Inicjatywa Pasa i Szlaku jako projekt budowania Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego w kontekście książki Bai Gao The China-Europe Railway Express

AUTOR

Fundacja Dobre Państwo

STRESZCZENIE / ABSTRACT

Artykuł analizuje Inicjatywę Pasa i Szlaku jako strategiczny projekt budowy Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego. Autor podkreśla, że nie jest to dążenie do stworzenia jednolitego obszaru prawnego na wzór UE, lecz proces zwiększania możliwości wymiany handlowej poprzez reorganizację przepływów kapitałowych i technologicznych. Wykorzystując koncepcję gospodarki-świata Fernanda Braudela, tekst bada wpływ transkontynentalnych korytarzy infrastrukturalnych na nową geografię ekonomiczną. Kluczowym zagadnieniem jest próba przełamania historycznej asymetrii między transportem morskim a lądowym, co ma pozwolić regionom w głębi kontynentu na aktywniejsze uczestnictwo w globalnych łańcuchach wartości i przesunięcie centrów logistycznych.

The article analyzes the Belt and Road Initiative as a strategic project to build a Great Eurasian Market. The author emphasizes that this is not an endeavor to create a uniform legal area modeled after the EU, but rather a process of increasing trade exchange capabilities through the reorganization of capital and technological flows. Utilizing Fernand Braudel's concept of the world-economy, the text examines the impact of transcontinental infrastructure corridors on the new economic geography. A key issue is the attempt to break the historical asymmetry between maritime and land transport, which is intended to allow inland regions to participate more actively in global value chains and shift logistical centers.

Artykuł analizuje Inicjatywę Pasa i Szlaku (BRI) nie jako prosty program inwestycyjny w infrastrukturę, lecz jako strategiczny proces kreowania ponadnarodowego rynku eurazjatyckiego. Autor stawia tezę, że budowa kolei, portów i dróg stanowi jedynie materialny fundament dla znacznie głębszej reorganizacji przestrzeni gospodarczej, która ma na celu przełamanie historycznej dominacji szlaków morskich oraz integrację instytucjonalną i finansową ogromnych obszarów kontynentu. Tekst rzuca światło na mechanizmy przekształcania geografii w zasób strategiczny, wskazując, że sama fizyczna dostępność transportowa nie gwarantuje wzrostu gospodarczego bez towarzyszącej jej harmonizacji prawnej i regulacyjnej. Poprzez pryzmat teorii ekonomicznych (m.in. Braudela i Krugmana) oraz analizę przepływów kapitałowych, artykuł ukazuje BRI jako elastyczną, wielowarstwową ramę współpracy, która dąży do przesunięcia centrów produkcyjnych i logistycznych w głąb Eurazji, zmieniając tym samym globalny podział pracy i strukturę wzajemnych zależności polityczno-ekonomicznych.

SŁOWA KLUCZOWE

Wielki Rynek Eurazjatycki | Inicjatywa Pasa i Szlaku | BRI | asymetria lądowo-morska | nowa geografia ekonomiczna | korytarze transportowe | gospodarka-świat Braudela | łańcuchy wartości | efekty aglomeracji | wąskie gardła logistyczne | harmonizacja regulacyjna | odporność łańcuchów dostaw | bariery pozataryfowe | integracja instytucjonalna | ekonomia transakcyjna

Inicjatywa Pasa i Szlaku jako budowa ponadnarodowego rynku eurazjatyckiego

Inicjatywa Pasa i Szlaku jako projekt budowania "Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego". Geografia gospodarcza, transkontynentalne korytarze infrastrukturalne, instytucje integracji i polityczna ekonomia współzależności

Przekształcanie przestrzeni geograficznej w gospodarczą należy do kluczowych procesów kształtujących historię cywilizacji. Dostępność szlaków komunikacyjnych, możliwość przemieszczania zasobów oraz zdolność organizacji wymiany wpływają bowiem nie tylko na

lokalizację produkcji, ale także na strukturę społeczeństw, hierarchię ośrodków politycznych i charakter relacji między państwami. Inicjatywa Pasa i Szlaku, ogłoszona przez władze Chińskiej Republiki Ludowej w 2013 roku, jest współczesnym przykładem dążenia do świadomego kształtowania tych zależności poprzez infrastrukturę transportową, instrumenty finansowe, porozumienia międzynarodowe oraz instytucjonalną koordynację gospodarki. Nie można jednak sprowadzić jej znaczenia jedynie do programu budowy kolei, autostrad czy portów; poszczególne inwestycje są elementem szerszego procesu reorganizacji przepływów handlowych, kapitałowych i technologicznych.

Z perspektywy socjologii ekonomicznej głównym przedmiotem analizy jest zatem tworzenie materialnych i instytucjonalnych warunków dla nowego rynku ponadnarodowego. Z kolei z punktu widzenia międzynarodowej ekonomii politycznej chodzi o przekształcanie wzajemnych zależności gospodarczych w zasób możliwości rozwojowych, negocjacyjnych i strategicznych. Pojęcie "Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego" wymaga przy tym doprecyzowania metodologicznego.

Nie oznacza ono istnienia jednolitego obszaru gospodarczego z wspólnym porządkiem prawnym, taryfą celną czy swobodnym przepływem czynników produkcji i ponadnarodowym systemem egzekwowania reguł konkurencji. Eurazja pozostaje przestrzenią wielu państw i organizacji integracyjnych o odmiennych systemach politycznych, strukturach własnościowych i zobowiązaniach międzynarodowych. Współistnieją tu obszary pogłębionej integracji, jak Unia Europejska, regionalne porozumienia handlowe, związki celne, a także państwa poza trwałymi strukturami czy gospodarki objęte sankcjami. "Wielki Rynek Eurazjatycki" należy zatem traktować jako kategorię analityczną opisującą proces zwiększania możliwości wymiany między rozległymi obszarami, a nie jako nazwę organizacji międzynarodowej czy zapowiedź powstania jednolitego rynku na wzór europejski. Rozróżnienie to pozwala uniknąć utożsamiania fizycznej dostępności transportowej z rzeczywistą integracją instytucjonalną, której budowa wymaga znacznie bardziej złożonych procesów politycznych i prawnych.

Geograficzny wymiar tego przedsięwzięcia znajduje wyjaśnienie w dorobku Fernanda Braudela. Dla niego przestrzeń gospodarcza nie była biernym tłem działalności człowieka, lecz historycznie kształtowanym układem zależności między warunkami przyrodniczymi, szlakami komunikacyjnymi, ośrodkami handlowymi a strukturami politycznymi. W jego koncepcji gospodarki-świata (économie-monde) kluczowe było powstawanie przestrzeni zorganizowanych wokół centrów gospodarczych, których oddziaływanie obejmowało regiony o różnym stopniu zależności i specjalizacji. Braudelowska gospodarka-świat nie musi zatem obejmować całej planety – odnosi się do historycznie ukształtowanej całości gospodarczej o względnie spójnym systemie powiązań i określonej hierarchii ośrodków.

