

CZY PROJEKT ROAD AND BELT MOŻE BYĆ ALTERNATYWĄ DLA DOTYCHCZASOWYCH SZLAKÓW PRZEPLYWÓW GLOBALNYCH?

DOI: 10.26399/meip.4(79).2023.33/a.laskowska-rutkowska

WPROWADZENIE

Inicjatywa Pasa i Drogi (ang. Road and Belt, zwana też Nowym Jedwabnym Szlakiem) została przedstawiona przez prezydenta Chin Xi Jinpinga w 2013 r. Zgodnie z ówczesnymi założeniami projekt miał obejmować blisko 65 krajów i 63% globalnej populacji¹. Rzeczywistość znacząco przerosła wstępne założenia. W marcu 2021 r. w projekcie uczestniczyło już 139 państw, a wartość ich gospodarek stanowiła 40% globalnego PKB². Do kwietnia 2023 r. porozumienia z Chinami dotyczące Pasa i Drogi (BRI – Belt and Road Initiative) podpisało 148 krajów³.

* Uczelnia Łazarskiego, e-mail: a.laskowska@lazarski.edu.pl, ORCID: 0000-0001-6241-9649.

¹ S. Kauf, A. Laskowska-Rutkowska, *The location of an international logistics center in Poland as a part of the one belt one road initiative*, „Logforum”, 2019, nr 1, s. 71.

² *Global Gateway, czyli jak Unia Europejska chce zatrzymać chiński Pas i Drogę*, <https://forsal.pl/swiat/unia-europejska/artykuly/8305927,global-gateway-czyli-jak-unia-europejska-chce-zatrzymac-chinski-pas-i-droge.html> [dostęp: 2.01.2024].

³ Ch.N. Wang, *Ten years of China's Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead*, Regional Outlook, Griffith Asia Institute and Green Finance and Development Center, 2023, s. 7, <https://blogs.griffith.edu.au/asiainsights/regional-outlook-ten-years-of-chinas-belt-and-road-initiative-bri-evolution-and-the-road-ahead/> [dostęp: 20.01.2024].



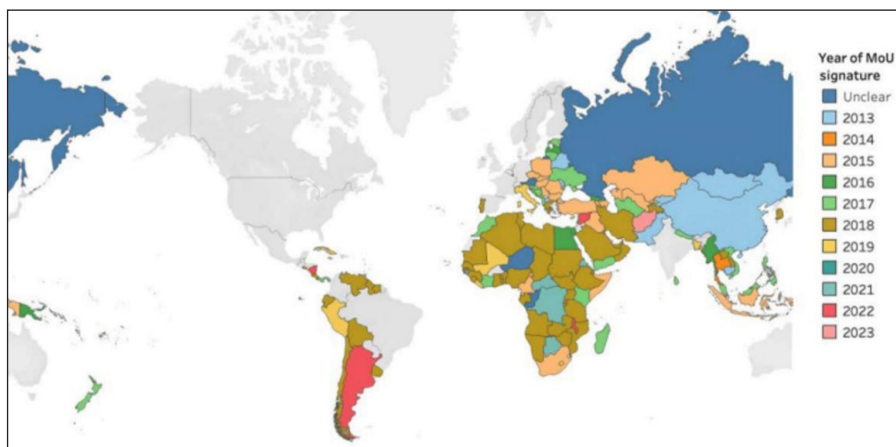
Geograficzny zasięg projektu ilustruje rys. 1, na którym przedstawiono mapę krajów, które podpisały z Chinami porozumienie dotyczące BRI. Wśród nich znajdują się:

- 44 kraje Afryki Subsaharyjskiej,
- 35 krajów Europy i Azji Centralnej,
- 25 krajów Azji Wschodniej i Pacyfiku,
- 21 krajów Ameryki Łacińskiej i Karaibów,
- 18 krajów Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej,
- 6 krajów Azji Południowej.

Lata w legendzie rysunku wskazują na rok podpisania porozumienia.

Rysunek 1.

Mapa krajów, które podpisały z Chinami porozumienie o BRI



Źródło: Ch.N. Wang, *Ten years of China's Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead*, Regional Outlook, Griffith Asia Institute and Green Finance and Development Center, 2023, s. 7.

Cel inicjatywy BRI określa się jako stworzenie sieci połączeń stanowiących podwalinę sprawnego przepływu towarów pomiędzy zaangażowanymi państwami, a także stworzenie silnych gospodarczych więzi pomiędzy Chinami a uczestnikami projektu.

