



## Alicja Szyszko

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie  
Wydział Zarządzania i Komunikacji Społecznej  
Instytut Ekonomii, Finansów i Zarządzania  
alicia.szyszko@uj.edu.pl

# ROLA AZJATYCKIEGO BANKU INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W KONTEKŚCIE NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

**Streszczenie:** Globalny kryzys finansowy lat 2007-2009 ukazał rosnącą rolę krajów rozwijających się, na czele z Chinami, w gospodarce światowej. Zajmują one wiodącą pozycję w przepływach handlowych, inwestycyjnych czy kapitałowych. W 2013 r. podjęły dwie inicjatywy: utworzenie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych oraz przywrócenie Nowego Jedwabnego Szlaku. Celem artykułu jest analiza znaczenia Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych w realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku.

**Słowa kluczowe:** Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych, global governance, Nowy Jedwabny Szlak.

**JEL Classification:** F02, F33, F36, P33, O20.

## Wprowadzenie

Dzięki reformom i polityce otwarcia zapoczątkowanym przez Denga Xiaopinga w 1978 r. Chiny stały się jednym z beneficjentów globalizacji. Wraz z przystąpieniem do Światowej Organizacji Handlu w 2001 r. zwiększyła się ich rola w gospodarce światowej. Zająły wiodącą pozycję w przepływach handlowych, inwestycyjnych i kapitałowych. W 2010 r. Chiny wyprzedziły Japonię i stały się drugą gospodarką na świecie, po Stanach Zjednoczonych. Prognozy wskazują, że około 2039 r. Chiny będą największą potęgą gospodarczą [O'Neill, 2013, s. 101].

W ciągu ostatniej dekady Chiny stopniowo pogłębiły integrację z gospodarką światową. Kraj ten dysponuje dużym potencjałem ekonomicznym, poli-

tycznym i społecznym, aby zaznaczyć swoją pozycję na arenie międzynarodowej. Potwierdził to w 2013 r. prezydent Xi Jinping, ogłaszając utworzenie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych oraz projekt Nowego Jedwabnego Szlaku. Przedsięwzięcia te oceniane są jako podkreślenie potęgi Chin oraz zwiększenie roli krajów rozwijających się w gospodarce światowej, a także pośnięcie w kierunku przebudowy międzynarodowego ładu gospodarczego.

Celem artykułu jest analiza znaczenia Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych w realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku. W pracy poszukiwano odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaka była geneza powstania Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych oraz czy projekt ten stanowi konkurencję dla istniejących instytucji międzynarodowych?
2. Czy Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych jest ważnym źródłem finansowania inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku?
3. W jaki sposób Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych stanowi narzędzie ekspansji gospodarczej Chin?

Realizację celu pracy umożliwiły studia literatury z zakresy ekonomii międzynarodowej. Przeanalizowano również regulacje prawne zatwierdzające powstanie dwóch inicjatyw oraz dokumenty realizowanych projektów.

## **1. Geneza i cele powstania Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych**

Inicjatywa utworzenia Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (ang. *Asian Infrastructure Investment Bank*, AIIB) została ogłoszona przez prezydenta Chin Xi Jinpinga podczas spotkania Wspólnoty Gospodarczej Azji i Pacyfiku (ang. *Asia-Pacific Economic Cooperation*, APEC) w Indonezji w 2013 r. Instytucja ta została formalnie założona w 2015 r. przez 57 krajów członkowskich, a wielkość kapitału zakładowego wynosi 100 mld USD.

Obecnie do AIIB przystąpiło 87 krajów, z pośród których 66 to członkowie, natomiast 21 to potencjalni członkowie. Członkowie banku podzieleni są na dwie kategorie. Pierwszą stanowią 43 kraje należące do regionu, którym przypisane jest aż 75% głosów. Rozwiązanie takie przyznaje większe prawo głosu azjatyckim rynkom wschodzącym, wśród których można wskazać Chiny dysponujące 26,36% głosów, Indie (7,57%), Rosję (5,97%), Koreę Płd. (3,51) czy Indonezję (3,18%). Do drugiej grupy należą 23 kraje spoza regionu, które posia-

dają 25% głosów. Największy udział mają Niemcy (4,17%), Francja (3,19%), Wielka Brytania (2,91%) [www 1].