Przełamywanie asymetrii lądowo-morskiej w nowej geografii ekonomicznej

Zastosowanie tej perspektywy do współczesnej Eurazji pozwala zbadać, czy rozwój nowych korytarzy infrastrukturalnych zwiększa jedynie intensywność wymiany, czy prowadzi również do przesunięcia centrów produkcyjnych, finansowych i logistycznych. Szczególnie istotna wydaje się możliwość przekształcenia obszarów dotychczas oddalonych od głównych szlaków morskich w ośrodki aktywnie uczestniczące w złożonych międzynarodowych łańcuchach wartości.

Podejście to wymaga jednak skonfrontowania z problemem historycznej asymetrii pomiędzy gospodarką morską a lądową. Rozwój nowoczesnego kapitalizmu handlowego i przemysłowego był w znacznym stopniu powiązany z dostępnością transportu morskiego, który umożliwiał przewóz ogromnych ilości towarów przy relatywnie niskich kosztach jednostkowych. Porty morskie stawały się centrami koncentracji kapitału, organizacji handlu, usług finansowych i specjalizacji przemysłowej, podczas gdy regiony położone w głębi kontynentów zmagali się z wyższymi kosztami dostępu do rynków światowych. Zróżnicowanie to nie miało charakteru całkowicie deterministycznego – rozwój kolei, dróg, żeglugi rzecznej i późniejszych technologii transportowych stopniowo zmieniał dostępność przestrzeni lądowej. Niemniej zasadnicza przewaga przewozów morskich w transporcie wielkich mas ładunków pozostawała kluczowym czynnikiem kształtującym globalne przepływy handlowe. Rozwój transkontynentalnych połączeń kolejowych nie oznacza zatem prostego zastąpienia żeglugi, lecz tworzenie dodatkowego segmentu rynku usług transportowych, odpowiadającego na potrzeby konkretnych kategorii towarów, przedsiębiorstw i łańcuchów dostaw.

W teorii nowej geografii ekonomicznej, rozwijanej przez Paula Krugmana, Masahisę Fujitę i Anthony'ego Venablesa, zależności między kosztami transportu, korzyściami skali a strukturą popytu wyjaśniają powstawanie koncentracji działalności gospodarczej. Przedsiębiorstwa preferują lokalizację w pobliżu dużych rynków zbytu i wyspecjalizowanych dostawców, co ogranicza koszty logistyki i pozwala w pełni wykorzystać efekty aglomeracji. Jednocześnie taka koncentracja przyciąga kolejnych pracowników, inwestorów i usługodawców, co dodatkowo wzmacnia przewagę wybranych ośrodków. W rezultacie geografia gospodarcza nie jest prostym odzwierciedleniem rozmieszczenia zasobów naturalnych, lecz wynika również z kumulacyjnym procesom organizacji rynku.

BRI jako elastyczna rama integracji gospodarczej

Obniżenie kosztów transportu może zmienić kierunki tych procesów, umożliwiając przedsiębiorstwom lokalizację w regionach wcześniej mniej atrakcyjnych. Może jednak również zwiększyć przewagę istniejących centrów gospodarczych, o ile to one najefektywniej wykorzystają nowe połączenia. Skutki integracji infrastrukturalnej nie są zatem jednokierunkowe i nie muszą prowadzić do równomiernego rozwoju wszystkich obszarów uczestniczących w przedsięwzięciu.

W przypadku Chin zagadnienie to ma szczególne znaczenie ze względu na historyczne zróżnicowanie dynamiki rozwoju między prowincjami nadmorskimi a regionami centralnymi i zachodnimi. Reforma gospodarcza zapoczątkowana pod koniec lat siedemdziesiątych XX wieku, rozwój specjalnych stref ekonomicznych oraz intensywne włączanie chińskiego przemysłu w globalne łańcuchy dostaw sprzyjały koncentracji eksportu w obszarach z dogodnym dostępem do portów. Prowincje położone w głębi kraju, mimo znaczącego potencjału demograficznego i przemysłowego, napotykały odmienne warunki transportowe i inwestycyjne. Rozbudowa infrastruktury kolejowej w kierunku Azji Centralnej i Europy stworzyła szansę na częściowe przełamanie tych zależności poprzez ograniczenie kosztów dostępu do rynków zagranicznych. Z punktu widzenia polityki regionalnej strategiczne znaczenie BRI polega więc także na wzmacnianiu potencjału gospodarczego regionów, których położenie geograficzne przestaje być traktowane wyłącznie jako bariera wynikająca z oddalenia od wybrzeża.

Geneza współczesnej Inicjatywy Pasa i Szlaku wiąże się z dwiema propozycjami Xi Jinpinga z 2013 roku. We wrześniu, podczas wizyty w Kazachstanie, zaproponował on budowę Gospodarczego Pasa Szlaku Jedwabnego, a miesiąc później, w Indonezji, przedstawił koncepcję Morskiego Szlaku Jedwabnego XXI wieku. Połączenie obu projektów stworzyło program obejmujący lądowe i morskie powiązania gospodarcze Chin ze światem. Znaczenie polityczne tego kroku polegało na nadaniu wspólnej ramy strategicznej przedsięwzięciom o bardzo różnym charakterze – od istniejącej infrastruktury i planowanych inwestycji, przez współpracę handlową i projekty energetyczne, aż po porozumienia finansowe.

Inicjatywa nie została powołana jako jednolita organizacja międzynarodowa z traktatem założycielskim i scentralizowanym systemem członkostwa. Stanowi raczej elastyczną konstrukcję współpracy, której zakres ewoluował poprzez kolejne deklaracje, porozumienia międzyrządowe, kontrakty inwestycyjne i programy sektorowe. Oficjalny dokument chińskich władz z marca 2015 roku, Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, przedstawił szczegółowe fundamenty programu. Wskazał on na wzajemne powiązanie koordynacji polityk publicznych, rozbudowy infrastruktury, ułatwiania wymiany handlowej,

współpracy finansowej oraz zacieśniania kontaktów między społeczeństwami. Istotą tej konstrukcji było odejście od traktowania transportu jako odizolowanej dziedziny polityki gospodarczej.

Infrastruktura miała stać się czynnikiem umożliwiającym rozszerzenie działalności produkcyjnej i handlowej, natomiast współpraca regulacyjna i finansowa miała zwiększyć zdolność uczestników do korzystania z nowych połączeń. W takim ujęciu budowanie rynku obejmuje zarówno tworzenie materialnych możliwości zawierania transakcji, jak i rozwijanie instytucji ograniczających niepewność ich realizacji.

Należy jednak odróżnić oficjalne deklaracje o harmonijnej współpracy i obopólnych korzyściach od rezultatów konkretnych projektów; rzeczywisty podział zysków, zobowiązań finansowych i ryzyka zależy bowiem od szczegółowych warunków poszczególnych porozumień. W chińskim modelu współpracy kluczową rolę odgrywa zasada wspólnych konsultacji, wspólnej budowy i dzielenia korzyści – gongshang gongjian gongxiang (共商共建共享). W wymiarze deklaratywnym zakłada ona powiązanie chińskich celów rozwojowych z potrzebami państw partnerskich, przy poszanowaniu różnic instytucjonalnych i prawa do samodzielnego wyboru priorytetów. Z perspektywy teorii stosunków międzynarodowych można to interpretować jako próbę sformułowania zasad umożliwiających współpracę państw o odmiennych ustrojach i strukturach gospodarczych, bez konieczności tworzenia jednolitego modelu integracji prawnej.