Jest to inicjatywa długofalowa, gdyż jej przewidywane ukończenie ma nastąpić w 2049 r., gdy szlak Pasa i Drogi będzie przebiegał od wschodniego krańca Azji po Afrykę wschodnią i środkową Europę⁴.

⁴ H.L. Lee, Z.J. Shen, *Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative*, „Journal of Management Science and Engineering”, May 2020, s. 77.

Inicjatywa Jednego Pasa i Drogi nawiązuje do koncepcji historycznego Jedwabnego Szlaku i budowana jest na jego doświadczeniach oraz na kulturze Chin i innych krajów azjatyckich.

Jedwabny Szlak funkcjonował w starożytności i średniowieczu. Przepływ towarów drogami Jedwabnego Szlaku – z Azji do krajów Orientu i dalej do Europy – zależał od stabilności imperiów, przez które przebiegał: monarchii Partów, Persji, a później Kalifatu Arabskiego i Imperium Mongołów. Gdy w krajach tych pojawiał się chaos, przekładało się to negatywnie na funkcjonowanie handlu. Gdy w XVI w. uruchomiono połączenie morskie Europy z Azją, droga lądowa wymiany handlowej pomiędzy kontynentami zamarła⁵.

Z minionych doświadczeń wyciągnięto wnioski. Aby zapobiec ewentualności zaburzeń funkcjonowania BRI skutkiem niestabilności polityczno-ekonomicznej, zawarto porozumienia gospodarcze pomiędzy Chinami a innymi państwami, przez których terytoria przebiega Nowy Jedwabny Szlak. Globalne sieci partnerstw mają ponadto na celu zwiększenie współzależności pomiędzy Chinami a innymi krajami i regionami, a także sprzyjanie inwestycjom w infrastrukturę i nowe szlaki handlowe. W tej inicjatywie istotne jest skupienie się na Azji w ramach tzw. nowej dyplomacji sąsiedzkiej⁶.

Budowanie międzynarodowej kooperacji w regionie Azji może w pewnym stopniu ułatwiać podejście grupistyczne, specyficzne dla Azji, w którym interes grupy przeważa nad interesem jednostki⁷. W odróżnieniu od podejścia obowiązującego w krajach Zachodu i „kultury uprawy pszenicy” w azjatyckiej „kulturze uprawy ryżu” harmonijne działanie w zespole ma szczególne i istotne znaczenie. Wynika to z historycznych uwarunkowań uprawy ryżu. Gdy należało nawadniać pola ryżowe, wymagało to współpracy całej wioski. Specyficzna dla krajów zachodnich uprawa pszenicy nie wymagała mobilizacji sił całej społeczności w tym samym czasie, lecz koncentracji na pracach związanych z uprawą właściciela pola i jego rodziny.

Realizacja megaprojektu, którym jest BRI, wymaga działań na wielu płaszczyznach. Jedną z kluczowych kwestii w jego realizacji było i nadal jest zbudowanie infrastruktury logistyczno-transportowej. Realizację tego zadania Chiny rozpoczęły od swojego terytorium, konsekwentnie budując przez lata

⁵ D. Juraszek, *Za jedwabną kurtyną*, <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/256485,1,za-jedwabna-kurtyna.read> [dostęp: 2.01.2024].

⁶ Ch. Lo, *China's Silk Road strategy*, „The International Economy”, Fall 2015, p. 54.

⁷ D. Chong, *Sztuka Biznesu z Chińczykami. Najlepsze praktyki i studia przypadków*, Warszawa 2014, s. 70.

system logistyczny kraju stanowiący podwaliny jego gospodarczej konkurencyjności. W tym miejscu warto wyjaśnić, czym jest system logistyczny kraju i jak jego funkcjonowanie wpływa na pozycję gospodarczą kraju.

1. SYSTEM LOGISTYCZNY A KONKURENCYJNOŚĆ KRAJU⁸

Na system logistyczny kraju składają się:

- infrastruktura punktowa (porty morskie, lotnicze, centra logistyczne, centa przeładunkowe),
- infrastruktura liniowa (linie kolejowe, drogi samochodowe),
- infrastruktura informatyczna.

