

Aleksandra Bartosiewicz

Uniwersytet Łódzki
e-mail: aleksandra.bartosiewicz@uni.lodz.pl
ORCID: 0000-0002-6464-9277

Paulina Szterlik

Uniwersytet Łódzki
e-mail: paulina.szterlik@uni.lodz.pl
ORCID: 0000-0003-1792-4691

NOWY JEDWABNY SZLAK A RELACJE POLSKO-CHIŃSKIE

BELT AND ROAD INITIATIVE VS. SINO-POLISH RELATIONS

DOI: 10.15611/e21.2018.4.01
JEL Classification: F02, F15, F23

Streszczenie: Relacje polsko-chińskie mogą zostać uznane za burzliwe. Początek lat 90. XX w. był czasem stagnacji, charakteryzującym się wzajemnym brakiem zainteresowania sobą rozpatrywanych państw. Wraz z upływem czasu wyraźne stało się polepszenie stosunków oraz chęć nawiązania współpracy, a prezentowana od 2012 r. chińska strategia światowej ekspansji przyczyniła się do utrzymania poprawnych relacji międzypaństwowych między Państwem Środka a krajami Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski. Zaprezentowana w 2013 r. idea Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS), którego nazwa oraz założenia są bezpośrednim odniesieniem do dawnego szlaku handlowego łączącego Chiny z Europą oraz Bliskim Wschodem, stanowi szansę dla Polski na wzmoczenie wymiany handlowej z Chinami. Sieć połączeń, postulowana w ramach NJS, uwzględnia Polskę jako kraj kluczowy podczas tworzenia najkrótszego połączenia lądowego między Chinami a Europą Zachodnią. Dogodna lokalizacja Polski predestynuje ją do bycia aktywnym uczestnikiem inicjatywy oraz swoistym hubem przeladunkowym dla NJS. Prezentowany artykuł stanowi próbę odpowiedzi na pytania dotyczące szans oraz zagrożeń wynikających z uczestnictwa Polski w NJS oraz oszacowania dalszych perspektyw rozwoju tego przedsięwzięcia.

Słowa kluczowe: relacje polsko-chińskie, Nowy Jedwabny Szlak, Jeden Pas, Jeden Szlak.

Summary: The beginning of the 1990s was a time of stagnation in Sino-Polish relations, characterized by the lack of interest in pursuing mutual cooperation. As time passed, the improvement of relations and the willingness to establish cooperation between Poland and China have become clear. Since the year 2012 the Chinese strategy of world expansion has contributed to maintaining correct interstate relations between China and the countries of Central and Eastern Europe, including Poland. The Belt and Road Initiative (BRI) presented

in 2013, which name and assumptions are a direct reference to the former trade route connecting China with Europe and the Middle East, is an opportunity for Poland to intensify trade with China. The network of connections, proposed as a necessary part of the BRI, considers Poland as a key country for the creation of the shortest land connection between China and Western Europe. The convenient location of Poland predestines it to be an active participant in the initiative and a transshipment hub for the BRI. This paper is an attempt to answer questions about the opportunities and threats resulting from Poland's participation in the BRI and assess its further development prospects.

Keywords: Sino-Polish relations, Belt and Road Initiative, New Silk Road.

1. Wstęp

Cechą charakterystyczną relacji polsko-chińskich po 1989 r. był brak wzajemnego zainteresowania, wynikający z przemian wewnętrznych zachodzących na terenie obu państw. Burzliwość zmian przełomu lat 80. i 90. XX w. wyraźnie osłabiła kontakt Polski z Chinami. Stosunki dyplomatyczne zostały odnowione w 1991 r., czego manifestacją miała być wzajemna wizyta ministrów spraw zagranicznych Polski i Chin (funkcje te sprawowali wówczas Krzysztof Skubiszewski i Qian Qichen).

Z punktu widzenia dwustronnych relacji strategicznych za istotne można uznać wydanie przez A. Kwaśniewskiego oraz przewodniczącego Hu Jintao Wspólnego komunikatu Rzeczypospolitej Polskiej (RP) i Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) (1997 r.), mówiącego o nawiązaniu przez państwa współpracy w zakresie spraw zagranicznych, gospodarczo-handlowych, naukowo-technicznych oraz innych [Wspólny komunikat ChRL i Rzeczypospolitej Polskiej 1997], jak i Wspólnego oświadczenia między Rzeczpospolitą Polską a Chińską Republiką Ludową (2004 r.). Dokumenty te stanowiły ogólny zapis ram oraz zasad rozwoju stosunków między krajami.