Taka elastyczność może obniżać początkowe koszty polityczne przystąpienia do projektu, ale oznacza jednocześnie brak jednolitych mechanizmów egzekwowania zobowiązań i rozstrzygania sporów, typowych dla zinstytucjonalizowanych organizacji. Z punktu widzenia ekonomii instytucjonalnej zwiększa to wagę szczegółowych kontraktów i bilateralnych relacji politycznych, które mogą wzmacniać współpracę, lecz prowadzić także do powstawania asymetrii wynikających z nierównej siły negocjacyjnej uczestników. Przestrzenny układ Inicjatywy Pasa i Szlaku należy zatem postrzegać jako system wielu korytarzy gospodarczych, różniących się charakterem infrastruktury, stopniem zaawansowania inwestycji i strukturą współpracy międzynarodowej.

Do klasycznych obszarów wymienianych w chińskich dokumentach należą: Nowy Eurazjatycki Most Lądowy, korytarz Chiny-Mongolia-Rosja, korytarz Chiny-Azja Centralna-Azja Zachodnia, korytarz z południowych Chin ku Półwyspowi Indochińskiemu, Chińsko-Pakistański Korytarz Gospodarczy oraz koncepcja połączeń obejmujących Bangladesz, Chiny, Indie i Mjanmę.

Wąskie gardła i realna sprawność korytarzy transportowych

Wspomniane schematy nie oznaczają jednak sześciu jednolicie funkcjonujących, ukończonych tras transportowych. Poszczególne korytarze to złożone konfiguracje istniejących połączeń oraz projektów na różnych etapach realizacji, których stopień politycznej akceptacji jest zróżnicowany. Kluczowy jest fakt, że część państw, w tym Indie, odnosi się krytycznie do wybranych elementów BRI, co utrudnia traktowanie deklarowanej geografii programu jako rzeczywistej, zintegrowanej przestrzeni współpracy.

Nowy Eurazjatycki Most Lądowy stanowi jeden z najciekawszych przykładów przekształcania istniejącej infrastruktury kolejowej w fundament nowych połączeń gospodarczych. Wbrew wyobrażeniu o budowie całkowicie nowej magistrali z Chin do Europy, funkcjonowanie tego korytarza opiera się w dużej mierze na wykorzystaniu już istniejących sieci. Zostały one połączone dzięki rozwojowi terminali, usług przewozowych, procedur organizacyjnych i międzynarodowych porozumień. Trasy mogą przebiegać przez Kazachstan, Rosję, Białoruś i Polskę, skąd ładunki są rozprowadzane do europejskich centrów przemysłowo-logistycznych, choć faktyczna dostępność tych połączeń zależy od uwarunkowań politycznych, regulacyjnych i operacyjnych.

Krytycznym punktem stają się przejścia graniczne wymagające zmiany wózków wagonowych lub przeładunku kontenerów ze względu na różnice szerokości torów. To właśnie tam powstają punkty koncentracji operacji transportowych, których sprawność wpływa na czas przejazdu całego korytarza silniej niż długość poszczególnych odcinków infrastruktury. Z perspektywy ekonomii sieciowej istotne jest rozpoznanie, że efektywność międzynarodowego szlaku zależy od jego najsłabszych ogniw organizacyjnych. Nawet wysoka przepustowość większości trasy nie gwarantuje wydajności całego systemu, jeśli konkretny terminal przeładunkowy, przejście graniczne lub port posiada ograniczoną przepustowość. W teorii ograniczeń rozwijanej przez Eliyahu Goldratta problem ten można interpretować jako oddziaływanie wąskiego gardła, którego przepustowość określa maksymalne możliwości przepływu przez cały układ.

W praktyce oznacza to, że dodatkowe nakłady na odcinki dysponujące już znacznymi rezerwami nie muszą zwiększać całkowitej efektywności korytarza. Znacznie większe korzyści przynoszą przedsięwzięcia skracające czas odprawy, usprawniające przeładunek lub zwiększające dostępność urządzeń w najbardziej obciążonych punktach sieci. Wynika stąd potrzeba odróżniania inwestycji infrastrukturalnych o wysokiej widoczności politycznej od inwestycji rzeczywiście zwiększających sprawność logistyczną całego systemu.

Infrastruktura jako katalizator lub bariera rozwoju lokalnego

Korytarz prowadzący przez Azję Centralną w kierunku Azji Zachodniej posiada odmienną konfigurację gospodarczą, gdyż łączy chińskie ośrodki produkcyjne z państwami o zróżnicowanych zasobach naturalnych, strukturach przemysłowych i poziomach rozwoju instytucjonalnego. Państwa Azji Centralnej mogą traktować swoje położenie jako przestrzeń tranzytową, jednak potencjalne korzyści nie powinny ograniczać się jedynie do pobierania opłat za przewozy.

Rozwój korytarzy transportowych może sprzyjać powstawaniu centrów dystrybucyjnych, zakładów produkcyjnych, usług finansowych oraz działalności związanej z przetwarzaniem surowców. Z perspektywy teorii powiązań międzysektorowych Alberta Hirschmana kluczowa jest możliwość tworzenia powiązań wstecznych i przednich, dzięki którym konkretna inwestycja pobudza popyt na lokalne dobra pośrednie i umożliwia rozwój kolejnych etapów przetwarzania. Jeśli jednak zagraniczne przedsiębiorstwa wykorzystują infrastrukturę głównie do transportu surowców i gotowych produktów, nie rozwijając miejscowych zdolności produkcyjnych, korzyści rozwojowe państw tranzytowych pozostają znacznie bardziej ograniczone. Warto w tym miejscu przywołać teorię biegunów wzrostu François Perroux oraz późniejsze koncepcje geografii regionalnej, które wskazują, że rozwój gospodarczy nie rozprzestrzenia się równomiernie, lecz koncentruje wokół określonych przedsiębiorstw, sektorów i ośrodków. Nowy terminal kolejowy może stać się impulsem wzrostu regionalnego, o ile przyciągnie firmy korzystające z jego usług, rozwinie lokalne kompetencje i pobudzi działalność komplementarną. Może jednak pozostać jedynie elementem infrastruktury tranzytowej, której związek z otaczającą gospodarką jest marginalny. Samo położenie na trasie strategicznego korytarza nie przesądza więc o uzyskaniu trwałej przewagi rozwojowej.

Niezbędne są zatem dodatkowe inwestycje w kompetencje pracowników, infrastrukturę uzupełniającą i otoczenie instytucjonalne, a także zwiększenie zdolności lokalnych podmiotów do uczestniczenia w bardziej zaawansowanych etapach łańcucha wartości. W przypadku Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Gospodarczego szczególnego znaczenia nabiera synergia inwestycji energetycznych, drogowych, przemysłowych i portowych w ramach szerokiego programu współpracy bilateralnej. Projekt ten ilustruje wielosektorowy charakter BRI, łącząc poprawę dostępności transportowej ze zwiększaniem mocy produkcyjnych w energetyce oraz rozwojem infrastruktury gospodarczej.