Wpływ infrastruktury jest odczuwalny poprzez usługi oferowane z jej fizycznym wykorzystaniem. Dzięki efektywnemu systemowi logistycznemu wzrasta konkurencyjność kraju, gdyż wówczas sprawniej, szybciej, bezpieczniej i taniej można dostarczyć towar z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji. Przekłada się to pozytywnie na koszty produktów w nim powstających, a także transferowanych przez dany kraj. Wraz ze sprawnością systemu logistycznego kraju rośnie również jego atrakcyjność dla inwestorów zagranicznych.

Na konkurencyjność kraju, poza jego infrastrukturą, wpływ mają ponadto konkurencyjność sektora produkcyjnego oraz pozycja ekonomiczna i polityczna państwa. Pomiędzy elementami konkurencyjności kraju zachodzą sprzężenia zwrotne. Konkurencyjny sektor produkcyjny wymaga wsparcia przez sprawne usługi logistyczne, zapewniające szybkie, niezawodne czasy, co wymaga z kolei sprawnej infrastruktury transportowo-logistycznej oraz infrastruktury informatycznej. Sprawna logistyka i produkcja przekładają się pozytywnie na pozycję gospodarczą kraju. Relację pomiędzy stanem infrastruktury logistycznej a pozycją gospodarczą kraju ilustruje ranking Logistics Performance Index (LPI). Kraje wiodące w rankingu, czyli oceniane wysoko pod względem stanu systemu logistycznego oraz świadczonych usług logistycznych, są zawsze krajami o silnych gospodarkach (m.in. kraje Europy Zachodniej, USA, wiodące gospodarczo kraje azjatyckie). O rosnącej świadomości znaczenia systemu logistycznego dla światowej gospodarki świadczy sam fakt

⁸ Na podstawie: A. Laskowska-Rutkowska, *Centralny Port Komunikacyjny w systemie logistycznym Polski*, [w:] K. Witkowski, K. Huk, Z. Patora-Wysocka (red.), *Systemy logistyczne w gospodarowaniu – nowe trendy i kierunki zmian*, Łódź–Warszawa 2018, s. 101.

przeprowadzania przez Bank Światowy od 2007 r. badań nad LPI oraz publikowania raz na dwa lata wyników oraz raportów z tego badania.

System logistyczny kraju jest kształtowany latami i wymaga strategicznego długowzrocznego podejścia. Konieczne jest także podejście systemowe. Charakteryzuje się ono zrozumieniem tego, że:

- wszystkie elementy systemu są ze sobą powiązane i wzajemnie na siebie oddziałują,
- zmiana w obrębie jednego z elementów systemu prowadzi do zmian w całym systemie.

Strategia transportowo-logistyczna kraju stanowi niezwykle istotny element jego długoterminowego gospodarczego oraz geopolitycznego rozwoju.

2. SYSTEM LOGISTYCZNY CHIN

Infrastruktura transportowa to jeden z najważniejszych elementów rozwoju Chin – obejmuje drogi, linie kolejowe, porty, lotniska i drogi wodne. Inwestycje w elementy systemu transportowo-logistycznego są jednym z głównych motorów rozwoju wzrostu gospodarczego Chin⁹. Na ok. 20 ostatnich lat przypada spektakularny rozwój chińskiej infrastruktury logistyczno-transportowej. Jest to rozwój systemowy – uwzględniający wszystkie gałęzie transportu i powiązania pomiędzy nimi.

Porty morskie stanowią istotny element infrastruktury punktowej. To przez nie większość towarów w obrocie światowym trafia na terytoria poszczególnych kontynentów.

Znaczenie portów morskich w obsłudze wymiany handlowej oddaje fakt, iż w roku 2014 ok. 81% wolumenu handlu światowego przewieziono morzem, co oznacza dla transportu morskiego 92% udziału w obsłudze globalnej wymiany towarowej przy średniej odległości przewozu 5 tys. mil morskich¹⁰.

W świetle tego faktu, że chińskie porty morskie są największymi portami świata, w których przeładowuje się rekordowe liczby kontenerów, ma kluczowe znaczenie. Wszystkie drogi BRI prowadzą z i do chińskich portów morskich. Rozmieszczenie największych chińskich portów morskich ilustruje rys. 2.

⁹ B.M. Bayane, Q. Yanjun, *Transport infrastructure development in China*, „Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics”, 2017, 2 (1), s. 30.