W 2008 r. rząd Chin wyraził dezaprobatę związaną z wizytą w Polsce Dalajlamy, co wynikało z ciągłego napięcia między Chinami a Tybetem. Wydarzenie to nie wpłynęło jednak na drastyczne pogorszenie relacji polsko-chińskich. Za przełom w polepszaniu stosunków wzajemnych Polski z Państwem Środka można uznać odbywającą się w Szanghaju Wystawę Światową EXPO 2010, gdzie Pawilon Polski został umieszczony w centralnym, dobrze wyeksponowanym miejscu. Dodatkowo wystawa została zwieńczona przemówieniem marszałka sejmu Grzegorza Schetyny [Tuszyński 2014]. Wizyta prezydenta B. Komorowskiego w Pekinie (2011 r.) została zakończona podpisaniem Wspólnego oświadczenia Rzeczypospolitej Polskiej i Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie ustanowienia partnerskich stosunków strategicznych. Zgodnie ze słowami przewodniczącego Hu Jintao porozumienie miało podnieść rangę stosunków polsko-chińskich w najważniejszych sferach relacji międzypaństwowych [*Polsko-chińskie partnerstwo strategiczne...* 2011]. Opisane wydarzenia stały się przyczynkiem do wzmocnienia relacji polsko-chińskich oraz uwzględnienia Polski w planie ekspansji Chin w Europie.

Jak łatwo zatem zauważyć, już od kilkunastu lat Polska nieustannie dąży do podtrzymywania dobrych relacji z Państwem Środka, uznając dialog polityczny za podstawowy warunek do dalszego zacieśniania współpracy gospodarczej między państwami. Jednocześnie nadrzędnym celem gospodarczym jest redukcja deficytu handlowego, a co za tym idzie – zwiększenie eksportu do Chin (głównie produkty rolne, żywność, napoje alkoholowe). Ponadto Polska stara się przyciągać chińskich inwestorów, wspierać polskich przedsiębiorców w prowadzonych przez nich interesach biznesowych w ChRL oraz zwiększać polskie inwestycje w Chinach [Szcudlik-Tatar 2015]. Kiedy zatem w 2013 r. Jedwabny Szlak stał się najważniejszą kwestią w zagranicznej i zewnętrznej polityce Państwa Środka, a rok później Pekin ogłosił założenie Funduszu Szlaku Jedwabnego (Silk Road Fund – SRF) i powstanie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB) [Bartosiak 2016], Polska bez wahania zdecydowała się wziąć udział w nowym i ambitnym chińskim przedsięwzięciu.

Prezentowany artykuł stanowi próbę odpowiedzi na pytania dotyczące szans oraz zagrożeń wynikających z uczestnictwa Polski w NJS oraz oszacowania dalszych perspektyw rozwoju tego przedsięwzięcia. W analizowanym tu studium przypadku wykorzystano różnego rodzaju komunikaty ministerialne, raporty branżowe, artykuły z czasopism specjalistycznych i źródła elektroniczne. Zwłaszcza te ostatnie dostarczają cennych i aktualnych informacji dotyczących podejmowanej tematyki, która jest stosunkowo nowa i wciąż dość słabo rozpoznana przez polskich badaczy tematu.

2. Geneza inicjatywy 16+1 oraz jej wpływ na tworzenie Nowego Jedwabnego Szlaku

W 2012 r. rząd ChRL zaprezentował plan współpracy Państwa Środka z krajami Europy Środkowo-Wschodniej (C-EŚW). Zakładał on kooperację 16 krajów (11 państw członkowskich Unii Europejskiej (UE) oraz pięciu państw bałkańskich) z Chinami w ramach działań przyczyniających się do implementacji przez Państwo Środka planu *going global*, opierającego się na rozwoju strategii światowej ekspansji. W trakcie pierwszego szczytu 16+1, odbywającego się w 2012 r. w Warszawie, ówczesny premier Chin, Wen Jiabao, przedstawił plan współpracy z państwami EŚW bazujący na 12 krokach odnoszących się do obopólnych korzyści wynikających z międzynarodowej współpracy (tab. 1).

Szczyt odbywający się w Bukareszcie nie wniósł istotnych zmian do zasad współpracy państw w ramach inicjatywy 16+1. Za najważniejsze ustalenie należy uznać podpisanie chińsko-serbsko-węgierskiej umowy dotyczącej modernizacji linii kolejowej łączącej Budapeszt z Belgradem. W okresie poprzedzającym szczyt w Belgradzie udało się również podpisać kilka porozumień ułatwiających handel międzynarodowy między państwami członkowskimi [Górski 2017]. Warto tu odnotować:

1. Podpisanie walutowej umowy swapowej między ChRL, Węgrami i Albanią.
2. Stworzenie dokumentów dotyczących pokojowego wykorzystania energii jądrowej między ChRL, Czechami i Rumunią.
3. Podpisanie oddzielnych umów o współpracy w zakresie kontroli jakości między ChRL i Węgrami, Łotwą, Serbią i Macedonią.