Jednocześnie stanowi on przykład przedsięwzięcia, którego ocena wymaga uwzględnienia kwestii bezpieczeństwa, zadłużenia publicznego, stabilności politycznej i społecznych skutków inwestycji. Z

perspektywy finansów rozwoju konieczne jest rozróżnienie zdolności projektu do generowania bezpośrednich przychodów od jego wpływu na produktywność całej gospodarki. Infrastruktura energetyczna może wspierać przedsiębiorstwa poprzez ograniczanie niedoborów energii, lecz jej długookresowa użyteczność zależy od kosztów paliwa, taryf, sprawności systemu przesyłowego i wypłacalności odbiorców. Powstanie nowych aktywów nie jest zatem wystarczającym miernikiem sukcesu, jeżeli nie towarzyszą mu odpowiednie reformy organizacyjne i finansowe.

Synergia szlaków morskich i lądowych oraz mechanizmy finansowania infrastruktury

Równolegle do korytarzy lądowych, BRI obejmuje rozbudowę Morskiego Szlaku Jedwabnego XXI wieku, którego znaczenie wynika z dominującej roli transportu morskiego w światowej wymianie towarowej. Inwestycje w porty, rozwój terminali kontenerowych, modernizacja infrastruktury przeładunkowej oraz budowa powiązań z zapleczem lądowym mogą zwiększyć przepustowość systemów logistycznych i poprawić dostępność rynków. Szczególne znaczenie mają porty położone w pobliżu strategicznych przejść morskich, gdyż ich funkcjonowanie bezpośrednio wpływa na globalne przepływy handlowe i energetyczne. Nie należy jednak utożsamiać każdej chińskiej inwestycji portowej z bezpośrednim podporządkowaniem infrastruktury celom wojskowym, ani zakładać, że przedsięwzięcia komercyjne są całkowicie pozbawione konsekwencji strategicznych. Rzetelna ocena wymaga analizy struktury własności, warunków koncesji, uprawnień administracyjnych, zasad dostępu oraz faktycznego sposobu wykorzystania danej infrastruktury.

W perspektywie międzynarodowej ekonomii politycznej szczególnie interesujące jest połączenie lądowych i morskich komponentów BRI, gdyż pozwala ono na dywersyfikację tras wymiany międzynarodowej. Dla przedsiębiorstw wplecionych w globalne łańcuchy wartości kluczowy jest nie tylko przeciętny koszt przewozu, ale także niepewność co do czasu dostawy, ryzyko przerwania połączenia oraz możliwość skorzystania z trasy alternatywnej. Teoria odporności łańcuchów dostaw wskazuje, że maksymalna optymalizacja kosztowa może prowadzić do zwiększenia wrażliwości systemu na zdarzenia nadzwyczajne, zwłaszcza gdy firmy ograniczają rezerwy magazynowe i uzależniają dostawy od niewielkiej liczby krytycznych węzłów.

Rozwój alternatywnych korytarzy transportowych może podnieść odporność systemu, jednak jego realna wartość zależy od zdolności do przejęcia ładunków w sytuacji zakłóceń. Samo formalne istnienie dodatkowej trasy nie gwarantuje bezpieczeństwa, jeśli jej przepustowość, infrastruktura graniczna lub organizacja usług są niewystarczające. Instytucjonalne organizowanie Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego wymaga zatem zrozumienia finansowych podstaw przedsięwzięć

infrastrukturalnych, ponieważ zdolność do budowy połączenia transportowego nie jest tożsama z możliwością utrzymywania go w długim okresie. Inwestycje kolejowe, portowe i energetyczne cechują się zazwyczaj wysoką kapitałochłonnością, długim okresem amortyzacji oraz znaczną niepewnością co do przyszłego popytu. W finansach przedsiębiorstw kluczowym problemem staje się więc dopasowanie struktury finansowania do oczekiwanych przepływów pieniężnych i rozkładu ryzyka.

W przypadku projektów transgranicznych pojawiają się dodatkowe zagrożenia: różnice walutowe, zmiany polityczne, regulacje podatkowe oraz kwestie egzekwowania zobowiązań w odmiennych jurysdykcjach. W konsekwencji finansowanie infrastruktury eurazjatyckiej należy analizować nie jako jednolity strumień kapitału z Chin, lecz jako złożony system obejmujący kredyty państwowych banków rozwoju, finansowanie komercyjne, bezpośrednie inwestycje przedsiębiorstw, środki budżetowe, fundusze kapitałowe oraz instrumenty wielostronnych instytucji finansowych. Wśród podmiotów finansujących zagraniczną infrastrukturę szczególne znaczenie mają China Development Bank oraz Export-Import Bank of China, których rolą jest wspieranie konkretnych przedsięwzięć gospodarczych i międzynarodowych powiązań inwestycyjnych. Odmienną strukturę posiada Fundusz Szlaku Jedwabnego, powołany w 2014 roku jako wehikuł inwestycyjny angażujący kapitał w projekty współpracy infrastrukturalnej i gospodarczej.

Zgoła inny charakter instytucjonalny ma Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB), który rozpoczął działalność w 2016 roku. Choć powstał z inicjatywy Chin, funkcjonuje jako wielostronna instytucja finansowa z własnym statutem, strukturą członkowską, zasadami zarządzania i polityką inwestycyjną. Nie jest zatem prawidłowe utożsamianie każdego przedsięwzięcia AIIB z realizacją chińskiej polityki BRI ani traktowanie tej instytucji jako zwykłego funduszu pozostającego do dyspozycji administracji w Pekinie.

Precyzyjna klasyfikacja przepływów finansowych a strategiczna zmiana struktury inwestycji

Sam bank podkreśla odrębność swojego mandatu wielostronnego oraz konieczność oceny projektów w oparciu o przyjęte standardy finansowe, środowiskowe i organizacyjne. Precyzyjne rozróżnienie instrumentów finansowania jest kluczowe dla zrozumienia struktury ryzyka inwestycyjnego. Kredyt udzielony rządowi lub przedsiębiorstwu publicznemu generuje konkretne zobowiązanie dłużne, którego obsługa zależy od warunków umowy, zdolności kredytowej i przyszłych przepływów finansowych. Bezpośrednia inwestycja kapitałowa prowadzi natomiast do uzyskania udziału we własności przedsięwzięcia oraz uczestnictwa w jego potencjalnych zyskach i

stratach. Kontrakt budowlany zawarty z chińskim przedsiębiorstwem nie musi oznaczać chińskiego finansowania projektu, gdyż źródłem środków mogą pozostać instytucje państwa zamawiającego albo podmioty trzecie. Gwarancja publiczna zmienia natomiast rozkład ryzyka, niekoniecznie prowadząc do natychmiastowego wydatku budżetowego.

