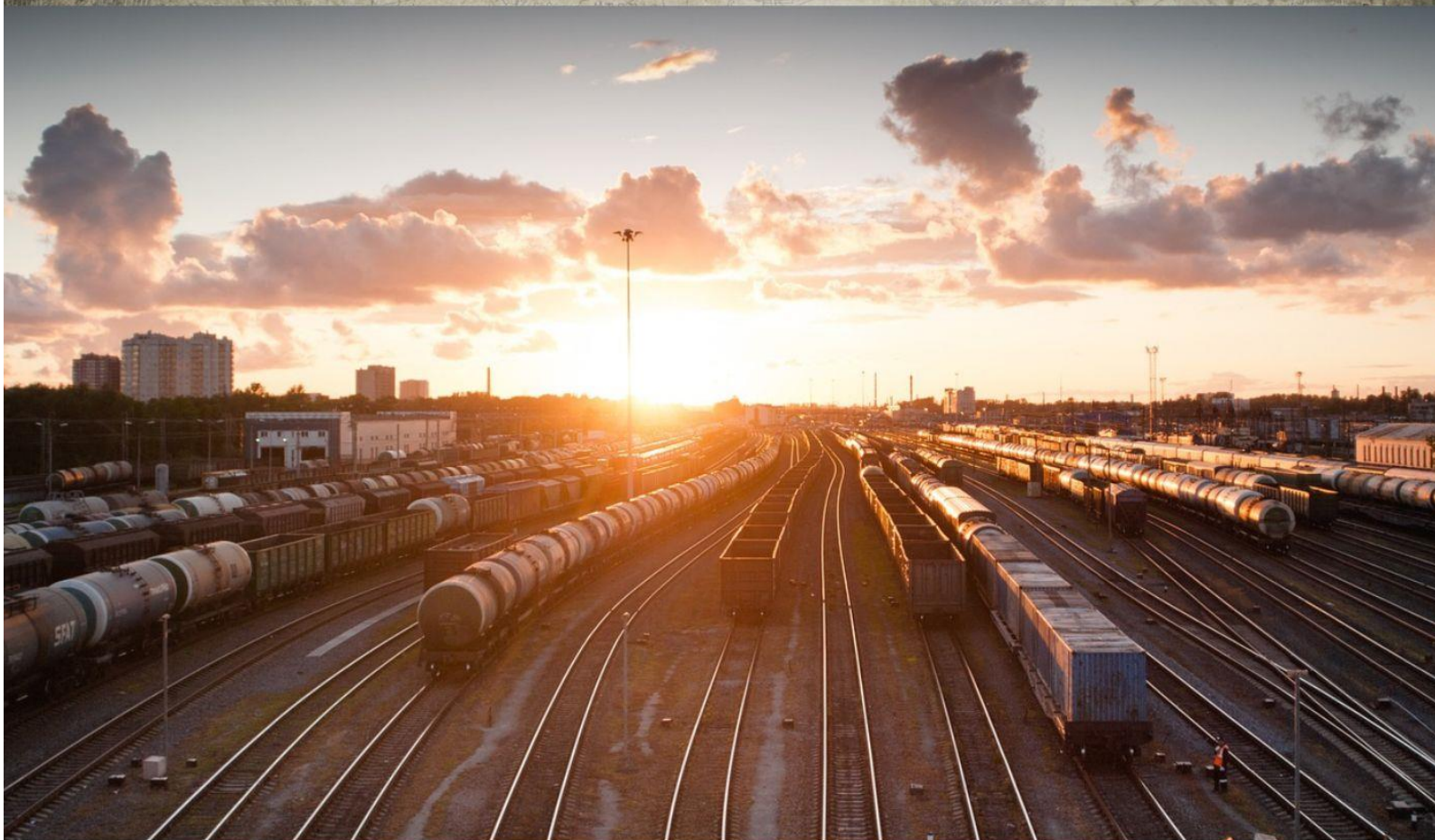
Proces rozluźniania więzi regionu z Rosją nabrał ostatnio tempa. Potwierdzeniem tego są m.in. społeczno-gospodarcze programy rozwoju Kazachstanu i Uzbekistanu, przedstawione w niedługich odstępach przez prezydentów Kasyma-Żomarta Tokajewa i Szawkata Mirzijojeva. W częściach dotyczących kierunków polityki zagranicznej i gospodarczej Rosja została praktycznie całkowicie pominięta.

Znacznie wzrosła też liczba spotkań przedstawicieli tych najsilniejszych gospodarczo republik regionu w Europie, zwłaszcza w Brukseli. Do tego warto dodać wzrost zaangażowania sił zbrojnych USA w manewry w Tadżykistanie, w których uczestniczyły również oddziały z Uzbekistanu, Kazachstanu, Kirgistanu, Mongolii i Pakistanu.

Z drugiej strony Kirgistan – jako organizator – anulował w ostatniej chwili zaplanowane coroczne ćwiczenia OUBZ, uznając, że to nie czas na takie manewry. Bezpośrednią przyczyną ich odwołania jest zapewne nieakceptowalna społecznie obecność sił tadżyckich na kirgiskiej ziemi, w związku z tłącym się konfliktem granicznym. Jak na razie rosyjska mediacja w tym sporze nie przyniosła rezultatu.

Wszystkie te symptomy wskazują na stopniowy zmierzch wpływów rosyjskich i korektę kursu republik na zbliżenie z innymi państwami niż Rosja. Być może obserwujemy właśnie końcowe sceny historii rosyjskiego systemu imperialnego w Azji Środkowej. Ta jednak nie odda łatwo pola w regionie, który od 150 lat przyzwyczała się uważać za strefę swoich wpływów.

Bliski Wschód



POWRÓT
LEWANTU – JAK
ROZWÓJ SIECI
KOLEJOWYCH NA
BLISKIM
WSCHODZIE
MOŻE ZMIENIĆ
GLOBALNE SIECI
HANDLOWE

Przez tysiące lat Lewant był miejscem spotkania cywilizacji Europy, Azji i Afryki. Rolę jednak stracił 500 lat temu gdy Europejczycy postanowili poszukać dróg handlu z Azją bez pośrednictwa muzułmańskich władców regionu.

Leszek Wiśniewski

Czy spacerując po Placu Świętego Marka w Wenecji zastanawialiście się kiedyś skąd Wenecjanie mieli pieniądze by wznieść tak wspaniałe budowle? Pewnie nie. Pewnie również nie myśleliście, że ma to jakiś związek z Bliskim Wschodem. Tymczasem zabytki Włoch to pamiątka po roli jaką ten region Europy odgrywał w handlu ze Wschodem, czyli po włosku Lewantem. Włosi pośredniczyli między Europejczykami, a Arabami; a Arabowie byli pośrednikami w handlu z Indiami i innymi krajami Azji. To między innymi chęć uniknięcia tego pośrednictwa przyczyniła się do portugalskich i hiszpańskich wypraw, które zaowocowały odkryciem drogi handlowej wokół Afryki, a później także nieznanego wcześniej mieszkańcom Europy, Afryki i Azji kontynentu – Ameryki. Choć zmiany te zapoczątkowano na południu Europy to z czasem największym ich beneficjentem stały się kraje północy kontynentu – Anglia, Francja i Niderlandy, które na wiele wieków zdominowały handel prowadząc go szlakami omijającymi historyczny Lewant. Jednak to krajom północnej Europy Lewant zawdzięcza powrót na globalne szlaki handlowe.

Na początku XIX wieku Egipt najechały francuskie wojska Napoleona Bonaparte. To wówczas przeprowadzono pierwsze prace studialne dotyczące budowy drogi wodnej łączącej Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. Ostatecznie pół wieku później francuska spółka akcyjna zbudowała Kanał Sueski, który po dwóch dekadach wykupili Brytyjczycy. Handel z Indiami wrócił na Morze Śródziemne lecz wraz z nim nie wróciła rola Lewantu jako pośrednika w handlu. Europejczycy dzięki rosnącym wpływom w regionie mogli zachować kontrolę i zyski z handlu dla siebie. Było to także możliwe również dlatego, że XIX wiek to okres słabnięcia potęgi Imperium Osmańskiego, które od XVI wieku kontrolowało Lewant i praktycznie całe wybrzeże wschodniej części Morza Śródziemnego, a władza sułtanów sięgała także wybrzeży Morza Czerwonego i Zatoki Perskiej. Sułtanom formalnie podlegał między innymi Egipt, ale w praktyce jego władcy prowadzili dość samodzielną politykę i to między innymi dlatego w ogóle doszło do budowy Kanału Sueskiego. Mimo utraty wpływów, a czasami także formalnego zwierzchnictwa np. w stosunku do emiratów z Zatoki Perskiej, Imperium Osmańskie nie zamierzało się poddawać. Jego elity podjęły działania by unowocześnić państwo, a także włączyć je w trwającą wówczas Rewolucję Przemysłową. Nie było to jednak łatwe zadanie ze względu na brak własnego zaplecza technicznego i naukowego oraz ograniczone zasoby kapitału. Pierwsze linie kolejowe w Imperium wybudowały brytyjskie spółki kolejowe w latach 60-tych XIX wieku. Łączyły one port w Izmirze z regionami położonymi w głębi lądu jednocześnie nie tworząc spójnej sieci. Można powiedzieć, że był to bardzo „kolonialny” typ inwestycji. Następne linie kolejowe połączyły

ówczesną stolicę – Stambuł z Anatolią (Ankara, Konya) oraz z europejskimi posiadłościami Osmanów. Ta ostatnia linia została również połączona z europejską siecią kolejową i to właśnie jej trasę przemierzał słynny Orient Express. W przeciwieństwie do poprzednio wymienionych w budowę tych linii zaangażowany był kapitał oraz know-how niemiecko-austriacki.