Tabela 1. Postanowienia w ramach chińskiego planu 12 kroków

Obszar współpracy	Postanowienia
Inwestycje	Stworzenie w chińskim Ministerstwie Spraw Zagranicznych sekretariatu zapewniającego współpracę między Chinami a państwami EŚW. Utworzenie planu kooperacji inwestycyjnej na linii ChRL–EŚW bazującej na stworzeniu funduszu współpracy na kwotę 500 mln dolarów. Wysłanie do krajów EŚW tzw. misji handlowych i inwestycyjnych przyczyniających się do wzrostu wartości wymiany handlowej. Stworzenie po jednej strefie ekonomicznej i technologicznej zajmującej się współpracą z Chinami dla każdego państwa członkowskiego.
Transport	Powołanie komitetu eksperckiego zajmującego się budową infrastruktury transportowej właściwej do utrzymania płynnej wymiany handlowej między Chinami a państwami EŚW (głównie sieć drogowa oraz kolej).
Finanse	Szeroko rozumiana współpraca finansowa z krajami EŚW. Utworzenie linii kredytowej (w wysokości 10 mld dolarów) przeznaczonej na udoskonalenie infrastruktury, rozwój nowych technologii oraz wypracowanie rozwiązań proekologicznych.
Turystyka	Porozumienie na rzecz wsparcia i promocji turystyki pomiędzy ChRL a państwami EŚW.
Kultura i nauka	Stworzenie organizacji ułatwiającej współpracę kulturalną między Chinami a krajami EŚW. Finansowanie przez rząd chiński stypendiów naukowych. Wsparcie dla instytutów Konfucjusza. Wsparcie dla inicjatyw przyczyniających się do wymiany naukowej między Chinami a krajami EŚW. Plan organizacji forum młodych liderów w 2013 r. w celu popularyzowania wzajemnego zrozumienia i przyjaźni.

Źródło: [Internet 1].

Najważniejszymi skutkami kolejnych spotkań było stworzenie Stałego Sekretariatu ds. Inwestycji w Warszawie (2014 r.); wyrażenie chęci umocnienia kooperacji portów zlokalizowanych na terenie mórz Bałtyckiego, Czarnego i Adriatyckiego (2016 r.); stworzenie China-Central Eastern Europe Fund – Funduszu Inwestycyjnego na rzecz Europy Środkowo-Wschodniej (2016 r.), podpisanie porozumienia o współpracy strategicznej między Polską Agencją Inwestycji i Handlu (PAIH) a rządem chińskiej prowincji Hunan (2017 r.). Ponadto negocjacje Chin z krajami EŚW przyczyniły się do powstania wielu organizacji i stowarzyszeń sektorowych zarządzanych przez poszczególne państwa członkowskie.