Brak rozróżnienia tych kategorii sprzyja powstawaniu nieprecyzyjnych twierdzeń o całkowitej wartości chińskich inwestycji zagranicznych i utrudnia ustalenie rzeczywistej skali zobowiązań publicznych. Analiza BRI wymaga zatem szczegółowej klasyfikacji przepływów finansowych, uwzględniającej zarówno ich formę prawną, jak i ekonomiczne konsekwencje dla wszystkich stron. Aktualne dane wskazują, że skala chińskiej aktywności inwestycyjnej w ramach BRI pozostaje znacząca, choć jej struktura ewoluuje. Według raportu China Belt and Road Initiative Investment Report 2025, przygotowanego przez Christopha Nedopila i opublikowanego przez Griffith Asia Institute w styczniu 2026 roku, łączna wartość zidentyfikowanych zagranicznych inwestycji oraz kontraktów budowlanych wyniosła w 2025 roku około 213,5 miliarda dolarów. Z tej kwoty około 128,4 miliarda dolarów przypadało na kontrakty budowlane, a około 85,2 miliarda dolarów na inwestycje. Nedopila oszacował skumulowaną wartość obu kategorii od 2013 roku na około 1,4 biliona dolarów.

Interpretacja tych danych wymaga ostrożności: wartości kontraktowe nie są tożsame z wydatkami faktycznie poniesionymi w danym okresie, a inwestycje kapitałowe stanowią odmienną kategorię niż finansowanie dłużne czy pomoc rozwojowa. Opracowanie Nedopili obejmuje ponadto przedsięwzięcia identyfikowane według przyjętej przez niego metodologii i nie stanowi kompletnego bilansu wszystkich przepływów między Chinami a państwami uczestniczącymi w inicjatywie. Szczególnie interesująca jest zmiana struktury sektorowej tych działań. W 2025 roku znaczna część aktywności odnotowanej przez Griffith Asia Institute koncentrowała się w energetyce, przemyśle wydobywczym, przetwarzaniu surowców oraz zaawansowanej produkcji technologicznej. Projekty energetyczne opiewały na około 93,9 miliarda dolarów i obejmowały zarówno odnawialne źródła energii, jak i przedsięwzięcia związane z ropą naftową oraz gazem ziemnym.

Autor raportu odnotował również znaczący wzrost inwestycji w górnictwie, przetwarzaniu metali i produkcji technologicznej, w tym w sektorach baterii i nowoczesnych systemów energetycznych. Z perspektywy teorii polityki przemysłowej dane te wskazują na rosnące znaczenie przedsięwzięć, które nie tylko umożliwiają transport gotowych produktów, lecz wpływają na międzynarodową organizację dostępu do surowców, technologii i zdolności produkcyjnych. Oznacza to, że współczesna BRI coraz wyraźniej obejmuje nie tylko infrastrukturę łączącą istniejące rynki, lecz także inwestycje determinujące lokalizację przyszłych etapów produkcji. Zmiana ta pozwala

rozpoznać rozwój Inicjatywy Pasa i Szlaku jako procesu wykraczającego poza tradycyjnie rozumianą ekspansję eksportową.

W przedsiębiorstwach uczestniczących w globalnych łańcuchach wartości strategiczne znaczenie ma możliwość organizowania całego procesu produkcyjnego — od dostępu do surowców, przez ich przetwarzanie i wytwarzanie komponentów, aż po montaż, dystrybucję i obsługę rynków końcowych. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne mogą prowadzić do przenoszenia części produkcji bliżej rynków odbiorczych lub źródeł zaopatrzenia, co zmienia strukturę międzynarodowego podziału pracy. W perspektywie teorii internalizacji działalności przedsiębiorstw wielonarodowych, rozwijanej m.in. przez Johna Dunninga, decyzje lokalizacyjne zależą od relacji pomiędzy korzyściami własnościowymi, lokalizacyjnymi i organizacyjnymi.

Rozbudowa infrastruktury BRI może zwiększać atrakcyjność określonych miejsc, ale nie zastępuje znaczenia jakości instytucji, kwalifikacji pracowników, dostępności energii i przewidywalności prawa. Dlatego skala napływu chińskiego kapitału nie powinna być utożsamiana z miarą trwałego rozwoju gospodarki przyjmującej inwestycję, ponieważ rozstrzygające pozostaje to, w jakim stopniu przedsięwzięcie włącza miejscowe przedsiębiorstwa i pracowników w proces tworzenia wartości dodanej. Dla oceny integracji eurazjatyckiej kluczowe jest również rozróżnienie pomiędzy liczbą państw deklarujących uczestnictwo w BRI a rzeczywistą intensywnością ich współpracy gospodarczej z Chinami. Porozumienia o współpracy mogą mieć charakter ramowy i nie prowadzić bezpośrednio do inwestycji, podczas gdy istotne projekty infrastrukturalne mogą rozwijać się także w państwach, które nie przyjęły politycznego oznaczenia własnych działań jako elementów BRI. W rezultacie sama liczba współpracujących krajów nie dostarcza wystarczających informacji o poziomie integracji, wielkości inwestycji ani strukturze zobowiązań. Konieczne jest zastosowanie wskaźników uwzględniających rzeczywiste przepływy handlowe, wartość dodaną, stopień powiązania łańcuchów produkcyjnych i dostępność infrastruktury.

Infrastruktura nie gwarantuje automatycznego wzrostu handlu

Należy przy tym pamiętać, że intensywny handel między Chinami a danym państwem może wynikać z procesów gospodarczych niezależnych od BRI – takich jak wcześniejsze porozumienia handlowe, rozwój międzynarodowej specjalizacji produkcyjnej czy zmiany cen surowców na rynkach światowych. Chiński Narodowy Urząd Statystyczny w opracowaniu opublikowanym 3 czerwca 2026 roku wskazał, że wartość chińskiego handlu towarowego z państwami uczestniczącymi we współpracy BRI wyniosła w 2025 roku około 23,6 biliona juanów, co

odpowiadało 51,9% całkowitej wartości chińskiej wymiany towarowej. Według tej samej publikacji obroty z tymi krajami były około dwuipółkrotnie wyższe niż w 2020 roku.

Dane te dowodzą znacznej skali relacji gospodarczych Chin z szeroką grupą partnerów, lecz nie mogą być interpretowane jako wartość handlu bezpośrednio wygenerowanego przez samą inicjatywę. Na uzyskiwane wyniki wpływać może włączenie do kategorii współpracy BRI już istniejących relacji, zmiany kursów walut i cen oraz rozszerzanie listy państw uwzględnianych w statystyce. Ocena rzeczywistego oddziaływania projektu wymaga zatem badań kontrfaktycznych, które pozwalają porównać obserwowane rezultaty z prawdopodobnym przebiegiem wymiany handlowej w sytuacji braku określonych inwestycji infrastrukturalnych. W metodologii badań ekonomicznych kluczowe pozostaje oddzielenie korelacji między rozbudową infrastruktury a wzrostem handlu od rzeczywistej zależności przyczynowej. Intensywne relacje handlowe mogą bowiem stwarzać przesłanki do budowy nowych połączeń, a sama infrastruktura z kolei zwiększać możliwości dalszego rozwoju wymiany. Powstaje problem wzajemnej przyczynowości, który utrudnia ustalenie kierunku oddziaływania.

Dodatkowo państwa i regiony wybierane do realizacji inwestycji mogą posiadać określone przewagi gospodarcze jeszcze przed rozpoczęciem przedsięwzięcia. W konsekwencji proste porównanie dynamiki handlu w obszarach objętych inwestycjami i poza nimi nie pozwala jednoznacznie przypisać obserwowanych różnic samemu projektowi. W badaniach nad efektami BRI wykorzystuje się m.in. modele strukturalne handlu, analizy geografii transportu oraz metody szacowania zmian kosztów przewozu. Szczególnie interesująca jest metodologia Banku Światowego, oparta na badaniu potencjalnych zmian czasu transportu między miastami oraz sektorowych konsekwencji ograniczania kosztów handlu. Podejście to umożliwia formułowanie warunkowych oszacowań korzyści, choć wyniki zależą od przyjętych założeń i nie stanowią automatycznego potwierdzenia faktycznie osiągniętych rezultatów.