Początki kolei w Lewancie

Koleje w Lewancie zaczęły powstać w ostatniej dekadzie XIX wieku i miały podobny charakter do kolei łączących Izmir. Budowane były z udziałem kapitału i know-how z Zachodu, a ich celem było przede wszystkim połączenie portów z ich gospodarczym zapleczem w głębi lądu. Niektóre z nich np. linia Jaffa – Jerozolima miały także wozić turystów – pielgrzymów odwiedzających Ziemię Świętą. Była to z resztą pierwsza z kolei lewantyńskich. Otwarto ją w 1892 roku, a jej budowę sfinansowali przede wszystkim inwestorzy z Francji. Linia ta miała bardzo nietypowy rozstaw szyn – 1000mm (rozstaw standardowy to 1435mm). Drugą w kolejności była linia łącząca Bejrut z Damaszkiem. Również w jej budowę zaangażowany był kapitał francuski, a linia także była wąskotorowa, ale z innym rozstawem – 1050mm, który później miał się stać rozstawem powszechnie używanym w Lewancie. Linię tę otwarto w 1895 roku, a ze względu na duże różnice wysokości (przełęcz pomiędzy Bejrutem a Doliną Bekaa położona jest na wysokości niemal 1500m n.p.m.) na niektórych odcinakach była to kolej zębata. Trzecią portową koleją w Lewancie była linia łącząca port w Hajfie z Damaszkiem znana też jako Kolej Doliny Jezreel. Jej budowę rozpoczęła spółka z brytyjskim kapitałem. Jednak z czasem władze osmańskie wycofały się z koncesji i przejęły budowę. Linia ta została włączona w większą państwową inwestycję – Kolej Hidżaską. Linię tę otwarto w 1905 roku i podobnie jak jej konkurentka była to linia wąskotorowa o rozstawie 1050mm. Jednak dzięki poprowadzeniu dolinami nie wymagała ona dodatkowej infrastruktury takiej jak zębataki. Linia ta odniosła duży komercyjny sukces i była najbardziej dochodową linią Lewantu. Zyskała także dużą popularność wśród turystów. W mieście Dara linia ta łączyła się ze wspomnianą już Koleją Hidżaską, również wąskotorową, otwartą w 1908 roku. W przeciwieństwie do poprzednich była to inwestycja państwowa, której celem było połączenie Damaszku z Mekką. Ostatecznie, ze względu na protesty miejscowych plemion linię zbudowano tylko do Medyny. Linia ta powstała w celach turystyczno – pielgrzymkowych, miała ułatwić

muzułmanom pielgrzymkę do Mekki – Hadżdż, a także przemieszczanie oddziałów wojska w pustynne i nie do końca stabilne rejony Arabii. Przed I Wojną Światową, w 1905 roku powstała jeszcze normalnotorowa linia łącząca Aleppo z miastem Rijak w Dolinie Bekaa (połączenie z linią Bejrut – Damaszek), która w 1912 roku uzyskała połączenie ze Stambułem przez Adanę i Konyę poprzez tak zwaną Kolej Bagdadzką. Linia ta, znana też czasami jako Kolej Berlin – Bagdad była wspierana finansowo i know-how przez Niemcy, które chciały uzyskać wygodny lądowy szlak handlowy omijający kontrolowane przez brytyjską marynarkę wojenną Morze Śródziemne i Kanał Sueski. Miało to między innymi ułatwić Niemcom dostęp do ich ówczesnych kolonii afrykańskich w Tanganice, Rwandzie i Burundi. Jednak przed wybuchem I Wojny Światowej linia ta dotarła tylko w pobliże dzisiejszej granicy syryjsko – irackiej. W 1911 roku otwarto jeszcze linię z Homs do portu w Trypolisie, która początkowo miała sięgać także Bejrutu i Sajdy, ale tych linii przed wybuchem wojny nie ukończono. Same działania wojenne przyniosły natomiast ekspresową budowę linii kolejowych w Palestynie. W 1915 roku błyskawicznie zbudowano połączenie z Hajfy przez Nablus i Tulkarm do Ber Szewy, które w Lod łączyło się z linią Jaffa – Jerozolima, również ekspresowo przebudowaną na „rozstaw lewentyński” 1050mm. Po drugiej stronie frontu Brytyjczycy w latach 1916-17 zbudowali normalnotorową linię prowadzącą od Kanału Sueskiego do Rafah.

Szczyt rozwoju kolei w Lewancie

I Wojna Światowa przyniosła kres rządów osmańskich w Lewancie i wzrost dążeń niepodległościowych miejscowych społeczności. Ostatecznie jednak nie doszło do utworzenia niepodległego Państwa Arabskiego, a tereny Lewantu zostały podzielone na terytoria mandatowe Ligi Narodów administrowane przez Francję i Wielką Brytanię. Podział skomplikował zarządzanie siecią kolejową, ale nie zahamował jej rozwoju. Wprawdzie południowa część Kolei Hidżaskiej na terenie niepodległego już wówczas Królestwa Hidżazu przestała funkcjonować, ale pozostałe linie kolejowe nadal działały. Sieć na terenie brytyjskiej Palestyny została przebudowana na normalnotorową za wyjątkiem biegnącej z Hajfy w stronę francuskiej Syrii Kolei Doliny Jezreel. Sama Hajfa w 1918 roku zyskała normalnotorowe połączenie z południem Palestyny, a stamtąd z Egiptem. Lata 20-te XX wieku to także kontynuacja rozwoju sieci kolejowej będącego pod kontrolą brytyjską Iraku. W 1920 roku otwarto tam wąskotorową (1000mm) linię kolejową łączącą Bagdad z portem w

Basrze. W 1925 roku Bagdad został także połączony wąskotorową linią z położonym na północy Kirkukiem. Po ogłoszeniu niepodległości Iraku powrócono do projektu linii Sztambuł – Bagdad, która została ukończona w 1940. Ogólnie można powiedzieć, że to lata 40-te XX wieku, a więc czas II Wojny Światowej są okresem szczytowego rozwoju kolei w Lewancie. W 1941 wybudowano połączenie przez Kanał Sueski przez co koleje w Palestynie uzyskały bezpośredni dostęp do sieci kolejowej Egiptu. Natomiast w 1942 roku wybudowano normalnotorową linię łączącą Hajfę, Bejrut i Trypolis. Wtedy także w regionie kursował Taurus Express, przedłużenie docierającego do Sztambułu Orient Expressu. Po raz pierwszy i jedyny w historii Europa, Azja i Afryka były połączone siecią kolejową.



Dezintegracja kolei w Lewancie

Początkiem końca spójnej sieci kolejowej w Lewancie było kształtowanie się na tym terenie nowych organizmów państwowych, przede wszystkim powstanie Państwa Izrael. W trakcie tak zwanej „Nocy Mostów” w 1946 roku żydowscy powstańcy z organizacji Hagana wysadzili mosty na liniach biegnących w stronę Libanu oraz Jordanii i Syrii (Kolej Doliny

Jezreel). Zniszczone wówczas połączenia do dziś nie zostały odbudowane. Utworzenie Izraela odcięło także kolej do Egiptu, która została rozebrana w trakcie izraelskiej okupacji Półwyspu Synaj w latach 60-tych XX wieku. Jednocześnie kolej rozwijała się w samym Izraelu. Wprawdzie w latach 50-tych zamknięto wąskotorową Kolej Doliny Jezreel, ale za to w tym samym czasie powstała nadbrzeżna linia łącząca Hajfę z Tel-Awiwem, która w latach 90-tych została wydłużona na południe i połączona z linią z Jaffy do Jerozolimy. Ostatnie 20 lat to dynamiczny rozwój kolei w Izraelu, w tym odbudowa części Kolei Doliny Jezreel, a także nowa Kolej Dużych Prędkości do Jerozolimy. Cały czas jednak izraelska sieć kolejowa nie jest połączona z żadnym sąsiednim krajem i nic nie wskazuje by miało się to wkrótce zmienić. W sąsiednich krajach rozwój sieci kolejowej w II połowie XX wieku polegał głównie na jej dostosowaniu do zmienionych realiów politycznych. W Syrii wybudowano linie łączące Homs (linia do Trypolis) z syryjskimi portami Taurus i Latakia, a także omijającą Liban normalnotorową linię z Homs do Damaszku. W latach 70-tych XX wieku powstała również linia łącząca Aleppo z Doliną Eufratu w tym z Rakką i Dair az-Zaur. Linia ta odgałęzia się również do Al-Kamiszi, gdzie łączy się z Koleją Bagdadzką. Prowadząca z Damaszku na południe dawna Kolej Hidzaska nadal jest wąskotorowa. Podobnie jest po drugiej stronie granicy, w Jordanii. W tym kraju jedyną zmianą jest przekierowanie tej linii z niefunkcjonującego połączenia z Arabią Saudyjską do portu w jordańskiej Akabie. Połączenie to powstało w 1975 roku. W sąsiednim Iraku w latach 60-tych XX przebudowano koleje wąskotorowe na normalnotorowe. Możliwa zatem stała się podróż na wybrzeże Zatoki Perskiej bez zmiany rozstawu kół. Połowa lat 70-tych to początek końca kolei w Libanie. Wtedy zamknięto linię z Bejrutu do Damaszku. Trwająca przez następne prawie dwie dekady wojna domowa doprowadziła do całkowitego upadku kolei i ostatecznie linie kolejowe zostały zamknięte w latach 90-tych XX wieku. Dziś często nie ma już nawet po nich śladu.