Do nowej instytucji międzynarodowej nie przystąpiły Stany Zjednoczone i Japonia. Stany Zjednoczone argumentują, że AIIB stanowi konkurencję dla już istniejących instytucji finansowych, tj. Azjatyckiego Banku Rozwoju, Międzynarodowego Funduszu Walutowego czy Banku Światowego [Chow, 2016, s. 1262]. Faktem jest, że AIIB skupia więcej członków niż inne instytucje regionalne, np. do Azjatyckiego Banku Rozwoju przystąpiło 67 krajów. W porównaniu jednak z Bankiem Światowym, liczącym 188 członków, czy Międzynarodowym Funduszem Walutowym, liczącym 189 krajów, wciąż jest to instytucja o dużo mniejszym znaczeniu na arenie międzynarodowej. Biorąc pod uwagę wielkość kapitału AIIB znajduje się na ostatniej pozycji. Azjatycki Bank Rozwoju dysponuje kapitałem w wysokości 150 mld USD, a Bank Światowy 259 mld USD [Callaghan i Hubbard, 2016, s. 119].

Strona chińska argumentuje, że głównym motywem utworzeniem AIIB jest uzupełnienie działania istniejących instytucji międzynarodowych poprzez wypełnienie luki w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych, których znaczna część znajduje się w regionie Azji i Pacyfiku. Według raportu McKinsey globalne zapotrzebowanie na inwestycje infrastrukturalne w latach 2016-2030 szacowane jest na około 49 bln USD, co przekłada się rocznie na około 3,3 bln USD. Raport przedstawia, że 60% łącznych inwestycji znajduje się w krajach należących do rynków wschodzących, natomiast 46% ulokowanych jest w krajach rozwijających się Azji (29% w Chinach, a 6% w Indiach) [*Bridging Global Infrastructure Gaps*, 2016, s. 5-6].

Do najważniejszych zadań banku należy wspieranie zrównoważonego rozwoju gospodarczego, tworzenie bogactwa oraz poprawa łączności infrastrukturalnej w Azji poprzez inwestycje w infrastrukturę i inne sektory. Bank ma również za zadanie promowanie współpracy regionalnej w zakresie rozwiązywania problemów związanych z rozwojem, działając w ścisłej współpracy z innymi wielostronnymi i dwustronnymi instytucjami [*Articles of Agreement*, 2015, s. 2]. AIIB podpisał porozumienia dotyczące współfinansowania projektów infrastrukturalnych m.in. z Bankiem Światowym, Azjatyckim Bankiem Rozwoju, Europejskim Bankiem Odbudowy i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym [van der Harst i Halbertsma, 2017, s. 272]. Współpraca ta umożliwi Chinom również dostosowanie instytucji do międzynarodowych standardów integracji, otwartości, przejrzystości, odpowiedzialności, które wzmocnią zdolność zarządzania instytucją [Kiu i Umehara, 2017, s. 15].

## 2. Założenia projektu Nowego Jedwabnego Szlaku

Idea projektu Nowego Jedwabnego Szlaku (*New Silk Road*)<sup>1</sup> została przedstawiona przez prezydenta Chin Xi Jinpinga w 2013 r. Podczas wizyty w Kazachstanie zaprezentował on koncepcję szlaków lądowych, natomiast w czasie wizyty w Indonezji – koncepcję dróg morskich. W celu wdrożenia inicjatywy chiński rząd określił drogi lądowe jako Ekonomiczny Pas Jedwabnego Szlaku (*Silk Road Economic Belt*), a szlaki morskie jako XXI-wieczny Morski Jedwabny Szlak (*21st Century Maritime Silk Road*) [Ghiasi i Zhou, 2017, s. 6-7].

Inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku jest ogromnym przedsięwzięciem, które zakłada połączenie Chin z wszystkimi regionami Azji oraz Europą, a poprzez drogę morską również z Afryką. Swoim zasięgiem obejmuje aż 65 krajów o dużym potencjale rozwoju gospodarczego. Państwa te zamieszkuje około 60% ludności świata, ich produkt krajowy brutto stanowi 30% globalnej produkcji, a ich udział w światowej konsumpcji wynosi 24%. Kraje reprezentują również 35% światowych przepływów handlowych [Kołodko, 2018, s. 45].

Projekt Nowego Jedwabnego Szlaku zakłada stworzenie sieci różnych szlaków gospodarczych. Pierwszą kategorię stanowią szlaki wyznaczone przez infrastrukturę transportową: drogową, kolejową, morską czy lotniczą. Kolejnym rodzajem stanowią szlaki wytyczone przez infrastrukturę przesyłową: gazociągi, rurociągi. Wiodącym aspektem projektu są również sieci telekomunikacyjne określane jako *Information Silk Road* [*Key Connectivity...*, 2016, s. 12]. W 2015 r. Chiny zaproponowały również koncepcję *Digital Silk Road*, jednak nie spotkała się ona z aprobatą. Projekt ten zakładał współpracę w zakresie sieci 5G, przetwarzania danych (*big data*), handlu elektronicznego, tworzeniu inteligentnego miasta (*smart city*) oraz innych form wykorzystania technologii teleinformatycznej. Przewiduje się, że podjęte inwestycje infrastrukturalne będą oddziaływały pozytywnie na następujące sektory: infrastrukturalny, finansowy, produkcyjny i transportowy, rolny, energetyczny i surowcowy, handlu elektronicznego, logistyczny oraz opieki zdrowotnej [Li i Jin, 2018, s. 57].