¹⁰ R. Wieczorkiewicz, *Transport morski stał się wiodący w obsłudze handlu światowego*, <https://www.portalspozywczy.pl/technologie/wiadomosci/transport-morski-stal-sie-wiodacy-w-obsłudze-handlu-swiatowego,162447.html> [dostęp: 24.02.2024].

Rysunek 2.

Rozmieszczenie największych chińskich portów morskich



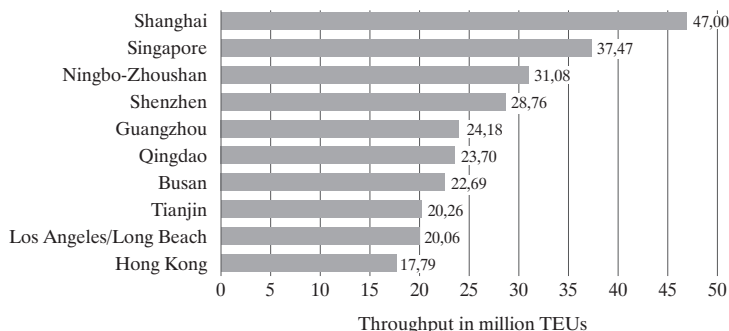
Źródło: Top ports in China, <https://www.shiphub.co/the-biggest-ports-in-china/> [dostęp: 24.01.2024].

Od lat w rankingach dotyczących liczby przeładowywanych kontenerów prym wiodzie Szanghaj. Rysunek 3 stanowi zestawienie dotyczące wolumenu przeładowanych kontenerów w największych portach morskich świata (liczonych w TEU, czyli w ekwiwalencie kontenera 20-stopowego). Wśród pierwszej dziesiątki portów morskich o największej liczbie przeładunków w 2021 r. lwią część przypadła na porty chińskie.

Sama infrastruktura portowa nie zapewnia jednak sprawnego przepływu towarów do i z danego kraju. Musi być ona zintegrowana z tzw. zapleczem, czyli rozwiązaniami transportowo-logistycznymi na terytorium połączonym z portem morskim. W praktyce oznacza to konieczność połączenia portów morskich z interiorami poprzez drogi kolejowe i samochodowe. W przypadku Chin system logistyczno-transportowy jest perfekcyjnie zintegrowany, a połączenia kolejowe oraz drogowe z portami morskimi zapewniają sprawny przepływ towarów. Mapa chińskiej infrastruktury kolejowej wskazuje na wyraźną jej korelację z lokalizacją chińskich portów morskich. Gęsta sieć kolejowych połączeń łączy porty morskie zlokalizowane we wschodniej części kraju z regionem najbardziej zindustrializowanym i najgęściej zaludnionym (por. rys. 4).

Rysunek 3.

Największe porty morskie świata w 2021 r. wg przeładunków kontenerowych

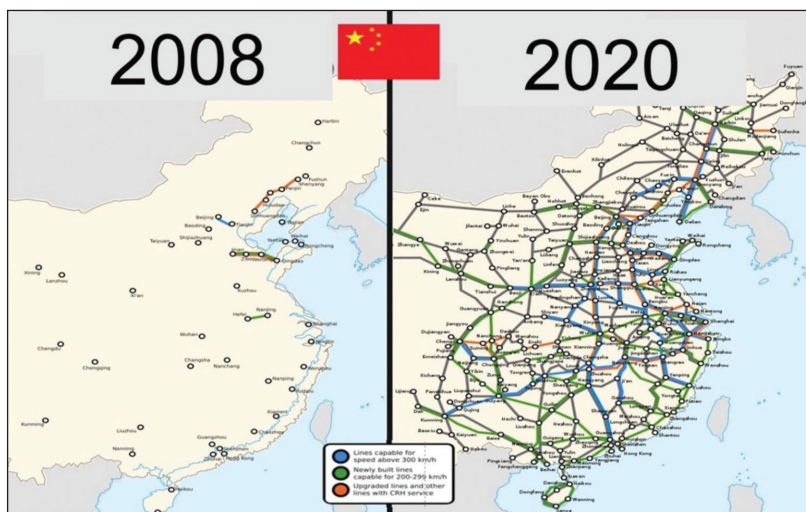


Źródło: Największe porty morskie na świecie, <https://www.globkurier.pl/ciekawostki/najwieksze-porty-morskie-na-swiecie> [dostęp: 24.01.2024].