Koleje na Półwyspie Arabskim

Sąsiedni Półwysep Arabski przez długi czas był zupełnie pozbawiony linii kolejowych. Nie licząc krótkiego epizodu funkcjonowania Kolei Hidzaskiej z Damaszku do Medyny w zasadzie nie było tam linii kolejowych. Sytuacja zmieniła się dopiero w latach 50-tych XX wieku. Wtedy otwarto pierwszą w niepodległej Arabii Saudyjskiej linię kolejową łączącą stolicę – Rijad z portem Ad – Dammam nad Zatoką Perską. Przez długi czas była to jedyna linia kolejowa na Półwyspie Arabskim, a do lat 80-tych XX wieku służyła tylko przewozom

towarowym. Na kolejne linie kolejowe trzeba było czekać aż do początku XXI wieku. W 2015 roku otwarto linię łączącą Rijad z Al-Kurajjat przy granicy z Jordanią, a w 2018 roku została otwarta linia Kolei Dużych Prędkości z Mekki do Medyny prowadząca przez portową Dżeddę. Arabia Saudyjska ma jednak ambitne plany rozwoju sieci linii kolejowych, które obejmują trasy o łącznej długości ponad 8000 km. W pierwszej kolejności będzie budowany „most lądowy” (landbridge), czyli linia kolejowa łącząca Rijad z Dżuddą. Połączy ona osobne do tej pory systemy kolejowe Arabii Saudyjskiej, a także porty nad Morzem Czerwonym i Zatoką Perską. Przez Arabię Saudyjską ma także przebiegać linia kolejowa łącząca kraje należące do Rady Współpracy Zatoki Perskiej (GCC). Jej saudyjska część ma łączyć Kuwejt, Bahrajn i Katar oraz Zjednoczone Emiraty Arabskie. Jak na razie to ten ostatni kraj zrealizował największą część planowanej linii. Pierwszy odcinek został otwarty w 2016 roku, a w przyszłym roku pociągi będą mogły dojechać z granicy z Arabią Saudyjską do zlokalizowanego nad Zatoką Omańską portu w mieście Fudżajra. Z linią będą także połączone porty w Dubaju i Abu Zabi. Budowa linii kolejowych w innych krajach Zatoki Perskiej jest obecnie tylko sferze planów i nie wiadomo kiedy się zmaterializuje.

Łącząc Wschód z Zachodem. Czy kolej przywróci Lewant na handlową mapę świata?

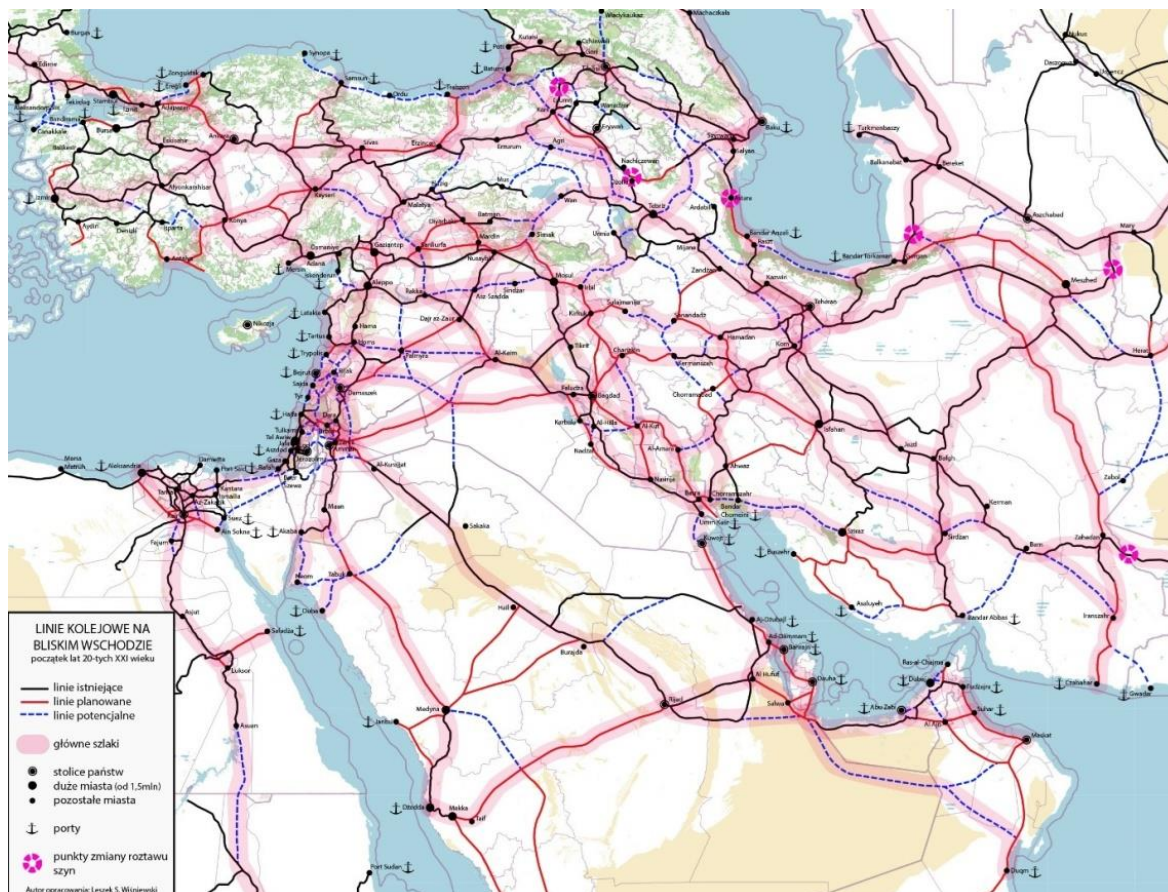
Nawet jeśli wszystkie plany rozwoju sieci kolejowej w Arabii Saudyjskiej i państwach Zatoki Perskiej zostaną zrealizowane to będzie to system odcięty od sieci kolejowych w innych krajach. Kluczowym krajem dla integracji kolei na Półwyspie Arabskim jest Jordania. W kraju tym cały czas funkcjonuje dawna wąskotorowa Kolej Hidżaska. Jednak władze Jordanii mają plany budowy nowej sieci kolejowej i połączenia jej z krajami sąsiednimi. W pierwszej kolejności ma powstać nowa normalnotorowa linia kolejowa z portu w Akabie do stolicy Ammanu, która w dalszej kolejności ma zostać przedłużona do granicy z Syrią. Gdyby zostały także zrealizowane plany budowy normalnotorowej linii po syryjskiej stronie, do Damaszku, to po raz pierwszy w historii możliwe byłoby połączenie portów wschodniej części Morza Śródziemnego – Latakii, Banijas i Tartus z portem nad Morzem Czerwonym, a tym samym stworzenie szlaku konkurencyjnego dla Kanału Sueskiego, który dziś odpowiada za ponad 10% światowego handlu. Władze Jordanii mają także wspólny z władzami Iraku plan budowy linii kolejowej łączącej te dwa kraje. Irak jest nią zainteresowany głównie ze względu na dostęp do portu w Akabie nad Morzem Czerwonym. Do Jordanii ma także zostać przedłużona linia z Arabii Saudyjskiej, która obecnie kończy się na granicy. Po ukończeniu

wszystkich tych projektów Jordania stanie się kolejowym hubem łączącym porty Morza Śródziemnego, Morza Czerwonego oraz Zatoki Perskiej. Niestety nie wiadomo kiedy to się stanie, gdyż na razie wstępne plany oraz finansowanie zostało przygotowane tylko dla projektu linii z Akaby do Ammanu. W oficjalnych planach Jordanii nie ma natomiast budowy linii do Izraela – następczyni historycznej Kolei Doliny Jezreel. Z pomysłem budowy takiej linii wystąpił w 2017 roku izraelski minister transportu Yisrael Katz, a po podpisaniu tak zwanego „Porozumienia Abrahamowego” projekt wsparły także Zjednoczone Emiraty Arabskie. Dzięki zbudowaniu linii kolejowej z Arabii Saudyjskiej do Izraela przez Jordanię byłby możliwy transport między śródziemnomorskim portem w izraelskiej Hajfie a portami Zatoki Perskiej, w tym Dubajem, Abu Dabi oraz Fudżajrą. W ten sposób szlak handlowy omijałby dwa „wąskie gardła” światowego handlu – Kanał Sueski i cieśninę Bab al-Mandab położoną w pobliżu brzegów Jemenu i Somalii. W przypadku portu w Fudżajrii szlak omijałby także prowadzącą do Zatoki Perskiej Cieśninę Ormuz. Między innymi dlatego projektem zainteresowane są także USA oraz Indie. W tym roku konsorcjum z udziałem indyjskiej Adani Group stało się właścicielem terminalu kontenerowego w porcie w Hajfie, a jego zakupem interesował się także właściciel dubajskiego portu DP World, ale ostatecznie wycofał się z udziału w przetargu. Rośnie zatem grupa zainteresowanych budową „Kolei Pokoju” jak czasami nazywany jest projekt, ale do dziś nie jest znane stanowisko dwóch kluczowych jego udziałowców Arabii Saudyjskiej i Jordanii, przez terytorium których miałaby ona przebiegać.