Potwierdzeniem wysuwanej w literaturze tezy są dane zawarte w tabeli 1, które przedstawiają wartość chińskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz kontraktów realizowanych w ramach inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku w latach 2012-2018. Największa część tych inwestycji jest ulokowana w sektorach energetycznym (38%) oraz transportowym (27%), a także nieru-

---

<sup>1</sup> W literaturze projekt ten określany jest również jako Jeden Pas, Jedna Droga (*One Belt One Road*) oraz Inicjatywa Pasa i Drog (Belt and Road Initiative).

chomości (10%). Obok nich w następuje stopniowe pojawianie się inwestycji w pokrewnych branżach: technologicznej, logistycznej, finansowej oraz w szerokim zakresie usług. Branże te są strategiczne również dla działalności Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych. W latach 2014-2018 wartość chińskich inwestycji i kontraktów wynosiła 588,85 mld USD, natomiast łączne wydatki na inwestycje infrastrukturalne podjęte w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku szacowane są na około 900 mld USD [*Embracing the BRI Ecosystem...*, 2018, s. 2].

**Tabela 1.** Wartość chińskich inwestycji i kontraktów realizowanych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku w latach 2014-2018 (w mld USD)

Sektor	Rok					Łącznie
	2014	2015	2016	2017	2018	
rolny	3,47	1,77	5,28	1,27	1,71	13,50
chemiczny	2,05	2,9	1,91	1,63	1,57	10,06
energetyczny	42,08	50,5	48,87	40,7	43,33	225,48
rozrywka	1,02	0,1	5,62	1,38	0,37	8,49
finansowy	2,82	2,73	1,54	0,77	0,69	8,55
zdrowotny	0,59	0	0,73	1,19	0,21	2,72
logistyczny	0,93	0,99	0,79	10,09	0,12	12,92
metalowy	9,96	8,14	3,39	1,4	14,83	37,72
inne	0,53	4,06	2,81	7	5,05	19,45
nieruchomości	12,04	13,62	9,21	14,87	10,02	59,76
technologiczny	1,72	4,48	0,63	1,44	2,91	11,18
turystyczny	2,92	0,3	3,57	0,55	0	7,34
transportowy	22,85	31,06	42,33	36,48	23,72	156,44
dostawy mediów	2,34	4,77	5,35	1,46	1,32	15,24
Łącznie	105,32	125,42	132,03	120,23	105,85	588,85

Źródło: Na podstawie: *China Global Investment Tracker* [2018].

Finansowanie projektu zakłada współpracę wiodących instytucji międzynarodowych, m.in. Banku Światowego oraz inicjatyw rynków wschodzących, tj. Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych i BRICS Banku. Dodatkowe źródła finansowania zapewniają chińskie banki państwowe (*policy banks*) oraz utworzony w 2014 r. Fundusz Jedwabnego Szlaku (*Silk Road Fund*) o wartości 40 mld USD [*Development Finance Institutions...*, 2018, s. 3].

Głównym celem Nowego Jedwabnego Szlaku jest pogłębienie integracji Chin z gospodarką światową. Założenie to zostanie zrealizowane nie tylko poprzez ekspansję handlową, możliwą dzięki budowie i modernizacji szeroko rozumianej infrastruktury oraz stosowanie preferencyjnych stawek celnych i uproszczenie barier pozataryfowych. Nowy Jedwabny Szlak jest przede wszystkim narzędziem umożliwiającym Chinom zwiększenie przepływów inwestycyjnych oraz kapitałowych. Projekt ten ma wspierać również integrację kulturową i wzrost

zaufania politycznego pomiędzy krajami. Inicjatywa ta opiera się na zasadzie partnerstwa i wzajemnej współpracy, w której każda ze stron odnosi korzyści (*win-win cooperation*) [Nobis, 2016, s. 8].