Dynamiczny rozwój chińskiej kolejowej infrastruktury liniowej na przestrzeni lat 2008–2020 obrazuje rys. 4. Na mapie uwzględniono także linie kolejowe dużych prędkości (powyżej 200 km/h) oraz linie kolejowe, których jakość podniesiono. Z uwagi na koszty koleje dużych prędkości z reguły nie obsługują przewozów cargo, tylko przewozy pasażerskie.

Rysunek 4.

Rozwój chińskiej infrastruktury kolejowej w latach 2008–2020



Źródło: <https://bnnbreaking.com/world/china/chinas-high-speed-rail-expansion-a-leap-towards-global-connectivity/> [dostęp: 24.01.2024].

Rysunek 5 przedstawia mapę dróg i autostrad w Chinach. Widać na niej wyraźną dysproporcję pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią kraju. Podobnie jak w przypadku sieci połączeń kolejowych występuje wyraźna korelacja pomiędzy lokalizacją dróg kołowych a umiejscowieniem portów morskich oraz regionów przemysłowych (jak np. Wuhan) i gęsto zamieszkanymi.

Rysunek 5.

Mapa dróg i autostrad w Chinach (Sieć NTHS)



Źródło: <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/national-trunk-highway-system/> [dostęp: 24.01.2024].

Sieć NTHS jest również znana jako sieć 7918, ponieważ składa się z siedmiu autostrad prowadzących z Pekinu, dziewięciu biegnących wertykalnie dróg ekspresowych z północy na południe i 18 dróg ekspresowych ze wschodu na zachód. System łączy wszystkie stolice i miasta prowincji liczące powyżej 200 tys. mieszkańców. Około 70% NTHS to drogi ekspresowe¹¹.

¹¹ National Trunk Highway System (NTHS), <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/national-trunk-highway-system/> [dostęp: 25.01.2024].

Efekty wieloletnich działań Chin ukierunkowane na poprawę stanu infrastruktury transportowo-logistycznej odzwierciedla ich zmieniająca się pozycja w rankingu wskaźnika efektywności logistycznej (ang. Logistics Performance Index – LPI).

Komponenty brane pod uwagę w międzynarodowym LPI to:

- skuteczność odpraw celnych,
- jakość infrastruktury handlowej i transportowej,
- łatwość organizowania przesyłek po konkurencyjnych cenach,
- kompetencje i jakość usług logistycznych – transportu drogowego, spedycji i pośrednictwa celnego,
- możliwość śledzenia przesyłek,
- częstotliwość, z jaką przesyłki docierają do odbiorców w zaplanowanym lub oczekiwanym terminie dostawy¹².

LPI może być postrzegany jako narzędzie do analizy porównawczej, pomocne krajom w określeniu wyzwań i możliwości, jakie stoją przed nimi w zakresie wyników logistyki handlu oraz tego, co mogą zrobić, aby poprawić swoje wyniki¹³. Ranking jest publikowany co dwa lata. W 2023 r. objął on 139 krajów.

W 2007 r. Chiny plasowały się w rankingu LPI na 30. miejscu, a w 2023 r. na 19. Jest to ogromnie korzystna zmiana w pozycjonowaniu infrastruktury transportowo-logistycznej Chin. Dla porównania miejsce USA w rankingu LPI dla 2007 r. to 14., a dla 2023 r. – 17.¹⁴, więc w odróżnieniu od Chin pozycja USA pod względem infrastruktury transportowo-logistycznej traci na wartości.

3. INWESTYCJE CHIN W SYSTEMY LOGISTYCZNE PAŃSTW BRI

Fenomen inicjatywy BRI polega na zamiarze zbudowania infrastruktury transportowo-logistycznej poza terytorium Chin i ze znaczącym udziałem kapitałowym Chin. Chiny – chcąc mieć pewność, że towar będzie przemieszczany po trasach Nowego Jedwabnego Szlaku bez żadnych zakłóceń – finansują elementy punktowe i liniowe infrastruktury logistyczno-transportowej i tym samym przejmują nad nimi kontrolę. Rysunek 6 ilustruje chińskie zaangażowanie finansowe

¹² Logistics performance Index, <https://lpi.worldbank.org/international/global> [dostęp: 24.01.2024].