Badania Banku Światowego opublikowane w 2019 roku wykazały, że rozbudowa korytarzy transportowych BRI może potencjalnie prowadzić do znaczącego skrócenia czasu przewozu i zwiększenia intensywności wymiany. W analizowanych scenariuszach całkowity handel gospodarek położonych wzdłuż badanych korytarzy mógł wzrosnąć w przedziale od około 2,8% do 9,7%, zależnie od wariantu inwestycji i reform uzupełniających. Wyniki te dotyczą modelowanych konsekwencji zmian infrastrukturalnych, a nie empirycznie stwierdzonego wzrostu handlu w 2025 czy 2026 roku.

Bank Światowy zwracał jednocześnie uwagę na znaczenie reform dotyczących odpraw celnych, dostępu do rynku, przejrzystości inwestycji i stabilności zadłużenia. Wniosek metodologiczny jest tu kluczowy: fizyczne skrócenie trasy transportowej nie prowadzi automatycznie do pełnego

wykorzystania korzyści gospodarczych, jeśli nie towarzyszą mu odpowiednie zmiany instytucjonalne. W niektórych przypadkach największe efekty mogą wynikać z uproszczenia procedur granicznych i zwiększenia przewidywalności czasu dostawy, a nie z budowy kolejnego odcinka infrastruktury.

Z perspektywy ekonomii transakcyjnej szczególnego znaczenia nabiera rozróżnienie pomiędzy taryfowymi a pozataryfowymi barierami wymiany. Opłaty celne są bezpośrednim instrumentem polityki handlowej, natomiast bariery pozataryfowe obejmują rozbudowany zbiór wymagań regulacyjnych, procedur administracyjnych, ograniczeń technicznych i obowiązków dokumentacyjnych. Ich wpływ na gospodarkę jest zróżnicowany – część regulacji służy ochronie zdrowia, bezpieczeństwa lub środowiska, inne zaś generują zbędne koszty działalności gospodarczej lub są wykorzystywane w celach protekcjonistycznych. Rozwój BRI może sprzyjać ograniczaniu części kosztów administracyjnych poprzez poprawę koordynacji procedur, jednak sama inicjatywa nie znosi automatycznie ceł, ograniczeń sanitarnych ani reguł dopuszczania produktów do rynku. Do tego celu niezbędne są odrębne porozumienia międzynarodowe, zmiany prawa i działania właściwych administracji publicznych.

Wielowarstwowość integracji i konieczność harmonizacji regulacyjnej

Nie należy zatem utożsamiać programu współpracy infrastrukturalnej z utworzeniem strefy wolnego handlu ani przypisywać BRI wszystkich korzyści wynikających z odrębnych porozumień gospodarczych. Kluczowe są tutaj relacje między BRI a regionalnymi strukturami integracji handlowej, szczególnie Regionalnym Kompleksowym Partnerstwem Gospodarczym (Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP), obejmującym Chiny i czternaście innych państw Azji i Pacyfiku. RCEP jest odrębnym porozumieniem regulującym warunki wymiany, zasady pochodzenia towarów oraz inne aspekty współpracy gospodarczej.

Choć jego funkcjonowanie może uzupełniać rozwój infrastruktury w ramach BRI, obie konstrukcje różnią się podstawą prawną, zakresem zobowiązań i mechanizmami realizacji. Świadczy to o wielowarstwowy charakter współczesnej integracji gospodarczej, w której struktury infrastrukturalne, porozumienia handlowe, organizacje finansowe i polityka przemysłowa wzajemnie na siebie wpływają, zachowując przy tym odrębne podstawy instytucjonalne. Dla państw uczestniczących w wielu mechanizmach współpracy kluczowa staje się zatem zdolność do koordynowania zobowiązań i ograniczania sprzeczności między różnymi reżimami regulacyjnymi.

Zagadnienie to można pogłębić, odwołując się do teorii kompleksów reżimów międzynarodowych rozwijanej m.in. przez Roberta Keohane'a i Davida Victora.

Współczesne stosunki gospodarcze nie są bowiem regulowane przez jeden nadrzędny system, lecz przez liczne organizacje, porozumienia i standardy o częściowo pokrywających się kompetencjach. Państwo zaangażowane w BRI może równocześnie należeć do WTO, regionalnego porozumienia handlowego, organizacji transportowej i wielostronnego banku rozwoju. Choć taka struktura umożliwia elastyczną współpracę, zwiększa jednocześnie ryzyko niespójności norm i konkurencji instytucjonalnej. W przypadku Eurazji szczególne znaczenie zyskuje kompatybilność regulacji dotyczących przewozu towarów, zasad odpowiedzialności kontraktowej, standardów bezpieczeństwa, ochrony danych i rozliczeń finansowych. Rzeczywista integracja gospodarcza wymaga bowiem nie tylko mnożenia porozumień, lecz przede wszystkim tworzenia instytucjonalnych możliwości ich wzajemnego stosowania. Współczesna infrastruktura kolejowa stanowi szczególnie wyraziste pole występowania tych problemów.

Przewóz towarów między Chinami a Europą często wymaga stosowania różnych reżimów prawa przewozowego, procedur celnych i zasad odpowiedzialności za przesyłkę. Istotne są tu rozwiązania związane z międzynarodowym kolejowym listem przewozowym CIM, funkcjonującym w ramach systemu COTIF, oraz systemem SMGS stosowanym w części państw Eurazji. Rozwój wspólnych dokumentów CIM/SMGS jest przykładem wysiłków zmierzających do redukcji kosztów wynikających z niejednolitości systemów prawnych. Znaczenie tych rozwiązań wykracza poza samo uproszczenie dokumentacji – zwiększają one przede wszystkim przewidywalność stosunków między nadawcą, przewoźnikami a odbiorcą towaru.

Harmonizacja proceduralna nie oznacza jednak automatycznej unifikacji odpowiedzialności prawnej, gdyż poszczególne konwencje i systemy regulacyjne zachowują własne podstawy normatywne. W dalszej analizie CR Express konieczne będzie zatem rozpoznanie, które bariery zostały rzeczywiście zredukowane dzięki wspólnym dokumentom i standardom, a które nadal obciążają koszty przewozu.

> Ostatecznie okazuje się, że najtrudniejszymi do pokonania barierami na nowym Jedwabnym Szlaku nie są góry czy pustynie, lecz sztywne ramy systemów prawnych i procedur celnych. Czy w świecie zdominowanym przez beton i stal, to właśnie niewidzialna architektura regulacji zdecyduje o sukcesie eurazjatyckiej integracji? Prawdziwym wyzwaniem pozostaje pytanie, czy fizyczne połączenie kontynentów zdoła zniwelować głębokie różnice w kulturach instytucjonalnych i politycznych.