Połączenia do portów Morza Śródziemnego chce także rozwijać Syria. Ze względu na chaos panujący w tym kraju po wojnie domowej ciężko jednak znaleźć informacje o tym jak konkretnie ma wyglądać nowa sieć kolejowa, a nawet jaki jest obecny jej stan. Wiadomo, że Syria chce rozwijać połączenia z Irakiem i Iranem. Chodzi głównie o budowę, a w zasadzie odbudowę linii wzdłuż Eufratu z Dajr az-Zaur do irackiego Al-Kaim dokąd dociera kolej z Al-Falludży i Bagdadu. W dalszej kolejności ma także powstać planowana od dawna linia z Dajr az-Zaur w stronę Palmyry w okolice której dociera obecnie linia z Homs. W ten sposób Irak zyskałby połączenie z portami Syrii – Tartus i Latakia. Syria planuje także odbudowę linii w stronę libańskiego portu w Trypolisie. Wówczas Irak zyskałby również połączenie do tego portu. Niektóre źródła wskazują też na plany budowy linii kolejowej z okolic Palmyry bezpośrednio do Damaszku co otworzyłoby drogę do realizacji połączeń między dwoma stolicami Bagdadem i Damaszkiem. Oprócz tego w syryjskich planach jest również budowa nowego normalnotorowego połączenia do Jordanii zastępującego starą wąskotorową Kolej

Hidżaską. Największe znaczenie dla Syrii mają niewątpliwe linie kolejowe prowadzące do Iraku. Kraj ten również ma ambitne plany rozbudowy sieci kolejowej. Ich celem jest połączenie kolejami wszystkich dużych miast oraz połączenia do sąsiadów z zachodu, wschodu i północy. Na razie nie ma planów budowy połączeń kolejowych na południe do Arabii Saudyjskiej i Kuwejtu oraz dalej do krajów Zatoki Perskiej. Z perspektywy Syrii najważniejsze są te prowadzące do Iranu, gdyż sieć kolejowa tego kraju obsługuje porty zlokalizowane nad Morzem Arabskim, a także jest połączona z sąsiednimi krajami – Pakistanem, Afganistanem i Turkmenistanem. Planowane jest także połączenie do Azerbejdżanu. Najistotniejsze jest jednak połączenie z Turkmenistanem, którego sieć kolejowa jest połączona z kolejami innych krajów Azji Środkowej, a poprzez nie z Chinami. Nie należy się zatem dziwić, że szlak przez Iran, Irak i Syrię spotkał się z zainteresowaniem Chin. Obecnie wszystkie trzy kraje, a także sąsiednie Turcja i Liban przyłączyły się do inicjatywy „Pasa i Szlaku”. Najwcześniej, bo już w 2015 roku uczyniły to Turcja i Irak, w 2017 roku dołączył do nich Liban, a w 2018 Iran. W tym roku do inicjatywy dołączyła także Syria. Do inicjatywy należą również wszystkie państwa Półwyspu Arabskiego. Aktywność chińskich firm widać już z resztą na śródziemnomorskich wybrzeżach Lewantu. Chińskie przedsiębiorstwa portowe zainwestowały między innymi w terminale kontenerowe w izraelskim Aszdod oraz w Hajfie. W tym drugim przypadku chodzi o nowy terminal zbudowany przez Shanghai International Port Group (SIPG), konkurencyjny względem tego zakupionego przez indyjską Adani Group. Chińczycy są także obecni w libańskim porcie w Trypolisie, a także starają się o kontrakt na odbudowę portu w Bejrucie. Wracając jednak do połączeń Iraku i Iranu to jedno z nich może powstać już wkrótce. Między iracką Basrą a irańskim Chorranszahr jest zaledwie 40km, a oba kraje podpisały już umowę o budowie linii kolejowej między tymi miastami. Dużo dłużej trzeba będzie poczekać na połączenie irańskiego Kermanszah z Bagdadem. Planowana linia ma prowadzić przez górzyste tereny i nie wiadomo kiedy powstanie. Jej budowa jest o tyle istotna, że to bardziej bezpośrednie połączenie Teheranu, a zatem i linii kolejowych z Azji Środkowej z Bagdadem oraz portami Morza Czerwonego i Morza Śródziemnego. By był możliwy dostęp do tych mórz konieczne są opisane wcześniej inwestycje w Syrii i Jordanii, ale termin ich realizacji jest w tej chwili nieznany. Oprócz krajów Bliskiego Wschodu beneficjentem rozwoju sieci kolejowej w tym regionie może być właśnie Azja Środkowa, której wymiana handlowa, zwłaszcza w kierunku zachodnim jest możliwa tylko przez Rosję lub Kaukaz i Turcję. Po wybudowaniu szlaków przez Iran, Irak i Syrię zyskają one bezpośredni dostęp do Zatoki Perskiej, Morza Czerwonego i Morza Śródziemnego. Połączenia kolejowe Libanu, Syrii, Iraku i Iranu mogą

także mieć znaczenie kulturowe. Wszystkie te kraje są zamieszkiwane przez szyickich muzułmanów, którzy w Iranie stanowią większość, a w Iraku znaczącą część mieszkańców. Rozwój sieci kolejowej ułatwi pielgrzymki do znajdujących się w Iraku świętych miast tego odłamu Islamu – Karbali i Nadżafu. Można zatem powiedzieć, że w pewien sposób kolej wróci do funkcji jaką pełniła historyczna Kolej Hidżaska, choć dla innej grupy muzułmanów. W tworzeniu sieci kolejowych na Bliskim Wschodzie istotne jest jeszcze jedno państwo – Turcja, spadkobierca dawnego Imperium Osmańskiego. Państwo to dynamicznie modernizuje swoją sieć kolejową i ma rozległe plany jej rozbudowy. Jako jedno z nielicznych państw Bliskiego Wschodu ma już kilka linii Kolei Dużych Prędkości, a co ważniejsze posiada własny know-how w zakresie budowy infrastruktury kolejowej. Z perspektywy Lewantu najistotniejszym tureckim projektem jest modernizacja dawnej Kolei Bagdadzkiej. Już obecnie na odcinku od Stambułu do Konyi jej trasa została przekształcona w KDP, a plany obejmują dalszą modernizację do Adany i Gaziantep. Z tego ostatniego miasta projektowana jest także nowa linia szybkich kolei do syryjskiego Aleppo. Istotne zmiany zaszły także w samym Stambule. Dziś już nie trzeba przepływać przez cieśninę Bosfor by dostać się do Europy. W 2013 roku został otwarty tunel Marmaray, który łączy europejską i azjatycką sieć kolejową. Rezerwę na linię kolejową ma także otwarty w 2016 roku trzeci most nad Bosforem – Most Sułtana Selima. Jednak prowadząca do niego linia kolejowa jest dopiero w planach. Dla Bliskiego Wschodu ważna jest także inna planowana linia – bezpośrednie połączenie Turcji z Irakiem z obejściem Syrii. Pozwoli ona realizować połączenia na trasie Kolei Bagdadzkiej bez przekraczania terytorium sąsiedniego kraju. Ponadto planowana jest linia z miasta Mardin do Diyarbakir. Umożliwi ona połączenia z Iraku do Ankary oraz czarnomorskiego portu w Samsun. Port ten będzie osiągalny także z syryjskiego Aleppo po realizacji wspomnianej już linii z Gaziantep. Na koniec warto jeszcze opisać sytuację Libanu, pierwszego kraju Lewantu, w którym zbudowano linię kolejową. Tu opis będzie krótki. Jak na razie jedyną rozważaną linią kolejową jest już wspomniane wcześniej połączenie terytorium Syrii z portem w Trypolisie. Zgodnie ze strategią zagospodarowania Libanu to ten port ma obsługiwać większość tranzytowego handlu morskiego, stąd decyzja o rozbudowie obsługującej go infrastruktury. W bliżej nieokreślonej przyszłości trasy dawnych linii kolejowych w Libanie mają być wykorzystane do rozwoju transportu zbiorowego. Rozwój kolei w stronę południową ogranicza wciąż nierozwiązany konflikt z Izraelem, z którym Liban jest oficjalnie w stanie wojny.