### **3. Rola Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych w finansowaniu Nowego Jedwabnego Szlaku**

Udział Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych w projekcie Nowego Jedwabnego Szlaku przedstawiany był w sposób niejednoznaczny. Początkowo Chiny utrzymywały, że inicjatywy te są od siebie niezależne. Bank przedstawiany był jako globalna inicjatywa wielu krajów pod przewodnictwem Chin, natomiast Nowy Jedwabny Szlak określano jako projekt wewnętrzny Chin. W 2016 r. prezydent Chin Xi Jinping oświadczył, że AIIB nie został utworzony wyłącznie na potrzeby Nowego Jedwabnego Szlaku, ale w celu wsparcia projektów infrastrukturalnych we wszystkich krajach rozwijających się [Kiu i Umehara, 2017, s. 11]. Oficjalna nazwa banku została określona przez chiński rząd w dokumencie *Vision and Action* z dnia 28 marca 2015 r. Uznano, że Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych jest integralną częścią Nowego Jedwabnego Szlaku [*Vision and Action...*, 2015]. Obecnie AIIB traktowany jest jako element strategiczny tej inicjatywy [Quayle i Gao (eds.), 2018, s. 155-159]. Zadaniem banku jest finansowanie inwestycji infrastrukturalnych zlokalizowanych wzdłuż lądowej części Nowego Jedwabnego Szlaku, przede wszystkim w krajach Azji Centralnej [Góralczyk, 2018].

Do dnia 28 czerwca 2018 r. AIIB zatwierdził 28 projektów infrastrukturalnych o łącznej wartości około 20 mld USD, z czego ponad 3,5 mld USD jest finansowana przez bank. Przedsięwzięcia te skupione są w czterech strategicznych sektorach: transportowym, energetycznym, telekomunikacyjnym, budownictwa i transportu miejskiego. Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych jest podmiotem współfinansującym przedsięwzięcie z krajem macierzystym oraz innymi instytucjami międzynarodowymi, m.in. Azjatyckim Bankiem Rozwoju, Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, Europejskim Bankiem Inwestycyjnym czy Bankiem Światowym [www 2].

Projekty inwestycyjne zatwierdzone przez Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych występują w krajach rozwijających się Azji, które również przystąpiły do inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Skupione są one w ramach czterech z sześciu międzynarodowych korytarzy ekonomicznych tej inicjatywy. Jako przykład można wskazać budowę autostrady stanowiącej część Chińsko-

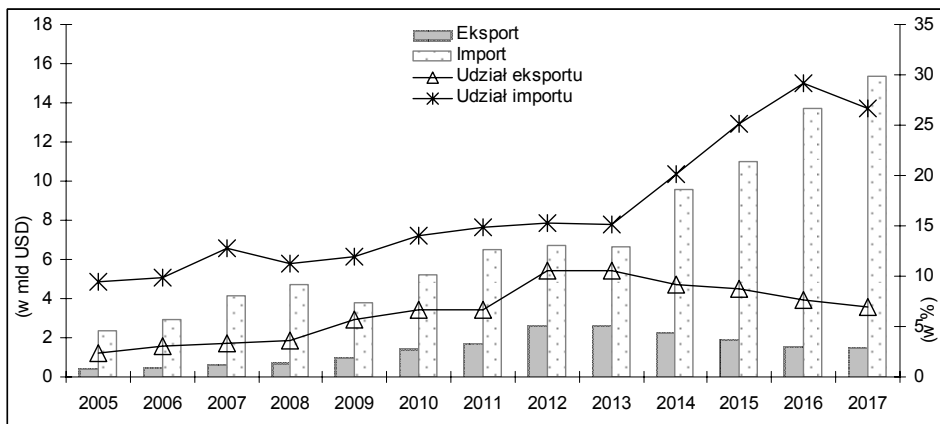
-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego (*China-Pakistan Economic Corridor*) [Rashid i Arrfat (red.), s. 7]. Korytarz ten jest pilotażowym projektem o łącznej długości trzech tysięcy kilometrów. Łączy on chińskie miasto Kashgar w prowincji Xinjiang z pakistańskimi portami morskimi Gwadar i Karachi. Planowane projekty infrastrukturalne szacowane są na 46 mld USD, z czego inwestycji w sektor energetyczny wynoszą około 34 bln USD. Pozostała część (12 bln USD) zostanie przeznaczona na budowę węzłów komunikacyjnych (drogowych, kolejowych i morskich) łączących północne i południowe części Nowego Jedwabnego Szlaku [Qian, 2016, s. 30]. Wzmocnieniu infrastruktury transportowej towarzyszy również utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej tworzącej podstawy do rozwoju handlu oraz usług turystycznych, telekomunikacji i logistyki [Rippa, 2017, s. 11-12]. Korytarz ten ma zmniejszyć zależność Chin od transportu przez cieśninę Malacca oraz połączyć Azję Centralną z portem. Chiny oczekują, że poprzez rozwój infrastruktury nastąpi wzrost handlu regionalnego, a doświadczenia wyniesione z tego projektu przyspieszą dalszą integrację w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku [Ming, 2016, s. 53].