Inspiracje

[1] 

"The China-Europe Railway Express" Bai Gao

Springer Nature | ISBN: 9789811928826

Bai Gao (ur. 1955) jest profesorem socjologii na Uniwersytecie Duke'a. Uzyskał tytuł licencjata i magistra na Uniwersytecie Pekińskim, a następnie doktorat z socjologii na Uniwersytecie Princeton w 1994 roku. Badania naukowe Gao koncentrują się na socjologii ekonomicznej, socjologii historyczno-porównawczej oraz międzynarodowej ekonomii politycznej, ze szczególnym uwzględnieniem Azji Wschodniej, a w szczególności Japonii i Chin. Jego badania zgłębiają instytucjonalną dynamikę rozwoju państwa, politykę przemysłową i globalne sieci produkcyjne. Jego wczesne prace badały japońską ideologię ekonomiczną i instytucjonalne podstawy powojennego cudu gospodarczego i stagnacji lat 90. XX wieku w Japonii. Jego nowsze badania dotyczą chińskiej transformacji gospodarczej, systemów innowacji technologicznych, rozwoju kolei dużych prędkości oraz euroazjatyckiej infrastruktury handlowej, analizując wzajemne oddziaływanie budowy państwa i rynku w warunkach współczesnej globalizacji.

Bai Gao *(born 1955) is a Professor of Sociology at Duke University. He received his bachelor's and master's degrees from Peking University before earning a Ph.D. in sociology from Princeton University in 1994. Gao's scholarship concentrates on economic sociology, comparative-historical sociology, and international political economy, with an empirical focus on East Asia, particularly Japan and China. His research explores the institutional dynamics of state developmentalism, industrial policy, and global production networks. His early work examined Japanese economic ideology and the institutional foundations behind Japan's post-war miracle and 1990s stagnation. His more recent research investigates Chinese economic transformation, technological innovation systems, high-speed rail development, and Eurasian trade infrastructure, analyzing how state building and market building interact under contemporary globalization.*

Duke University

Literatura uzupełniająca

Książki

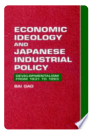
Książki autora i dzieła przywołane w tekście:



[1] "Japan's Economic Dilemma"

Bai Gao

2001 | Cambridge University Press | ISBN: 9780521793735



[2] "Economic Ideology and Japanese Industrial Policy"

Bai Gao

2002 | Cambridge University Press | ISBN: 9780521894500

[3] "The Social Origin of Economic Reasoning"

Bai Gao

1994



[4] "High-Speed Rail: an Analysis of the Chinese Innovation System"

Bai Gao

2019 | World Scientific Publishing Company | ISBN: 9789811206740

[5] "Zhong guo li shi wen wu qu tan"

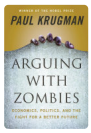
Zhen Bai Gao

1957

Książki autorów przywoływanych i literatura pokrewna:

[6] "Publications by Professor J.H. Dunning on International Investment and the Multinational Enterprise"

J. H. Dunning



[7] "Arguing with Zombies"

Paul Krugman

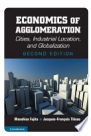
National Geographic Books | ISBN: 9781324005018



[8] "Peddling Prosperity"

Paul Krugman

W. W. Norton & Company | ISBN: 9780393036022



[9] "Economics of Agglomeration"

Masahisa Fujita, Jacques-François Thisse

2013 | Cambridge University Press | ISBN: 9781107001411

[10] **"Spatial Development Planning"**

Masahisa Fujita

1978 | North-Holland



[11] **"The Choice"**

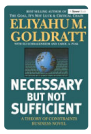
Eliyahu Goldratt

2008 | ISBN: 9780884271895

[12] **"The Goal"**

Eliyahu Goldratt

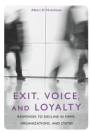
2016 | ISBN: 9781315270456



[13] **"Necessary But Not Sufficient"**

Eliyahu Goldratt

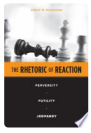
2001 | Gower Publishing Company, Limited | ISBN: 9780566084508



[14] **"Exit, Voice, and Loyalty"**

Albert Hirschman

Cambridge, Mass. : Harvard University Press



[15] **"The Rhetoric of Reaction"**

Albert Hirschman

Harvard University Press | ISBN: 9780674417786



[16] **"After Hegemony"**

Robert Keohane

Princeton University Press | ISBN: 9781400820269



[17] **"The Belt and Road Initiative in Asia, Africa, and Europe"**

David Arase, Pedro Miguel Amakasu Raposo de Medeiros Carvalho

2022 | Taylor & Francis | ISBN: 9781000781618



[18] **"Routledge Handbook of China's Belt and Road Initiative in Eurasia"**

Mher D. Sahakyan, Kevin Lo

2025 | Taylor & Francis | ISBN: 9781040391594



[19] **"Globalization and Trade Integration in Developing Countries"**

Özer, Ahu Co?kun

2018 | IGI Global | ISBN: 9781522540335



[20] "The “Roads” and “Belts” of Eurasia"

Alexander Lukin

2020 | Springer Nature | ISBN: 9789811508561



[21] "China's Belt and Road Initiative"

Wenxian Zhang, Ilan Alon, Christoph Lattemann

2018 | Springer | ISBN: 9783319754352



[22] "The New Silk Road Grand Strategy and the Maghreb"

Mordechai Chaziza

2022 | Taylor & Francis | ISBN: 9781000759754

Artykuły naukowe

Prace autorów przywoływanych w tekście:

[1] "The Structures of Everyday Life"

Fernand Braudel, Siân Reynolds

1981 | Harper & Row eBooks

Źródło

[2] "Increasing Returns and Economic Geography"

Paúl Krugman

1990 | Journal of Political Economy | DOI: 10.3386/w3275

Źródło

[3] "Geography and Trade"

Paúl Krugman

1991 | RePEc: Research Papers in Economics

Źródło

[4] "The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade"

Thomas J. Holmes, Masahisa Fujita, Paúl Krugman, Anthony J. Venables

2000 | Southern Economic Journal | DOI: 10.1002/j.2325-8012.2000.tb00353.x

Źródło

[5] **"Increasing returns, monopolistic competition, and international trade"**
Paúl Krugman
1979 | Journal of International Economics | DOI: 10.1016/0022-1996(79)90017-5
Źródło

[6] **"Economics of Agglomeration"**
Masahisa Fujita, Jacques-François Thisse
2013 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9781139051552
Źródło

[7] **"Economics of Agglomeration : Cities, Industrial Location, and Regional Growth"**
Masahisa Fujita, Jacques-François Thisse
2002
Źródło

[8] **"Urban Economic Theory: Land Use and City Size."**
John B. Parr, Masahisa Fujita
1990 | The Economic Journal | DOI: 10.2307/2233705
Źródło

[9] **"1 Economic Geography and International Inequality"**
Globalisation Programme, Stephen J. Redding, Anthony J. Venables
2010
Źródło

[10] **"Foreign direct investment as a catalyst for industrial development"**
James R. Markusen, Anthony J. Venables
1999 | European Economic Review | DOI: 10.1016/s0014-2921(98)00048-8
Źródło