3. Nowy Jedwabny Szlak a Polska

Inicjatywą komplementarną względem planu współpracy między Chinami a państwami Europy Środkowo-Wschodniej jest idea związana z reaktywacją Jedwabnego Szlaku, znanego również jako Jeden Pas i Jedna Droga (*Belt and Road Initiative* – BRI). Wymieniona w nazwie droga symbolizuje sieć połączeń morskich, zaś pas stanowi odniesienie do ścieżek lądowych znajdujących się między Chinami a Europą. Z historycznego punktu widzenia Jedwabny Szlak odnosi się do sieci połączeń handlowych i kulturalnych wiążących Państwo Środka ze Starym Kontynentem oraz z Bliskim Wschodem, wykorzystywanej od III w. p.n.e. do XV w., a także nawiązuje do czasów świetności Chin. Przedstawiona przez Xi Jinpinga w 2013 r. idea jest ambitną wizją stworzenia międzynarodowych szlaków handlowych bazujących na sieci intermodalnych połączeń między Chinami a krajami Azji Centralnej oraz Europą. Jednocześnie idea ta może być postrzegana jako forma dialogu Chin z innymi krajami, służąca osłabieniu negatywnego wrażenia stworzonego przez ekspansywną politykę gospodarczą oraz asertywną politykę zagraniczną. Jej implementacja pozwala na zwiększenie wpływów ChRL na terenie Południowo-Wschodniej Azji oraz stanowi równowagę dla przewagi wpływów Rosji i USA w tych regionach [Kaczmarek 2015]. Plan w teorii jest prosty, ale jednocześnie może zostać uznany za bardzo ambitny. Pod koniec 2014 r. rząd chiński ogłosił ustanowienie Funduszu Jedwabnego Szlaku wartego 40 mld dolarów. Silną zachętą dla promowania idei BRI jest umożliwienie rozwinięcia transeuropejskiej infrastruktury handlowej, co może służyć wzmocnieniu biedniejszych krajów zlokalizowanych na południu Chin oraz pobudzeniu globalnego handlu. Spodziewane są również korzyści dla słabiej rozwiniętych regionów ChRL, zwłaszcza tych zlokalizowanych na zachodzie kraju. Przykładem takiego obszaru jest, sąsiadujący z Tybetem oraz Rosją, autonomiczny region Sinciang, gdzie przewidywany w 2018 r. budżet na inwestycje wynosi około 71 mld dolarów [Bo 2018]. Zyskać może również chińska produkcja. Z jednej strony Państwo Środka może próbować sprzedać nowym odbiorcom nadwyżkę wytworzonej stali i maszyn do robót ziemnych, z drugiej natomiast NJS jest szansą na wprowadzenie do oferty chińskiego przemysłu wytwórczego wyższej klasy towarów przemysłowych [Bruce-Lockhart 2017].

Mimo znacznej liczby spotkań na szczeblu międzynarodowym łatwo zauważyć, że pojęcie Nowego Jedwabnego Szlaku wciąż jest rozmyte. Staje się ono zbiorczym określeniem dla wielu inicjatyw rządu chińskiego związanych ze współpracą gospodarczą z krajami europejskimi, z szeroką wizją kooperacji Państwa Środka z innymi państwami. Budowa NJS może być postrzegana jako szansa dla rozwoju Polski oraz rozszerzenia zasięgu jej wpływów. Opublikowana przez rząd chiński w 2015 r. wizja rozwoju NJS definiuje projekt jako związany [Ministry of Foreign Affairs... 2015]:

1. Z kooperacją Chin, państw Centralnej Azji, Rosji oraz Europy (państwa nadbałtyckie); połączeniem Chin z Zatoką Perską.

2. Z rozwinięciem międzynarodowych korytarzy transportowych dzięki efektywnemu wykorzystaniu połączeń drogowych oraz wykorzystaniu parków przemysłowych jako platform współpracy.

3. Z ujednoczeniem planów konstrukcyjnych dla nowych obiektów infrastrukturalnych, wypracowaniem systemu standardów technicznych w celu zapewnienia płynności współpracy podczas transportu dóbr.

4. Z wypracowaniem mechanizmu koordynacji podczas długodystansowego transportu dóbr, łącznie z odprawą celną, przeładunkami oraz innymi elementami transportu multimodalnego.

5. Ze standaryzacją zasad transportu w celu ułatwienia międzynarodowego przemieszczania towarów.

Koncepcję można uznać za elastyczną formę dialogu, która ma na celu zbliżenie Państwa Środka do Europy, czyli jej najważniejszego partnera strategicznego. Ponadto idea ta może być postrzegana jako działanie mające na celu zwiększenie wpływu ChRL w krajach tranzytowych na drodze do Europy Wschodniej (kraje arabskie, Izrael i Turcja, Półwysep Somalijski) oraz Centralnej (Bałkany i kraje grupy wyszehradzkiej) [Kaczmarek 2015]. Docelowo Jeden Pas i Jedna Droga ma połączyć 60 krajów dzięki stworzeniu sześciu lądowych korytarzy transportowych w ramach Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku (*Silk Road Economic Belt – SREB*) (tab. 2) oraz Morskiego Jedwabnego Szlaku (*Maritime Silk Road – MSR*), łączącego porty znajdujące się na wschodzie ChRL z Dżakartą (Indonezja), Kuala Lumpur (Malezja), Kalkutą (Indie), Colombo (Sri Lanka), Nairobi (Kenia), Atenami (Grecja) oraz Wenecją (Włochy).