Potencjał dla rozwoju

Opisane plany są dość ambitne i jak pokazuje rzeczywistość nawet w krajach, które mają wystarczające zasoby finansowe ich realizacja nie zawsze jest łatwa. Niemniej planowane linie kolejowe nie wyczerpują potencjału rozwoju sieci kolejowych w regionie, a w wielu miejscach ciągle będą luki w sieci. W wielu miejscach szlaki przebiegają także naokoło albo jest ich na tyle mało, że nawet, jeśli powstaną to jest ryzyko tworzenia się wąskich gardeł lub wręcz zerwania połączeń w przypadku awarii, katastrofy naturalnej lub niepokojów społecznych lub politycznych. Takim ryzykownym połączeniem jest na pewno linia z Arabii Saudyjskiej do Jordanii. Jeśli powstanie będzie to jedyna linia łącząca Półwysep Arabski z siecią kolejową pozostałych państw Bliskiego Wschodu. Biorąc pod uwagę, że linia ta będzie łączyć porty Morza Śródziemnego z portami Zatoki Perskiej i że może ona obsługiwać także ruch tranzytowy tych portów, ryzyko powstania wąskiego gardła jest duże. Linie tę w części może zastąpić planowany saudyjski „most lądowy” łączący Morze Czerwone z Zatoką Perską. Ta ostatnia linia może skrócić czas dotarcia towarów z Morza Śródziemnego nad

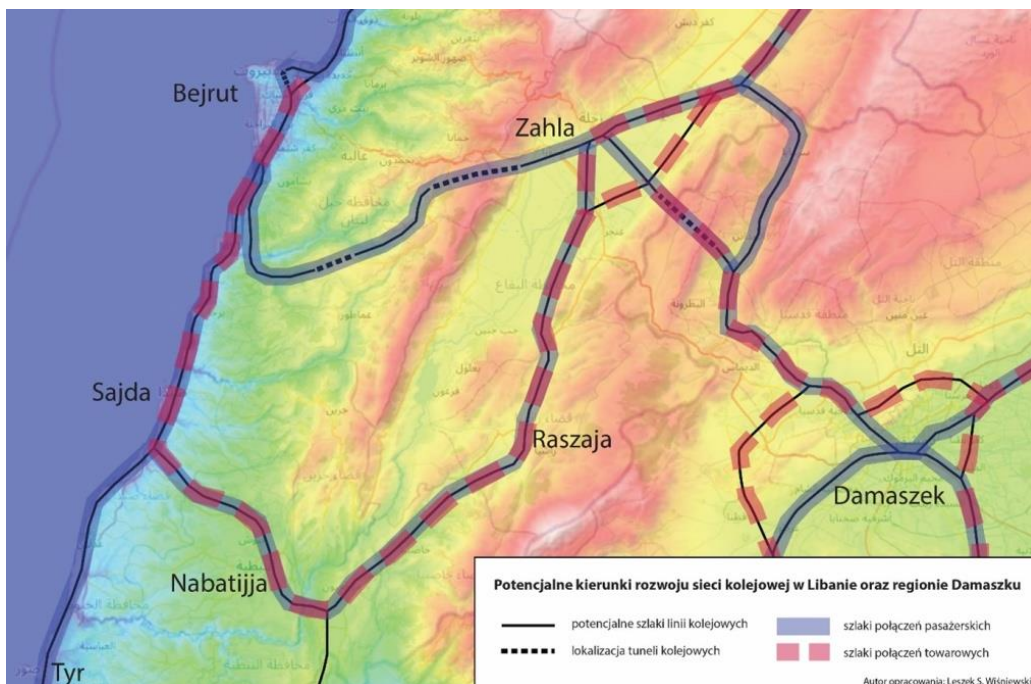
Zatokę Perską jednak by dotrzeć na Morze Czerwone statki ciągle musiałyby pokonać Kanał Sueski. O tym, że na Kanale Sueskim nie zawsze można polegać cały świat przekonał się w 2021 roku kiedy kontenerowiec Ever Given na niemal tydzień zablokował ruch na tej drodze wodnej. W takiej awaryjnej sytuacji koleje mogłyby zapewnić ciągłość handlu, ale jeśli porty Morza Śródziemnego i Zatoki Perskiej łączyłaby tylko jedna i to jednotorowa linia to także ona szybko uległaby kongestii. Sytuację mogłaby jeszcze ratować jordańska kolej do Zatoki Akaba, ale w przypadku portu nad nią usytuowanego trzeba jeszcze wziąć pod uwagę ograniczenia związane z wąską na zaledwie 5km Cieśniną Tirańską, która stanowi wejście do zatoki. Dlatego dobrym rozwiązaniem dla ominięcia Kanału Sueskiego byłaby linia prowadząca na południe z Jordanii do Arabii Saudyjskiej, szlakiem dawnej Kolei Hidżaskiej. Połączyłaby ona lewantyńskie porty Morza Śródziemnego z czerwonomorskim portem w Dżeddzie. Poza tym możliwa jest budowa odbiegających od niej linii w stronę innych portów Morza Czerwonego np. w stronę planowanego przez władze Arabii Saudyjskiej nowego miasta Neom czy pobliskiego portu w Dubie. Innym kierunkiem, który pozwalałby na alternatywne połączenie Półwyspu Arabskiego, a także połączenie portów Morza Śródziemnego z Zatoką Perską byłaby linia z Kuwejtu do irackiej Basry. To w Kuwejcie ma się kończyć wspólna kolej państw należących do Rady Współpracy Zatoki Perskiej, a do Basry stamtąd jest zaledwie około 150km. Kolej taka umożliwiłaby połączenia przez Irak do Turcji oraz Syrii. W samym rejonie Zatoki Perskiej również możliwe są nowe połączenia. Na przykład oprócz linii kolejowej z emirackiego Abu Zabi do omańskiego portu w Suharze możliwe jest także bezpośrednie połączenie z Arabii Saudyjskiej do nowego omańskiego portu w Duqm. Port ten jest położony nad Morzem Arabskim, a to daje mu potencjał handlu nie tylko z Indiami i Azją Wschodnią, ale również z państwami wschodniego wybrzeża Afryki.

Wspomniany wcześniej Irak planuje dwie równoległe linie kolejowe na osi północ-południe, a także kilka połączeń w osi wschód-zachód. W związku z tym irackiej sieci blokada raczej nie grozi, choć także w tym kraju można znaleźć jeszcze kilka perspektywicznych tras, w tym dodatkowe połączenia do sąsiadów. W sąsiedniej Syrii również można wyznaczyć kilka obiecujących tras. Przede wszystkim dla połączenia portów Morza Śródziemnego istotna byłaby linia bezpośrednio z irackiego Al-Kaim do Palmyry z pominięciem Dajr az-Zaur. Trasa taka skracałaby drogę o około 100km. Również na północy mogłoby powstać bezpośrednie połączenie z Mosulu w północnym Iraku do Aleppo biegnące równoległe do dawnej Kolei Bagdadzkiej, która obecnie znajduje się po tureckiej stronie granicy. Połączenie

to mogłoby prowadzić to Latakii albo nową linią do tureckiego Ęskenderun, a dalej do Adany i Mersin. Pewien potencjał ma także połączenie kolejowe wzdłuż obecnej autostrady z Bagdadu do Damaszku. To najkrótsza trasa łącząca obie stolice, a także połączenie pozwalające ominąć Jordanię. Połączenie takie byłoby także najkorzystniejsze z perspektywy potencjalnej obsługi portu w Bejrucie. Dodatkowo od tego szlaku można wyprowadzić linię biegnącą przez Palmyrę do Aleppo. Z trzema powiązаныmi ze sobą szlakami kolejowymi przecinającymi kraj w różnych miejscach koleje syryjskie byłyby bardziej niezawodne i odporne na potencjalne konflikty, których w tym regionie nie brakuje.

Sensowność ostatniego z opisywanych połączeń zależy w dużej mierze od rozbudowy sieci kolejowej w Libanie. Wprawdzie obecnie kraj ten nie ma konkretnych planów dotyczących tej formy transportu, ale historycznie to właśnie tam sieć kolejowa była najgęstsza. Dziś jednak budowa kolei w Libanie wiąże się z nowymi wyzwaniami. Najłatwiej byłoby odbudować linię prowadzącą z syryjskiego Homs do Doliny Bekaa. Również linia z Damaszku nie powinna być problemem. Tym bardziej, że obecnie technologie budowy infrastruktury, takiej jak tunele czy wiadukty są o wiele bardziej rozwinięte. Dolina Bekaa jest także terenem głównie rolniczym, więc nie trzeba sobie radzić z przeprowadzaniem linii kolejowych przez miasta. Właśnie ta kwestia jest największym wyzwaniem na wybrzeżu. Przez ostatnie kilka dekad zarówno Bejrut jak i inne miasta wybrzeża Libanu znacząco się rozrosły. Jest to największym problemem w północnej części kraju, między Bejrutem i Trypolisem, gdzie dodatkowo pas między wybrzeżem i górami jest wyjątkowo wąski. Trochę lepiej jest na południu, ale tam jest Izrael, z którym Liban jest w stanie wojny. Zatem w tym kierunku linia pewnie kończyłaby się w Tyrze. Należy jednak rozważyć perspektywę przedłużenia linii na południe, tym bardziej, że Izrael taką rezerwę po swojej stronie zostawił. Połączenie Doliny Bekaa musiałoby dziś wyglądać zupełnie inaczej niż 100 lat temu. Na linii łączącej tylko Bejrut z Damaszkiem można sobie jeszcze wyobrazić specjalną infrastrukturę i tabor dla kolei zębatych, ale w sytuacji gdy linia łącząca te dwa miasta, między którymi w linii prostej jest zaledwie 80km, miałyby być częścią regionalnej sieci kolejowej takie rozwiązanie nie ma sensu. Konieczne jest zatem wytyczenie nowej linii łączącej Dolinę Bekaa z Bejrutem. Na pewno konieczne byłoby wybudowanie tunelu pod górami Libanu, ale samo to nie wystarczy, ponieważ Dolina Bekaa jest położona około 800-900m nad poziomem morza i tę różnicę poziomów trzeba wytracić na linii kolejowej o stosunkowo łagodnym spadku. Ponieważ pociągi pasażerskie mogą poruszać się po liniach o większych spadkach niż pociągi towarowe (ponieważ są lżejsze), więc pewnie w ogóle mówilibyśmy o dwóch

liniach – pasażerskiej o bardziej bezpośrednim przebiegu i towarowej biegnącej przez dolinę rzeki Litani i obsługującej port w Bejrucie od południa. Linia towarowa mogłaby także biec w stronę Izraela i Jordanii. Bezpośrednia pasażerska trasa między Bejrutem i Damaszkiem miałaby około 120km, czyli tyle ile jest z Warszawy do Łodzi. Do tej pory pisałem o połączeniach kolejowych głównie w kontekście ruchu towarowego jednak warto wspomnieć, że nadmorska część Lewantu ma duży potencjał rozwoju ruchu pasażerskiego. Tak z resztą dzieje się w Izraelu, gdzie rosnąca popularność tego środka transportu wymusiła rozbudowę nadmorskiej magistrali do czterech torów. Podobny potencjał ma Liban, a zwłaszcza jego nadbrzeżna, gęsto zaludniona część. Warto zwrócić uwagę, że jest to kraj podobny wielkością do regionu metropolitalnego Paryża – Ile-de-France i jednocześnie liczący około 5mln mieszkańców. W ogóle duże miasta Lewantu są położone dość blisko siebie. Między Ammanem i Damaszkiem jest niecałe 200km, a między Damaszkiem i Aleppo około 300km. Bejrut i Tel-Awiw dzieli zaledwie 200km. To idealne dystanse dla pasażerskiego transportu kolejowego. Oznacza to, że infrastruktura Lewantu będzie musiała być budowana z myślą zarówno o ruchu towarowym jak i pasażerskim.