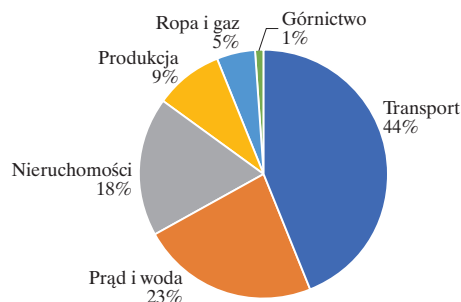
¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem.

w projekty BRI, z podziałem na sektory poza granicami Chin. Z zestawienia wynika jasno, jak istotna rola i udział przypadają projektom transportowym, których pula wynosiła 44% – według danych z 2019 r.

Rysunek 6.

Procentowy udział chińskich inwestycji w projekty BRI z podziałem na sektory wg danych z 2019 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: BRI Connect: An Initiative in Numbers. Refinitiv – China Belt and Road Initiative Report, https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/refinitiv-zawya-belt-and-road-initiative-report-2019.pdf [dostęp: 20.12.2023].

Chińskie zaangażowanie w projekty BRI zmienia się na przestrzeni lat. Zmienia się jego dynamika oraz geograficzne ukierunkowanie inwestycji. W pierwszym kwartale 2023 r. kraje BRI w państwach Afryki Subsaharyjskiej odnotowały 130-procentowy wzrost chińskich inwestycji i 69-procentowy wzrost kontraktów budowlanych. Region stał się drugim najważniejszym regionem docelowym dla inwestycji BRI (po Azji Wschodniej). Kraje Bliskiego Wschodu w dalszym ciągu stanowią istotny obszar chińskich inwestycji (8,1 mld dolarów w pierwszym półroczu 2023 r., co jednak stanowi znacznie mniej niż 12,3 mld dolarów w pierwszych sześciu miesiącach 2022 r.).

Dynamika inwestycji we wschodnioazjatyckich krajach BRI wskazuje tendencję wzrostową – z 8,84 mld dolarów do 13,2 mld dolarów odpowiednio w pierwszych sześciu miesiącach 2022 i 2023 r. Południowoamerykańskie kraje BRI osiągnęły najwyższy poziom chińskiego zaangażowania w regionie od 2018 r. (+ 227% inwestycji). Jeśli chodzi o inwestycje w ramach BRI, największym pojedynczym odbiorcą była Indonezja z inwestycjami o wartości ok. 5,6 mld dolarów, za nią plasowały się Peru (2,9 mld dolarów) i Arabia Saudyjska (ok. 1,6 mld dolarów).

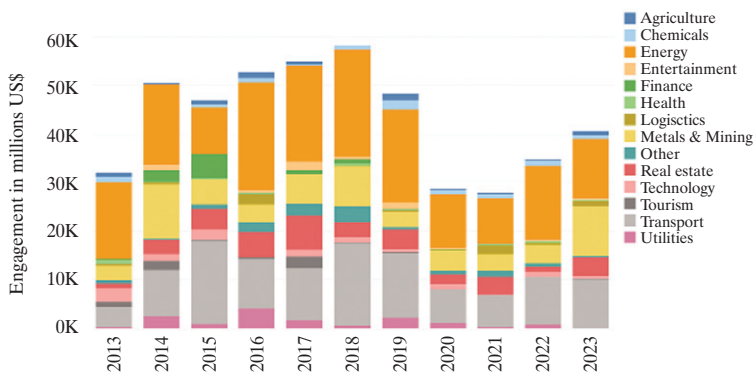
Krajem o najwyższym wolumenie budowy w I półroczu 2023 r. była Arabia Saudyjska z ok. 3,8 mld dolarów, następnie Tanzania (ok. 2,8 mld dolarów) i Zjednoczone Emiraty Arabskie (1,2 mld dolarów).

W 26 krajach, w tym w Turcji, Polsce i Kenii, odnotowano 100-procentowy spadek zaangażowania w ramach BRI w porównaniu z 2022 r. Zaangażowanie Chin w Pakistanie na rzecz korytarza gospodarczego Chin–Pakistan (CPEC) spadło o ok. 74%. Kraje o największym wzroście zaangażowania w ramach BRI to Boliwia (+ 820%), Namibia (+ 457%), Erytrea (+ 359%), Tanzania (+ 347%) i Kambodża (+ 230%)¹⁵.

Rysunek 7 wskazuje, że niezależnie od zmieniającego się na przestrzeni lat 2013–2023 stopnia finansowego zaangażowania Chin w realizację projektów poza granicami własnego kraju dwa sektory dominują. Są to: transport oraz energetyka¹⁶.