W ramach projektu Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych udzielił finansowania na budowę 64 km odcinka autostrady M-4, łączącej Shorkot i Khanewal w Punjab. Projekt ten został uznany za priorytetowy dla powstania korytarza. Łączna wartość projektu wynosi 237 mln USD. Kwota ta jest współfinansowana przez cztery podmioty: Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych oraz Azjatycki Bank Rozwoju (po 100 mln USD), brytyjski Department of International Development (34 mln USD) oraz rząd Pakistanu (39 mln USD) [www 3].

Projekt zakłada budowę infrastruktury drogowej obejmującej: roboty drogowe, konstrukcję mostów, budowę skrzyżowań wraz z przejściami podziemnymi, węzłów drogowych, placów poboru opłat oraz obszarów usługowych. Na obszarze projektu mieszka 56% ludności Pakistanu oraz wytwarzane jest 59% PKB. Modernizacja infrastruktury transportowej na strategiczną wartość dla Pakistanu. Zapewni szybszy, bezpieczniejszy i bardziej efektywny transport drogowy pomiędzy Multanem, Faisalabadem a Islamabadem. Stworzenie szlaku łączącego północ i południe kraju zapewni lepszą łączność regionu oraz umożliwi wzrost handlu regionalnego z Azji Centralnej do portów morskich w Gwadar i Karachi. W rezultacie projekt przyczyni się do stworzenia nowych możliwości prowadzenia działalności biznesowej, tworzenia miejsc pracy, a tym samym pobudzenia rozwoju gospodarczego i społecznego kraju oraz redukcji ubóstwa [*Pakistan: National Motorway M-4...*, 2016, s. 4].

Ważnym aspektem Nowego Jedwabnego Szlaku jest wspomniana strategia win-win. Konsekwencją przyjętego wcześniej modelu rozwoju Chin opartego na inwestycjach wewnętrznych jest kryzys i nadprodukcja w wielu branżach, szczególnie w budownictwie. Chiny poprzez Nowy Jedwabny Szlak wspierają swoje przedsiębiorstwa w zdobywaniu nowych rynków zbytu [Du i Zhang, 2018, s. 193-195]. Inicjatywa ta umożliwiła promowanie chińskich towarów, technologii, inwestycji [Li, 2018].

Budowa Chińsko-Pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego jest strategicznym projektem również dla Pakistanu ze względu na wzmocnienie relacji gospodarczych pomiędzy tymi krajami. Chiny są dla Pakistanu drugim największym partnerem handlowym pod względem eksportu, a pierwszym pod względem importu [World Trade Organization, 2018, s. 274].



**Rys. 1.** Wielkość oraz udział wymiany handlowej pomiędzy Pakistanem a Chinami w latach 2005-2017

Źródło: Na podstawie danych [www 4].

Rysunek 1 przedstawia wielkość oraz udział eksportu i importu pomiędzy Pakistanem a Chinami w latach 2005-2017. Od 2005 r. wartość handlu pomiędzy tymi krajami wzrosła około 3-krotnie (z około 2,7 mld w 2005 r. do 8,4 mld USD w 2017 r.). Wraz z rozpoczęciem Nowego Jedwabnego Szlaku w 2013 r. nastąpił wzrost importu z Chin, którego udział ten wyniósł ponad 27% w 2017 r. W tym samym okresie nastąpił spadek eksportu Pakistanu z około 10% w 2012 r. do około 7% w 2017 r. Pozorne pogłębienie wymiany handlowej od momentu realizowania projektu Nowego Jedwabnego Szlaku spowodowało więc wzrost deficytu handlowego Pakistanu.



**Tabela 2.** Wielkość napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych z Chin do Pakistanu w latach 2014-2018 (w mld USD)

Sektor	Rok				
	2014	2015	2016	2017	2018
energetyczny	10,73	5,79	6,37	4,05	0,64
technologiczny	0,52	0	0	0,2	0
transportowy	0,72	7,75	1,54	0,62	0
Inne	0,12	0	0		0,16

Źródło: Na podstawie: *China Global Investment Tracker* [2018].