Wracając jeszcze do nieco szerszego spojrzenia. Oczywistym brakującym ogniwem sieci na Bliskim Wschodzie jest linia z Egiptu do Izraela. Tym bardziej, że Egipt w ostatnich latach przedstawił dość rozległe plany modernizacji swojej sieci kolejowej. Niestety nie ma w nich linii, która po kilku dekadach mogłaby z powrotem połączyć Azję i Afrykę. Brakujące ogniwa są także na północy regionu. Przede wszystkim jedyne funkcjonujące połączenie

Iranu z Turcją biegnie przez przeprawę promową na Jeziorze Van. Znacząco ogranicza to przepustowość tego szlaku. W tym kontekście interesujące byłoby wybudowanie linii z miasta Van do planowanej przez Turcję bezpośredniej linii do Iraku. Połączenie takie nie tylko pozwalałoby ominąć Jezioro Van, ale także tworzyłoby szlak łączący Syrię z Iranem przez Turcję. Oczywiście jest także możliwość obejścia Jeziora Van w stronę północną do Erzurum i środkowej Turcji. W samym Iranie interesujące byłoby połączenie z Tebriz do Azerbejdżanu. Obecnie Iran planuje połączenie do Azerbejdżanu, ale wzdłuż wybrzeża Morza Kaspijskiego z Rasztu do Astarj. Połączenie to obsługuje raczej szlak północ-południe i połączenia w stronę Morza Czarnego. Tymczasem linia z Tebriz pozwoliłaby na alternatywne względem linii kolejowej przez Gruzję połączenie Turcji i Azerbejdżanu. Pozwoliłaby także Azerbejdżanowi korzystać z śródziemnomorskich portów Lewantu. Podobne znaczenie mogłaby także mieć linia z Tebriz do irackiego Irbilu. Trzeba jednak pamiętać, że budowa linii kolejowych w Turcji, Iranie oraz północnym Iraku może być dość kosztowna, ponieważ są to rejony góryste. Niemniej przy dzisiejszych możliwościach technologicznych jest to dużo łatwiejsze niż 100 lat temu.

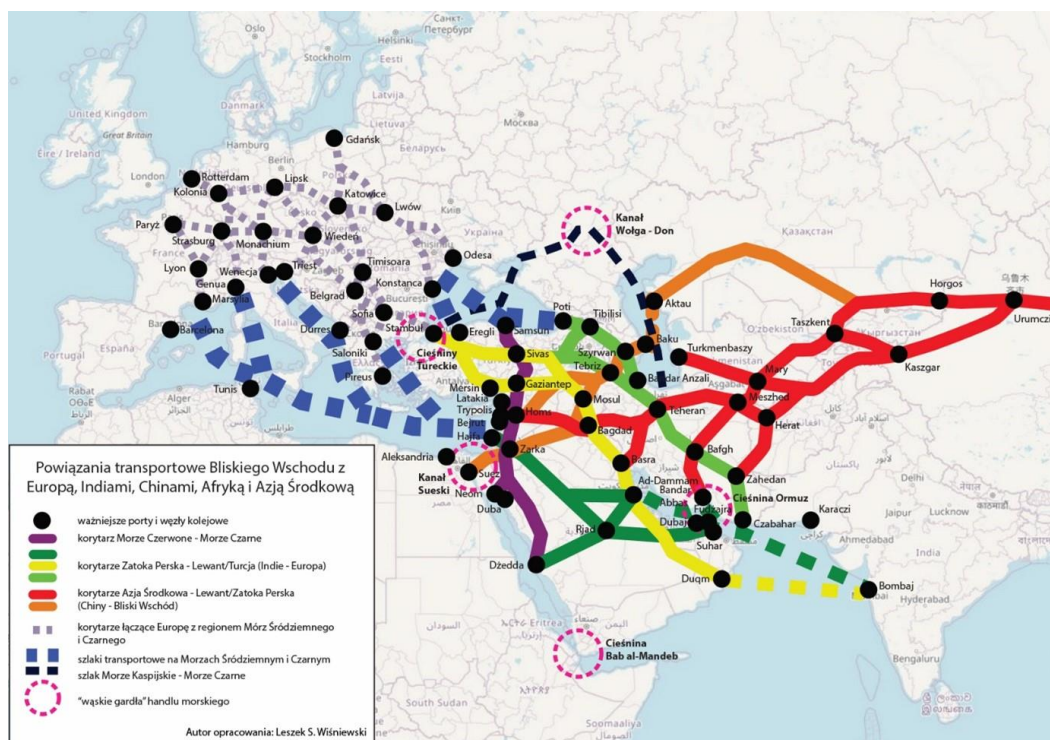
Konflikty interesów, czyli kto wygra, a kto straci?

Do tej pory analizowałem sieć kolejową na Bliskim Wschodzie pod kątem jej historii, istniejących planów na przyszłość, a także potencjałów geograficznych i gospodarczych jej dalszego rozwoju. W opisie nie koncentrowałem się na uwarunkowaniach politycznych czy barierach celnych czy administracyjnych na granicach. W rzeczywistości trzeba je jednak uwzględnić, a w tym rejonie świata trzeba także pamiętać, że swoje interesy mają nie tylko poszczególne kraje regionu, ale także światowe mocarstwa i to niezależnie od tego jak długo będzie trwała era paliw kopalnych, których Bliski Wschód jest istotnym źródłem. Skupiając się jednak na interesach czysto handlowych widać, że największym potencjalnym przegrany rozwoju sieci kolejowych na Bliskim Wschodzie jest Egipt. Dziś jest on niemalże monopolistą w handlu między wschodem i zachodem dzięki istnieniu niezwyklej infrastruktury jaką jest Kanał Sueski. Umożliwia on transport między Oceanem Indyjskim i Oceanem Atlantyckim bez opływania Afryki. To właśnie Kanał Sueski sprawił, że handel wrócił do Lewantu po trzech stuleciach dominacji handlu atlantyckiego. Jednak newralgiczność tego połączenia jest także jego słabością co pokazał wspomniany już wypadek z udziałem kontenerowca Ever Given. Z resztą mniejsze i krótsze blokady kanału z

podobnych powodów zdarzają się dość często. Dlatego budowa alternatywnej trasy przewozu towarów względem Kanału Sueskiego niewątpliwie leży w interesie państw, które z niego korzystają i to nawet tych dość odległych jak kraje Europy oraz Chiny i Indie. Nie powinno zatem dziwić zainteresowanie tych ostatnich trasą z portów Zatoki Perskiej i Zatoki Omańskiej do lewantyńskich portów Morza Śródziemnego. To także trasa krótsza niż ta prowadząca przez Morze Czerwone choć wymagająca dwukrotnego przeładowania towarów. Pozwala ona jednak ominąć także rejon Zatoki Adeńskiej i Cieśniny Bab al-Mandab, z którymi sąsiadują niestabilne politycznie kraje – Jemen i Somalia. Dla państw Zatoki Perskiej dodatkowy szlak w poprzek Półwyspu Arabskiego również jest korzystny, ponieważ skraca podróż z Morza Śródziemnego z tygodnia do 2-3 dni. Kanał Sueski można także ominąć krótszą trasą. W przypadku budowy linii kolejowej z Jordanii do czerwonomorskich portów Arabii Saudyjskiej możliwe byłoby realizowanie połączeń np. z Dżeddy, DUBY albo Neomu do Hajfy, Bejrutu lub Latakii. Takie połączenie przydałoby się zwłaszcza w okresie kryzysów takich jak wypadek Ever Given bądź w okresach zwiększonego ruchu w Kanale Sueskim, gdy statki muszą dłużej czekać na jego przejście. Wówczas komplikacja w postaci dwukrotnego przeładunku i przewozu kolejną mogłaby się opłacać czasowo i ekonomicznie. Podobne rozwiązanie planuje z resztą wprowadzić sam Egipt budując linię kolejową z Suez do portu w Aleksandrii. W sytuacji połączenia kolei syryjskich z tureckimi w stronę czarnomorskiego portu w Samsun szlak z Arabii Saudyjskiej omija zarówno Kanał Sueski jak i mocno obciążone cieśniny tureckie – Bosfor i Dardanele. W tym wariantcie stratny jest głównie Egipt, ponieważ Turcja tak czy inaczej kontrolowałaby część trasy. Linie kolejowe na osi wschód-zachód są również istotne dla Iraku. Dotarcie z Morza Śródziemnego do Basry drogą morską zajmuje około tygodnia, a podróż z portów Syrii lub Libanu przy odpowiedniej infrastrukturze i organizacji ruchu w porcie i na granicach możliwa jest nawet w ciągu jednego dnia. Z podobnego względu połączenia przez Irak i Syrię są ważne dla Iranu, choć w przypadku tego kraju chodzi także o możliwość pominięcia przepływania przez Kanał Sueski. Również dla krajów Azji Środkowej atrakcyjne są połączenia przez Iran, Irak i Syrię, gdyż stanowią one alternatywną trasę względem połączeń przez Rosję oraz Cieśniny Tureckie. Z podobnych względów trasą tą zainteresowały się Chiny, dla których porty lewantyńskie mogłyby być jednym z końców Nowego Jedwabnego Szlaku. Lewant może być z resztą węzłowym miejscem dla tej inicjatywy, gdyż umożliwia także połączenia w stronę Europy czy Afryki (poprzez Izrael i Egipt). Dla Europy sieć kolejowa w Lewancie otwiera możliwość bezpośrednich lądowych połączeń przez Turcję do krajów Zatoki Perskiej trasą historycznej Linii Berlin – Bagdad. Teoretycznie państw zyskujących, na nowych