[11] **"Multinational firms and the new trade theory"**
James R. Markusen, Anthony J. Venables
1998 | Journal of International Economics | DOI: 10.1016/s0022-1996(97)00052-4
Źródło

[12] "Congratulatory Message from PRC Chairman Xi Jinping on the Occasion of the 60th Anniversary of Russia-China Friendship Association"

Xi Jinping

2018 | Far Eastern Affairs | DOI: 10.21557/fea.50944268

Źródło

[13] "Xi Jinping The Governance Of China"

Xi Jinping

2014

Źródło

[14] "Regional Cooperation Mechanisms of the Belt and Road Initiative"

Jinping Zhao

2021 | Reshaping the Economic Cooperation Pattern of the Belt and Road Initiative | DOI: 10.1007/978-981-15-7631-7_2

Źródło

[15] "Overseas Economic Cooperation Zones Under the Belt and Road Initiative"

Jinping Zhao

2021 | Reshaping the Economic Cooperation Pattern of the Belt and Road Initiative | DOI: 10.1007/978-981-15-7631-7_8

Źródło

[16] "Standing on the shoulders of giants: production concepts versus production applications. The Hitachi Tool Engineering example"

Eliyahu M. Goldratt

2009 | Gestão & Produção | DOI: 10.1590/s0104-530x2009000300002

Źródło

[17] "The Strategy of Economic Development"

Staffan Burenstam Linder, Albert O.HG Hirschman

1959 | Ekonomisk Tidskrift | DOI: 10.2307/3438684

Źródło

[18] "National Power and the Structure of Foreign Trade"

Henry M. Oliver, Albert O.HG Hirschman

1946 | Southern Economic Journal | DOI: 10.2307/1052282

Źródło

[19] "The Changing Tolerance for Income Inequality in the Course of Economic Development"

Albert O.HG Hirschman, Michael Rothschild

1973 | The Quarterly Journal of Economics | DOI: 10.2307/1882024

Źródło

[20] "Rival Interpretations of Market Society: Civilizing, Destructive, or Feeble?"

Albert O.HG Hirschman

1982 | Journal of Economic Literature

Źródło

[21] "The pole of development's new place in a general theory of economic activity"

FranÇois Perroux

2017 | Regional Economic Development | DOI: 10.4324/9781315103242-3

Źródło

[22] "Peregrinations of an economist and the choice of his route"

FranÇois Perroux

2017 | Regional Economic Development | DOI: 10.4324/9781315103242-4

Źródło

[23] "Structural Inflation And The Economic Function Of Wages: The French Example"

François Perroux

1957 | The Theory of Wage Determination | DOI: 10.1007/978-1-349-15205-6_16

Źródło

[24] "Integrating biodiversity into financial decision-making: Challenges and four principles"

Christoph Nedopil

2022 | Business Strategy and the Environment | DOI: 10.1002/bse.3208

Źródło

[25] "The Nature of Global Green Finance Standards—Evolution, Differences, and Three Models"

Christoph Nedopil, Truzaar Dordi, Olaf Weber

2021 | Sustainability | DOI: 10.3390/su13073723

Źródło

[26] **"Green finance for soft power: An analysis of China's green policy signals and investments in the Belt and Road Initiative"**

Christoph Nedopil

2021 | Environmental Policy and Governance | DOI: 10.1002/eet.1965

Źródło

[27] **"Are debt-for-nature swaps scalable: Which nature, how much debt, and who pays?"**

Christoph Nedopil, Mengdi Yue, Alice Catherine Hughes

2023 | AMBIO | DOI: 10.1007/s13280-023-01914-4

Źródło

[28] **"Foreign Direct Investment and Governments"**

John Dunning, Rajneesh Narula

2003 | Routledge eBooks | DOI: 10.4324/9780203430200

Źródło

[29] **"American Investment in British Manufacturing Industry"**

John Dunning

2006 | Routledge eBooks | DOI: 10.4324/9780203013175

Źródło

[30] **"The Role of Foreign Direct Investment in Upgrading China's Competitiveness"**

John Dunning

2003 | Journal of International Business and Economy | DOI: 10.51240/jibe.2003.1.1

Źródło

[31] **"IRM Directory of Statistics of International Investment and Production"**

John Dunning, John Cantwell

1987 | Palgrave Macmillan UK eBooks | DOI: 10.1007/978-1-349-08350-3

Źródło

[32] **"The Regime Complex for Climate Change"**

Robert O. Keohane, David G. Victor

2011 | Perspectives on Politics | DOI: 10.1017/s1537592710004068

Źródło

[33] "Dynamics of energy technologies and global change"

Arnulf Grübler, Nebojša Nakićenović, David G. Victor

1999 | Energy Policy | DOI: 10.1016/s0301-4215(98)00067-6

Źródło

Artykuły naukowe autora:

[34] "The Implications of China's HSR Innovation System"

Bai Gao

2020 | WORLD SCIENTIFIC eBooks | DOI: 10.1142/9789811206757_0009

Źródło

[35] "The Postwar Japanese Economy"

Bai Gao

2007 | Blackwell Publishing Ltd eBooks | DOI: 10.1002/9780470751398.ch18

Źródło

[36] "Japan's Economic Dilemma: The Institutional Origin of Prosperity and Stagnation"

Chikako Usui, Bai Gao

2003 | Contemporary Sociology A Journal of Reviews | DOI: 10.2307/3089589

Źródło

[37] "Neoliberal and Classical Developmentalism: A Comparative Analysis of the Chinese and Japanese Models of Economic Development"

Bai Gao

2013 | Palgrave Macmillan UK eBooks | DOI: 10.1057/9781137323088_4

Źródło

[38] "The Informal Economy in the Era of Information Revolution and Globalization: The Shanzhai 〖CellPhone Industry in China"

Bai Gao

2011 | 社会杂志

Źródło

[39] "The Rubik's Cube state: A reconceptualization of political change in contemporary China"

Bai Gao

2009 | Research in the sociology of work | DOI: 10.1108/s0277-2833(2009)0000019017

Źródło

[40] "Japan's Economic Dilemma"

Bai Gao

2001 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511612930

Źródło

[41] "Globalization and Domestic Coping Strategies: The Development of China's Industrial Clusters"

Guowu Li, Bai Gao

2020 | İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi / İstanbul University Journal of Sociology | DOI: 10.26650/sj.2020.40.2.0057

Źródło

[42] "Japan's Political Marketplace By J. Mark Ramseyer and Frances McCall Rosenbluth. Cambridge: Harvard University Press, 1993. viii, 262 pp. $39.95. - The Japanese Experience of Economic Reforms. Edited by Juro Teranishi and Yutaka Kosai. New York: Martin's Press, 1993. viii, 398 pp. $69.95."

Bai Gao

1994 | The Journal of Asian Studies | DOI: 10.2307/2059889

Źródło

[43] "The social origin of economic reasoning : three changing paradigms in japanese economic policy, 1931-1965"

Bai Gao

1993 | UMI Dissertation Service eBooks

Źródło

Treść tworzy Fundacja Dobre Państwo.
Redaguje i publikuje APA ONE, autorski system redakcyjny Fundacji oparty na AI.
APA ONE Publishing System
Fundacja Dobre Państwo © 2026
Article ID: 2924bf61-c18b-4889-85bd-ee042c579754