W tabeli 2 została przedstawiona wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych napływających z Chin do Pakistanu w poszczególnych branżach. Dane te wskazują, że najwięcej bezpośrednich inwestycji zagranicznych Chiny kierują do sektora energetycznego oraz transportowego. Jest to szczególnie ważne z punktu widzenia dalszego rozwoju gospodarczego kraju. Dostęp do infrastruktury może przyczynić się do przenoszenia produkcji do Pakistanu, gdzie są duże zasoby, taniej siły roboczej, a następnie do zwiększenia udziału w eksporcie światowym [Nicitá, Ognivtsev i Shirotori, 2013, s. 17].

#### **4. Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych jako narzędzie ekonomiczne i geopolityczne Chin**

W następstwie globalnego kryzysu finansowego lat 2007-2009 pojawiła się potrzeba dostosowania sposobu zarządzania międzynarodowym systemem gospodarczym. W czasie trwania kryzysu zostało podkreślone rosnące znaczenie krajów rozwijających się. Zostały one włączone do grupy G-20, które zastąpiła grupę G-7, skupiającą wyłącznie kraje wysoko rozwinięte [Villafranca, 2016, s. 2]. Mimo to istniejące instytucje międzynarodowe nie odzwierciedlają współczesnego układu sił. Są one zdominowane przez kraje wysoko rozwinięte, a wiodącą rolę pełnią Stany Zjednoczone i Japonia. Na przykład w Międzynarodowym Funduszu Walutowym reprezentują one odpowiednio 16,52% i 6,15% głosów [www 5], natomiast w Azjatyckim Bank Rozwoju posiadają po 15,6% głosów [www 6].

Chiny wraz z innymi krajami rozwijającymi się podważyły zasadność i trafność międzynarodowego systemu finansowego oraz postulowały potrzebę reform instytucji międzynarodowych. Starania te spotkały się jednak z oporem ze strony Stanów Zjednoczonych. W związku z tym wielu obserwatorów uważa, że AIIB jest narzędziem mającym wpierać zrównoważony system globalnego zarządzania (*global governance*), który będzie odzwierciedlał rozkład sił w go-

spodarce światowej [Weiss, 2017, s. 6]. Podjęcie przez Chiny i inne kraje rozwijające się własnych inicjatyw umożliwiło aktualizację ich znaczenia na arenie międzynarodowej. Jest również podkreśleniem wielobiegunowego systemu finansowego, w którym rosnącą pozycję zajmują kraje rozwijające się. Kraje te przechodzą transformację z głównych pożyczkobiorców do znaczących pożyczkodawców instytucji międzynarodowych oraz z państw, które dostosowywały się do prawa międzynarodowego na te, które to prawo kształtują [Park, 2017, s. 62-63, 73].

Utworzenie AIIB postrzegane jest również jako kolejny krok podjęty w kierunku umiędzynarodowienia renminbi. Chiny dysponują największymi rezerwami walutowymi wynoszącymi około 3,2 bln USD. Podejmując międzynarodowe inicjatywy finansowe, takie jak utworzenie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych i Funduszu Jedwabnego Szlaku czy współuczestnictwo w BRICS Banku, Chiny realizują alternatywne możliwości wykorzystania rezerw walutowych [Kalwasiński, 2017, s. 36]. Stopniowo odchodzą od finansowania zadłużenia krajów wysoko rozwiniętych, m.in. Stanów Zjednoczonych czy państwa Unii Europejskiej. Znaczącym krokiem w podkreśleniu potęgi finansowej Chin było włączenie renminbi do koszyka walut Międzynarodowego Funduszu Walutowego w 2015 r. [Krukowska, 2016, s. 164].

W ostatnich latach Chiny rozpoczęły stopniowe tworzenie rynku długu i powiązanego z nim rynku walutowego. W związku z tym instytucje z Hong Kongu uzyskały zgodę na emisji chińskiego długu publicznego denominowanego w renminbi oraz wprowadzono rozliczanie transakcji międzynarodowych z niektórymi partnerami handlowymi w juanie [Roubini i Mihm, 2011, s. 294-295]. AIIB może stać się narzędziem do dalszego umiędzynarodowienia chińskiej waluty. Zaangażowanie w projektach infrastrukturalnych daje szansę na wzrost udziału juana w regionalnych przepływach: handlowych, inwestycyjnych czy finansowych [www 7]. W wyniku rosnących powiązań i współzależności gospodarczych banki centralne krajów partnerskich będą skłonne do zainwestowania części swoich rezerw walutowych w renminbi [Bob (ed.), 2015, s. 33].