powiązaniach kolejowych w Lewancie jest dużo, a najwięcej do stracenia ma Egipt, który w tej sytuacji musiałby podzielić się swoimi zyskami z Kanału Sueskiego. W praktyce nie jest to takie proste. Na to jakie połączenia w ogóle będą realizowane wpływ może mieć sytuacja polityczna, a przede wszystkim podział na dwa wyraźne bloki skupione wokół dwóch lokalnych mocarstw Arabii Saudyjskiej i Iranu oraz wspierających ich mocarstw światowych – USA, Indii i Chin. Pierwszy z bloków to „blok Kolei Pokoju”, czyli szlaku z Izraela do państw Zatoki Perskiej. Tworzą go przede wszystkim Izrael i Zjednoczone Emiraty Arabskie oraz USA i Indie, które już oficjalnie wsparły izraelski pomysł połączenia Hajfy z siecią kolejową Półwyspu Arabskiego. By to się stało konieczne jest wybudowanie około 200km linii kolejowej, głównie na terenie Jordanii, która oficjalnie nie wypowiedziało się na temat izraelskiej inicjatywy. Inny kluczowy kraj – Arabia Saudyjska, do dziś nie uznaje państwa Izrael i nie utrzymuje z nim stosunków dyplomatycznych ze względu na konflikt z Palestyńczykami. W ostatnich latach obserwuje się jednak ocieplenie w ciągle nieoficjalnych relacjach między Izraelem i Arabią Saudyjską czego wyrazem było chociażby dopuszczenie izraelskich samolotów do korzystania z saudyjskiej przestrzeni powietrznej, do którego doszło kilka miesięcy temu. Wspólnotę państw „bloku Kolei Pokoju” umacnia stosunek do Iranu, który zarówno Izrael jak i Arabia Saudyjska traktują jako wroga. Niewykluczone zatem, że połączenie Hajfy z Dubajem powstanie nawet bez oficjalnej normalizacji stosunków między Izraelem i Arabią Saudyjską, gdyż pośrednikiem w handlu będzie utrzymująca relacje z oboma państwami Jordania. Drugim tworzącym się blokiem jest „Blok Szyicki” – pas państw z większością lub znaczącą mniejszością ludności należącą do szyickiego odłamu Islamu. Blok ten tworzą Iran, Irak, Syria i Liban. Zarówno w Syrii jak i w Iraku przy władzy są obecnie ugrupowania sprzyjające Iranowi. Sytuacja w Libanie jest dużo bardziej skomplikowana, ale tam również silny jest Hezbollah, partia blisko związana z Iranem. Z „Blokem Szyickim” związane są również Chiny poprzez swoją inicjatywę „Pasa i Szlaku”. Irańskie wpływy w północnej części Lewantu bardzo niepokoją Izrael, który obawia się, że rozbudowa połączeń z Iranu do portów Morza Śródziemnego może ułatwić np. przewóz broni dla wrogich Izraelowi sił. Sytuacja samego Iranu jest dość ciekawa, ponieważ państwo to od lat próbuje balansować pomiędzy różnymi wpływami. Z jednej strony współpracuje z Chinami w budowaniu połączeń w osi wschód-zachód przez Azję Środkową. Z drugiej zaś strony Iran od dwóch dekad rozwija z Indiami i Rosją Międzynarodowy Korytarz Transportowy Północ – Południe (INSTC). Jego ramach Indie uczestniczą np. w budowie portu w irańskim Czabaharze nad Zatoką Omańską. Port ten umożliwia np. połączenia z Afganistanem czy krajami Azji Środkowej, ale także z krajami basenu Morza

Kaspijskiego. W zasadzie to również szlaki prowadzące przez „Blok szyicki” mogłyby służyć Indiom do handlu z Lewantem i omijania Kanału Sueskiego. Niewykluczone jednak, że rosnące napięcie między regionalnymi blokami skupionymi wokół Arabii Saudyjskiej i Iranu, a także między wspierającymi je mocarstwami USA i Chinami może zmusić Indie do wyboru, któregoś z aliansów. Po części już tak się dzieje, gdyż ze względu na nałożone na Iran sankcje Indie wycofały się z części projektów w tym kraju. „Blok Szyicki” oddziela Azję Mniejszą i Europę od Półwyspu Arabskiego. Niewykluczone więc, że dalsze zaostrzenie się rywalizacji regionalnych bloków może zablokować realizację połączeń na osi północ – południe np. modernizację Kolei Hidżaskiej do standardowego rozstawu szyn. Z drugiej strony dużo w tej kwestii zależy od państw, które nie poparły wprost żadnego bloku i próbują między nimi balansować. Takim krajem jest np. Turcja, która współpracuje przy projektach związanych z inicjatywą „Pasa i Szlaku” w kwestii projektów łączących Europę z Azją Środkową przez Gruzję i Azerbejdżan oraz Iran. Innym ważnym neutralnym krajem jest Jordania, która może stać się kluczowym węzłem transportowym Lewantu pośrednicząc w handlu między Izraelem i krajami Zatoki Perskiej, a z drugiej strony obsługiwać ruch na osi północ – południe, pomiędzy Morzem Czerwonymi a Irakiem i Syrią. To również przez Jordanię prowadzi „krótkie obejście Kanału Sueskiego”. Niewykluczone zatem, że największym beneficjentem rozwoju kolei w Lewancie będzie właśnie pozbawiona wartościowych zasobów naturalnych Jordania. Podobną rolę może także odgrywać Irak, ale w wypadku tego kraju dużo zależy od tego czy zwiąże się mocno z Iranem czy podobnie jak Turcja czy Jordania będzie balansował pomiędzy różnymi sojuszami starając się uzyskać jak najwięcej z położenia na przecięciu szlaków z północy na południe i z zachodu na wschód.



Podsumowanie

Przez tysiące lat Lewant był miejscem spotkania cywilizacji Europy, Azji i Afryki. Rolę tę jednak stracił 500 lat temu gdy Europejczycy postanowili poszukać dróg handlu z Azją bez pośrednictwa muzułmańskich władców regionu. Powrót Lewantu na mapę światowego handlu zaczął się gdy europejskie mocarstwa kolonialne zaczęły przejmować kontrolę nad terytoriami słabnącego Imperium Osmańskiego. Efektem tych działań była budowa jednej z najważniejszych dróg wodnych dzisiejszego świata – Kanału Sueskiego. Znaczenie Lewantu mogłoby także wzmacniać rozbudowana sieć kolejowa, która zaczęła powstawać na przełomie XIX i XX wieku. Jednak rozbieżne interesy europejskich mocarstw długo uniemożliwiały jej spójny rozwój. W związku z tym na terenie Lewantu kolej miała znaczenie tylko lokalne. Jej większą spójność udało się uzyskać na krótko w czasach II Wojny Światowej. Po jej zakończeniu Lewant stał się rejonem bardzo niestabilnym, wstrząsanym konfliktami międzynarodowymi i wewnątrz krajowymi będącymi często pokłosiem podejmowanych poza regionem decyzji dekolonizacyjnych. Również dziś region jest dość niestabilny. Konflikty w Kuwejcie, Iraku czy ostatnio w Syrii nie sprzyjają powstawaniu bezpiecznych szlaków handlowych. Równie niekorzystna jest wzajemna niechęć lub wręcz wrogość między krajami regionu, z nieuznawaniem ich istnienia włącznie. Zdecydowanie utrudnia to współpracę i wykorzystanie potencjału jaki daje lokalizacja nie tylko Lewantu, ale całego Bliskiego Wschodu. Potencjał ten tylko wzrósł w ciągu ostatnich