Rysunek 7.

Finansowe zagraniczne zaangażowanie Chin w projekty BRI w latach 2013–2023 z podziałem na sektory



Źródło: Ch. Nedopil, *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the first ten years*, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai; <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/> [dostęp: 24.01.2024].

Warto dodać, że transportowe chińskie inwestycje obejmują infrastrukturę wszystkich gałęzi transportu. Z chińskim zaangażowaniem finansowym rozwijają się porty morskie oraz lotnicze, linie kolejowe i połączenia drogowe.

¹⁵ <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/> [dostęp: 24.01.2024].

¹⁶ Ibidem.

Chiny, inwestując nie tylko w połączenia transportowe, lecz także w infrastrukturę energetyczną (warto dodać, że wliczaną w skład infrastruktury transportowej), zapewniają sobie dostęp do źródeł energii napędzających rozwój gospodarczy każdego kraju.

WNIOSKI

Projekt Road and Belt stanowi jedyny w swoim rodzaju projekt o zasięgu globalnym. Rozmiar chińskich inwestycji w znacznej mierze poza granicami własnego państwa jest imponujący i bezprecedensowy.

Na przestrzeni kolejnych lat zagraniczne zaangażowanie Chin w ramach BRI koncentrowało się przede wszystkim na infrastrukturze. Dzięki inwestycjom przekraczającym 1 bilion USD BRI stał się motorem rozwoju w gospodarkach wschodzących¹⁷. W 2022 r. udział chińskich inwestycji w infrastrukturę energetyczną wyniósł 36%, a transportową 28%¹⁸. Niezależnie od zmieniającego się na przestrzeni lat stopnia finansowego zaangażowania Chin w realizację projektów poza granicami własnego kraju te dwa sektory pozostają dominujące¹⁹.

Choć inwestycje obejmują realizację projektów w wielu częściach świata, to tendencje inwestycyjne w całej Azji potwierdzają, że Chiny nadal angażują się w krótko-, średnio- i długoterminowy rozwój inicjatywy BRI w tym regionie. Inwestycje nadal będą koncentrować się na Azji (szczególnie w Azji Południowo-Wschodniej i Środkowej), gdzie wzorce inwestycyjne są znacznie bardziej stabilne i przewidywalne. Nie oznacza to, że Chiny całkowicie zaniechają inne kraje członkowskie, ale priorytetem będzie stworzenie stabilnych podstaw inicjatywy poprzez połączenia regionalne w perspektywie krótkoterminowej, aby zapewnić globalny sukces projektu BRI w dłuższej perspektywie.

Powodzenie projektu BRI w długookresowej perspektywie i globalnej skali zależy od wielu czynników ekonomicznych i geopolitycznych. Dotychczasowe dokonania Chin na tym polu i ich niezwykle konsekwentna strategia dają jednak podstawę do przypuszczeń, że inicjatywa BRI może w długim okresie stanowić alternatywę dla globalnych szlaków handlowych.

¹⁷ N. Christoph, *Ten years of China's Belt and Road Initiative (BRI)...*, op. cit.

¹⁸ Ch. Nedopil, *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the first ten years*, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai; <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/> [dostęp: 24.01.2024].

¹⁹ Ibidem.