## Podsumowanie

Utworzenie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych interpretować można jako kolejny krok podjęty przez Chiny w celu integracji z gospodarką światową. Jego rolę należy rozpatrywać nie tylko w kontekście ekspansji gospodarczej, ale również geopolitycznej. Bank ten stanowi bardzo ważne

wsparcie finansowe i instytucjonalne dla inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Finansowanie projektów infrastrukturalnych ułatwia działalność chińskich przedsiębiorstw za granicą, przyczynia się do wzrostu wymiany handlowej, przepływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych, kapitału czy transferu technologii. Współpraca ekonomiczna prowadzi do pogłębienia powiązań i współzależności z krajami rozwijającymi się Azji oraz stawia Chiny w roli lidera.

Powstanie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych należy rozpatrywać również z perspektywy geopolitycznej. Instytucja ta nie odzwierciedla dążenia Chin do stworzenia nowego porządku gospodarczego. Jej działalność można odczytywać raczej jako próbę modyfikacji istniejącej architektury gospodarczej, ze zdominowanej przez kraje wysoko rozwinięte do wielobiegunowej, w którym większą rolę odgrywają Chiny i inne kraje rozwijające się. Inicjatywa ta jest również szansą dla Chin na poszerzenie swoich wpływów oraz umocnienie przywództwa finansowego w Azji, a tym samym stopniowe umiędzynarodowienie renminbi.

## Literatura

- Articles of Agreement* (2015), Asian Infrastructure Investment Bank, Beijing, [https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/\\_download/articles-of-agreement/basic\\_document\\_english-bank\\_articles\\_of\\_agreement.pdf](https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf) (dostęp: 16.08.2018).
- Bob D., ed. (2015), *Asian Infrastructure Investment Bank: China as Responsible Stakeholder?* Sasakawa Peace Foundation USA, Washington, DC.
- Bridging Global Infrastructure Gaps* (2016), McKinsey Global Institute, Chicago.
- Callaghan M., Hubbard P. (2016), *The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road*, "China Economic Journal", Vol. 9, No. 2, s. 119.
- China Global Investment Tracker (2018), The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation, Washington, DC.
- Chow D.C.K. (2016), *Why China Established the Asian Infrastructure Investment Bank*, "Vanderbilt Journal of Transnational Law", Vol. 49, s. 1256-1298.
- Du J., Zhang Y. (2018), *Does One Belt One Road Strategy Promote Chinese Overseas Direct Investment?* "China Economic Review", Vol. 47(C), s. 189-205.
- Rashid S., Arrfat Y., eds. (2018), *CPEC & Pakistan Economy: An Appraisal*, Centre of Excellence for CPEC, Islamabad.
- Development Finance Institutions Jointly Support the Belt and Road Initiative* (2018), China Economic Information Service, s. 3, <http://upload.silkroad.news.cn/2018/0105/1515132871228.pdf> (dostęp: 19.08.2018).

- Embracing the BRI Ecosystem in 2018. Navigating Pitfalls and Seizing Opportunities* (2018), Deloitte Insights, [https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406\\_Belt-and-road-initiative/4406\\_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf) (dostęp: 22.08.2018).
- Ghiasi R., Zhou J. (2017), *The Silk Economic Belt. Considering Implications and EU-China Cooperation Prospects*, Stockholm International Peace Research Institute, Friedrich Ebert Stiftung, Stockholm.
- Góralczyk B. (2017), *Chińskie wyzwanie w świecie banków inwestycyjnych*, „Obserwator Finansowy” 10 marca, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/tematyka/bankowosc/chinskie-wyzwanie-w-swiecie-bankow-inwestycyjnych/> (dostęp: 17.08.2018).
- Harst J. van der, Halbertsma T. (2017), *China, East Asia and the European Union: Strong Economics, Weak Politics?* International Comparative Social Studies, Vol. 35, M.P. Amineh (ed.), Brill, Leiden.
- Li Y. (2018), *The Greater Eurasian Partnership and the Belt and Road Initiative: Can the Two Be Linked?* “Journal of Eurasian Studies”, Vol. 9, s. 94-99.
- Li W., Jin D. (2018), *On the Design of Financial Products along OBOR*, “The Journal of Finance and Data Science” June, Vol. 4, Iss. 2, s. 57.
- Kalwasiński M. (2017), *Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych – geneza i cele*, „Ekonomia XXI Wieku”, nr 1(13), s. 23-39.
- Key Connectivity Improvements along the Belt and Road in Telecommunications & Aviation Sectors* (2016), China Go Abroad, Issue 4, Ernst & Young, London, September, <https://www.ey.com/cn/en/services/specialty-services/china-overseas-investment-network/ey-key-connectivity-improvements-along-the-belt-and-road> (dostęp: 25.08.2018).
- Kiu Z., Umehara N. (2017), *Asian Infrastructure Investment Bank: As a New Comer in the Society of Multilateral Development Banks*, Newsletter, No. 7, Institute for International Monetary Affairs, Tokyo, August 17.
- Kołodko G. (2018), *Czy Chiny zbawią świat?* Prószyński i S-ka, Warszawa.
- Krukowska M. (2016), *China's 'One Belt, One Road' Strategy and Its Implications for Global World Order*, “International Business and Global Economy”, No. 35/1, s. 157-168.
- Ming W. (2016), *The Asian Infrastructure Investment Bank: The Construction of Power and the Struggle for the East Asian International Order*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Nicita A., Ognitvsev V., Shirotori M. (2013), *Global Supply Chains: Trade and Economic Policies for Developing Countries*, Policy Issues in International Trade and Commodities, Study Series No. 55, UNCTAD, Geneva.
- Nobis A. (2016), *Nowy Jedwabny Szlak, „win-win cooperation” i socjalizm z chińskim charakterem*, „Kultura i Wartości”, nr 19, s. 5-23.
- O'Neill J. (2013), *Mapa wzrostu. Szanse gospodarcze dla państw grupy BRICS*, Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa.