dwóch – trzech dekad wraz ze wzrostem znaczenia Azji, przede wszystkim Chin i Indii. O ile przed wiekami to Europejczycy szukali dróg handlu z Azją Południową i Wschodnią, o tyle dziś to właśnie państwa tych regionów Azji szukają dróg handlu z Europą. Sytuacja się zatem odwróciła, a na Bliskim Wschodzie coraz bardziej widoczne jest zaangażowanie Chin i Indii w infrastrukturę transportową. Podobnie jak 100 lat temu rozbieżne interesy tych wschodnich mocarstw mogą uniemożliwić stworzenie spójnej sieci transportowej w regionie. Tym bardziej, że same państwa regionu coraz wyraźniej dzielą się na dwa niechętne sobie bloki. Widoczny jest również rozdźwięk między państwami posiadającymi złoża ropy i gazu oraz tymi, które dostępu do takich złóż nie mają. Te pierwsze mają zasoby by rozwijać swoją infrastrukturę. Te drugie muszą opierać się na wsparciu zewnętrznym, od swoich sąsiadów lub globalnych mocarstw. Wykorzystanie lokalnych zasobów do zbudowania kapitału na przyszłość zaczyna być także coraz większym wyzwaniem w obliczu transformacji światowej gospodarki i stopniowego odchodzenia od paliw kopalnych. W tym kontekście jednym z najważniejszych atutów Lewantu i Bliskiego Wschodu jest lokalizacja w samym środku światowej gospodarki, pomiędzy rynkami Europy, Azji i Afryki. Atut ten od pół wieku wykorzystuje Dubaj, którego gospodarka w znacznej mierze opiera się na funkcjonowaniu dwóch portów – morskiego i lotniczego. Ten model rozwoju chce powtórzyć także Arabia Saudyjska, która postanowiła rozwinąć swoje porty, a także zbudować nowe. Właśnie porty są dziś najlepszym przykładem rywalizacji mocarstw co widać w izraelskiej Hajfie, gdzie funkcjonują dwa terminale kontenerowe – jeden kontrolowany przez spółkę z Indii, drugi przez spółkę z Chin. Można powiedzieć, że wielkim nieobecny obecnej odsłony rywalizacji na Bliskim Wschodzie jest Zachód. Wprawdzie politycznie w regionie dość mocno obecne są USA – sojusznik Izraela, jednego z najważniejszych, pod pewnymi względami kluczowego państwa Lewantu. To obecność pozostałych państw Zachodu, przede wszystkim Europy jest mało widoczna. Częściej można mówić o obecności konkretnych europejskich przedsiębiorstw. W przypadku kolei są to przede wszystkim firmy z Niemiec i Hiszpanii. Na przykład niemiecki Siemens ma podpisane kontrakty z władzami Egiptu na rozwój linii kolejowych w tym kraju. Tymczasem Lewant jest regionem dla Europy niezwykle ważnym. Nie tylko w kontekście szlaków handlowych w stronę Azji i Afryki, ale także bezpieczeństwa samego kontynentu co pokazał kryzys migracyjny z 2015 roku wywołany wojną w Syrii. Stąd w interesie Europy leży jak największa integracja wewnętrzna i zewnętrzna regionu pozwalająca tłumić istniejące w nim napięcia. Lewant i Bliski Wschód mogą być dla Europy także bardzo interesującym obszarem rozwoju nearshoringu, który również mógłby sprzyjać stabilizacji Bliskiego Wschodu. Zwiększenie znaczenia wymiany handlowej z Azją poprzez

Lewant będzie także miało istotne konsekwencje dla wydarzeń na samym kontynencie europejskim. Odkrycia geograficzne XV i XVI wieku przesunęły środek ciężkości kontynentu na północ, na atlantyckie wybrzeża Morza Północnego i Kanału La Manche. Powrót handlu lewentyńskiego oznacza, że dla europejskiej wymiany handlowej znacznie korzystniejsze stają się porty Morza Śródziemnego, przede wszystkim we Włoszech i we Francji oraz na Bałkanach. Statki z Oceanu Indyjskiego docierają do nich tydzień lub dwa tygodnie wcześniej niż do najważniejszych dziś portów Europy skupionych wokół Morza Północnego. Tymczasem droga lądowa do uprzemysłowionych rejonów południowych Niemiec czy wschodniej Francji jest krótsza albo porównywalna z portów Morza Śródziemnego niż z portów Morza Północnego. Podobnie jest w przypadku Polski. Droga z włoskiego Triestu do Katowic jest tylko około 200km dłuższa od drogi do Gdańska, a statek z Oceanu Indyjskiego płynie na Adriatyk dwa tygodnie krócej niż na Bałtyk. Rozwój Lewantu może zatem doprowadzić także do zmiany kierunków rozwoju Europy, w tym Polski. Niewykluczone zatem, że za jakiś czas turysta odwiedzający Wenecję stojąc na Placu Świętego Marka zobaczy w oddali wielkie statki płynące do portu lub z niego wypływające na trasę wiodącą przez któryś ze szlaków Lewantu.

Green Industry Through Sustainable India-Europe Business Collaboration

 Sunday, 12TH June, 2022

 11:30 AM - 1:00 PM

 Venue: India International Centre, New Delhi

Registrations on Spot
* first-come-first served basis

Organised By:



PATRYCJA
PENDRAKOWSKA
AS A
PARTICIPANT OF
WOMEN
ECONOMIC
FORUM (WEF) IN
INDIA

The interactive discussion covers recent projects and collaborations which have contributed to a greener economy in India

European businesses along with their technology and innovation have a crucial role to play in achieving industry transition required to meet India's objective to become CarbonNeutral by 2070.

This panel, part of the Women Economic Forum (WEF) on 'Cohesive & Sustainable World in the Era of Digital', organised by WICCI – Women's Indian Chamber of Commerce and Industry, brings experts from the Europe-India Business Corridor. It seeks to analyse the emerging role of collaborations between the two regions to combat climate change and recent policies in India in line with COP26.

The interactive discussion covers recent projects and collaborations which have contributed to a greener economy in India. It takes a practical approach to highlight how European businesses can create demand-driven value in India and the role of gender equality to create a long-term sustainability.

Speakers:

1. Dr. Ajai Garg, Senior Director, Ministry of Electronics & Information Technology
2. Ms. Patrycja Pendrakowska, President of the Boym Institute
3. Ms. Shalini Sharma, Founder Director of Global Institute for Circular Economy & SDGs, Co-Founder and CEO of Sanshodhan
4. Ms. Priti Srivastava, Senior Vice President, Public Affairs, Reliance Industries, Founder of DayaRani
5. Mr. Dr. Muralee Thummarukudy, Director, G20 Global Initiative, UNCCD

Moderated by: Ada Dyndo

WICCI's India-EU Business Council



ONLINE COURSE:
„EDUCATIONAL
TOOLS FOR
ADDRESSING THE
EFFECTS OF WAR”

The Adam Institute for Democracy and Peace is offering “Betzavta” facilitators, middle school and high school educators, social activists, communal activists and those assisting refugees an online seminar to explore educational issues related to wartime.

Invitation to an Online Training Course on:
Educational tools for addressing the effects of war
taught with “Betzavta- Adam Institute’s facilitation method”

First Group Dates

April 18th – 19th – 20th (Time: 17:00-20:00 CET)

Second Group Dates

June 20th, 27th, July 4th (Time: 17:00-20:00 CET)

The course will be taught over three meetings, 3 hours each, in English.

Educators around the world are challenged by discussing the effects of war. This is no simple feat. Answering these questions requires formulating principled positions on teaching democracy and peace and examining how to apply these positions in school activities, especially during times of war.

The Adam Institute for Democracy and Peace is offering “Betzavta” facilitators, middle school and high school educators, social activists, communal activists and those assisting refugees an online seminar to explore educational issues related to wartime. This course is in collaboration with Sabine Sommer, Betzavta Training Germany.

Seminar goals:

- Discuss the principled issues of political education during wartime
- Discuss specific question related to the war in Ukraine

Seminar topics:

1. What is political education? What is education for democracy in general and specifically, during times of war?
2. Are educators allowed to express a political position in the classroom in general and specifically, during wartime?
3. What knowledge do students need to gain during times of war and from whom?
4. What are peace studies, and what is their role during wartime?
5. The point of intersection between the emotional needs of students versus exposing them to the reality of war.

The course will be taught using „Betzavta - Adam Institute’s facilitation method” which encourages participants to reframe external conflicts as internal dilemmas. The “Betzavta” method incentivizes participants to look beyond all-or-nothing options to generate solutions that benefit everyone.

Based on democratic principles, the method combines engaging, experiential learning that’s rooted in philosophy, sociology, social psychology - and fun. The Adam Institute responds educationally to our complex and ever changing reality, adapting to current events with experiential activities.

This map shows a partial list of organizations around the world that have used this approach. Testimonials are available here.

Demonstrating teaching war-related content using “Betzavta method”

1. How to present the events of war in Ukraine: neutral, value-laden, or in some other fashion?
2. What ought to be the attitude towards the past in describing and explaining the war to students?
3. A gender explanation of the war: is it warranted, and what would it mean?
4. How can the war be explained from a democratic viewpoint: what’s the required educational process? What content ought to be taught?
5. Teaching the war from the perspective of environment and sustainability.
6. How to apply and practice methods for conflict resolution on the war in Ukraine?
7. Immigration and democracy in general and refugees in time of war – major dilemmas
8. Pacifism, militarism and everything in between.
9. Communal/national/international responsibility in time of war

Cost:

Group rate: 5500 Euros (up to 20 participants)

Individual rate: – minimum 150 up to 350 Euros. Pricing scale is intended to make this affordable for all. Larger fees covers the costs of others.

Information about payment arranging will be sent personally to each one after registration.

Secure your spot today via this link: <https://forms.gle/BTMevugPCoLPff7Z8>

For more information, please contact via email:

Ruth Ebenstein, Director of Communications & Resource Development:

info@adaminstitute.org.il and ruth@adaminstitute.org.il