BIBLIOGRAFIA

- Bayane B.M., Yanjun Q., *Transport infrastructure development in China*, „Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics” 2017, 2 (1).
- BRI Connect: An Initiative in Numbers. Refinitiv | China Belt and Road Initiative Report, https://www.refinitiv.com/content/dam/marketing/en_us/documents/reports/refinitiv-zawya-belt-and-road-initiative-report-2019.pdf [dostęp: 20.12.2023].
- Chong D., *Sztuka Biznesu z Chińczykami. Najlepsze praktyki i studia przypadków*, Warszawa 2014.
- Global Gateway, czyli jak Unia Europejska chce zatrzymać chiński Pas i Drogę*, <https://forsal.pl/swiat/unia-europejska/artykuly/8305927,global-gateway-czyli-jak-unia-europejska-chce-zatrzymac-chinski-pas-i-droge.html> [dostęp: 2.01.2024].
- Juraszek D., *Za jedwabną kurtyną*, <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/256485,1,za-jedwabna-kurtyna.read> [dostęp: 2.01.2024].
- Kauf S., Laskowska-Rutkowska A., *The location of an international logistics center in Poland as a part of the one belt one road initiative*, „Logforum” 2019, nr 1.
- Laskowska-Rutkowska A., *Centralny Port Komunikacyjny w systemie logistycznym Polski*, [w:] K. Witkowski, K. Huk, Z. Patora-Wysocka (red.), *Systemy logistyczne w gospodarowaniu – nowe trendy i kierunki zmian*, Łódź–Warszawa 2018.
- Lee L.H., Z.-J. Shen *Supply chain and logistics innovations with the Belt and Road Initiative*, „Journal of Management Science and Engineering”, May 2020.
- Lo Ch., *China’s Silk Road strategy*, „The International Economy”, Fall 2015.
- National Trunk Highway System (NTHS), <https://www.roadtraffic-technology.com/projects/national-trunk-highway-system/> [dostęp: 25.01.2024].
- Wang N.Ch., *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1 – the first ten years*, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai, 2023, <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/> [dostęp: 24.01.2024].
- Wang N.Ch., *Ten years of China’s Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead*, Regional Outlook, Griffith Asia Institute and Green Finance and Development Center, 2023, s. 7, <https://blogs.griffith.edu.au/asiainsights/regional-outlook-ten-years-of-chinas-belt-and-road-initiative-bri-evolution-and-the-road-ahead/>, s. 1–17 [dostęp: 20.01.2024].

Wieczorkiewicz R., *Transport morski stał się wiodący w obsłudze handlu światowego*, <https://www.portalspozywczy.pl/technologie/wiadomosci/transport-morski-stal-sie-wiodacy-w-obsłudze-handlu-swiatowego,162447.html> [dostęp: 24.02.2024].

CZY PROJEKT ROAD AND BELT MOŻE BYĆ ALTERNATYWĄ DLA DOTYCHCZASOWYCH SZLAKÓW PRZEPLYWÓW GLOBALNYCH?

Streszczenie

Niniejsze opracowanie stawia sobie za cel odpowiedź na pytanie zawarte w tytule: czy projekt Road and Belt może być alternatywą dla dotychczasowych szlaków przepływów globalnych? Osią logiczną artykułu jest rola systemu logistycznego w konkurencyjności krajów i efektywności projektów takich jak BRI. Artykuł ma charakter przeglądu literaturowego. W artykule omówiono historię inicjatywy BRI oraz główne jej uwarunkowania, przedstawiono koncepcję systemu logistycznego kraju oraz jego wpływ na konkurencyjność gospodarczą kraju, a także rozwój systemu logistycznego Chin, stanowiący fazę wstępną, inicjującą projekt BRI. Ponadto wskazano inwestycje Chin w krajach członkowskich BRI ze szczególnym uwzględnieniem projektów transportowo-logistycznych.

Słowa kluczowe: logistyka, Inicjatywa pasa i Drogi, przepływy towarów

CAN THE ROAD AND BELT PROJECT BE AN ALTERNATIVE SOLUTION TO ESTABLISHED GLOBAL FLOW ROUTES?

Abstract

This study aims to answer the question contained in its title: Can the Road and Belt project be an alternative to the current global flow routes? The logical axis of the article is the role of the logistics system in the competitiveness of countries and the effectiveness of projects such as BRI. The article is a literature review.

The article contains an introduction that discusses the history of the BRI initiative and its main conditions. The first chapter presents the concept of the country's logistics system and its impact on the country's economic

competitiveness. The second chapter discusses the development of China's logistics system, which is the initial phase initiating the BRI project. Chapter three discusses China's investments in BRI member countries, with particular emphasis on transport and logistics projects. The article ends with final conclusions.

Keywords: logistics, Belt and Road Initiative, products flows

Cytuj jako: Laskowska-Rutkowska A., *Czy projekt Road and Belt może być alternatywą dla dotychczasowych szlaków przepływów globalnych*, „Myśl Ekonomiczna i Polityczna” 2023, nr 4(79), s. 198–212. DOI: 10.26399/meip.4(79).2023.33/a.laskowska-rutkowska

Cite as: Laskowska-Rutkowska A. (2023). ‘Can the Road and Belt Project Be an Alternative Solution to Established Global Flow Routes?’. *Myśl Ekonomiczna i Polityczna* 4(79), 198–212. DOI: 10.26399/meip.4(79).2023.33/a.laskowska-rutkowska