- Qian X (2016), *The New Silk Road in West Asia under "the Belt and Road" Initiative*, "Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)", Vol. 10, No. 1, s. 26-55.
- Quayle P., Gao X., eds. (2018), *Good Governance and Modern International Financial Institutions. AIIB Yearbook of International Law*, Asian Infrastructure Investment Bank, Beijing.
- Pakistan: National Motorway M-4 (Shorkot-Khanewal Section) Project* (2016), Project document, Cofinanced with the Asian Infrastructure Investment Bank, 6 June, Beijing, [https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/\\_download/pakistan-national-motorway/summary/approved\\_project\\_summary\\_pakistan\\_national\\_motorway.pdf](https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/pakistan-national-motorway/summary/approved_project_summary_pakistan_national_motorway.pdf) (dostęp: 29.08.2018).
- Park M. (2017), *China-Led AIIB as a Gradual Modification of Asian Financial Order: Chinese Strategies to Launch New Financial Institution*, "Journal of International and Area Studies", Vol. 24, No. 2, s. 57-76.
- Rippa A. (2017), *Centralising Peripheries: The Belt and Road Initiative and Its Role in the Development of the Chinese Borderlands*, "International Journal of Business Anthropology", Vol. 7(1), s. 1-21.
- Roubini N., Mihm S. (2011), *Ekonomia kryzysu*, Wolters Kluwer, Warszawa.
- Weiss M.A. (2017), *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, CRS Report, Congressional Research Service, Washington, February 3.
- Villafranca A. (2016), *At the Crossroads of New Global Governance. China's AIIB and the Western World*, Analysis No. 304, ISPI, Milano, September, [https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/analisi304\\_villafranca\\_02-09-2016.pdf](https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/analisi304_villafranca_02-09-2016.pdf) (dostęp: 30.08.2018).
- Vision and Action on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* (2015), National Development and Reform Commission, 28 March.
- World Trade Organization (2018), *Trade Profiles 2018*, Geneva.
- [www 1] <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> (dostęp: 4.08.2018).
- [www 2] <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html> (dostęp: 13.08.2018).
- [www 3] [https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/\\_download/pakistan-national-motorway/summary/approved\\_project\\_summary\\_pakistan\\_national\\_motorway.pdf](https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/_download/pakistan-national-motorway/summary/approved_project_summary_pakistan_national_motorway.pdf) (dostęp: 16.08.2018).
- [www 4] <https://unctad.org/en/pages/statistics.aspx> (dostęp: 17.08.2018).
- [www 5] <http://www.imf.org/external/np/sec/memdir/members.aspx> (dostęp 17.08.2018).
- [www 6] <https://www.adb.org/site/investors/credit-fundamentals/shareholders> (dostęp: 17.08.2018).
- [www 7] [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2015/10/09/content\\_281475207613875.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2015/10/09/content_281475207613875.htm) (dostęp: 21.08.2018).

## **ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK AND ITS ROLE IN THE NEW SILK ROAD**

**Summary:** The global financial crisis of 2007-2009 appeared a growing role of developing countries, including China, in the global economy. China has obtained a leading position in trade, investment, and capital flows. In 2013 China undertook two initiatives: the creation of the Asian Infrastructure Investment Bank and the restoration of the New Silk Road. The aim of the article is to analyze the importance of the Asian Infrastructure Investment Bank in the implementation of the New Silk Road.

**Keywords:** Asian Infrastructure Investment Bank, global governance, New Silk Road.