Destabilizacja polityczna na Bliskim Wschodzie (tzw. arabska wiosna) oraz niepewna sytuacja wewnętrzna na terenie Ukrainy sprawiają, że z punktu widzenia ChRL najbezpieczniejszym połączeniem lądowym między Chinami a Europą jest trasa biegnąca przez Kazachstan, Białoruś i Polskę (korytarz NELB). W praktyce więc inicjatywa BRI nie może zostać wcielona w życie bez uwzględnienia w niej Polski, co daje nadzieję na to, że na terenie naszego kraju skrzyżują się nie tylko korytarze transportowe prowadzące ze wschodu na zachód, ale również te, które połączą północ i południe Europy. Wizja ta daje podstawy do wnioskowania odnośnie do pojawienia się wielorakich korzyści płynących z uczestnictwa Polski w planie BRI [Winiecki 2017]. Należy jednak mieć na uwadze fakt, że Polska wciąż jest krajem, w którym import towarów z Chin znacznie przewyższa ich eksport.

Chiny są ważnym partnerem handlowym Polski, szczególnie w odniesieniu do importu [Fronczek 2013]. Z Chin przywożone są najczęściej wyroby tekstylne, obuwie, sprzęt elektroniczny i AGD, gadzety reklamowe, elementy wyposażenia wnętrz i ogrodów czy sprzęt poligraficzny [GUS 2017]. Około 90% produktów trafia na rynek polski, reszta transportowana jest do innych krajów UE. Z kolei według najnowszych analiz PAIH aktualnie szczególnie duże szanse na sukces w Chinach ma polska zdrowa żywność (jabłka, soki, woda mineralna, wyroby cukiernicze i mle-

Tabela 2. Ładowe korytarze gospodarcze w ramach planu Jeden Pas i Jedna Droga

Pełna nazwa / skrót	Przebieg	Cel połączenia
Nowy most kontynentalny Eurazji (<i>New Eurasian Land Bridge</i>) lub <i>Second Eurasian Continental Bridge</i> – NELB)	Chiny–Kazachstan–Rosja– Białoruś–Polska–Niemcy–Holandia, w tym połączenia kolejowe: Chongqing–Duisburg Chengdu–Łódź Yiwu–Madryd Wuhan–Lyon	Zwiększenie częstotliwości transportu kolejowego między Chinami a Europą. Przyspieszenie wymiany handlowej. Zwiększenie konkurencyjności w porównaniu z transportem morskim. Uproszczenie procedur celnych.
Chińsko-mongolsko-rosyjski korytarz gospodarczy (<i>China-Mongolia-Russia Economic Corridor</i> – CMREC)	Chiny–Mongolia–Rosja	Stworzenie stałych połączeń handlowych między Chinami i Mongolią dzięki modernizacji infrastruktury transportowej, telekomunikacji oraz sieci energetycznej. Postawienie Mongolii w roli węzła komunikacyjnego między Chinami a Rosją.
Korytarz gospodarczy Chiny–Azja Środkowa i Zachodnia (<i>China-Central and West Asia Economic Corridor</i> – CCWAEC)	Chiny–Kazachstan–Kirgistan– Uzbekistan–Turkmenistan–Iran– Turcja	Stworzenie sieci połączeń, która umożliwi Chinom wymianę handlową z krajami Azji Centralnej.
Chińsko-indochiński korytarz gospodarczy (<i>China-Indochina Peninsula Economic Corridor</i> – CICPEC)	Chiny–Wietnam–Laos– Tajlandia– Kambodża–Myanmar (Birma)	Wzmocnienie kooperacji między państwami grupy podregionu Mekongu. Modernizacja sieci połączeń między poszczególnymi państwami. Wsparcie handlu między Chinami a Stowarzyszeniem Narodów Azji Południowo-Wschodniej.
Chińsko-pakistański korytarz gospodarczy (<i>China-Pakistan Economic Corridor</i> – CPEC)	Chiny–Pakistan	Połączenie miasta Kashgar (prowincja Xinjiang) z pakistańskim miastem portowym Gwadar. Budowa autostrad, linii kolejowych oraz sieci światłowodowych między Chinami a Pakistanem. Utworzenie międzynarodowego portu lotniczego w Gwadar oraz specjalnych stref ekonomicznych.
Korytarz gospodarczy Bangladesz– Chiny–Indie–Myanmar (<i>Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor</i> – BCIMEC)	Chiny–Myanmar (Birma)–Indie– Bangladesz	Ulepszenie połączeń między Chinami a ośrodkami gospodarczymi Zatoki Bengalskiej. Zwiększenie liczby międzyregionalnych wymian handlowych. Zmniejszenie barier pozataryfowych.

Źródło: [Internet 2].

czarskie), kosmetyki, biżuteria, meble, a także urządzenia medyczne, maszyny i części do pojazdów silnikowych [*Polskie firmy...* 2018].

Polskie firmy wykazują zainteresowanie ekspansją na rynek chiński. W 2013 r. 2144 firmy zarejestrowane w Polsce zdecydowały się na eksport swoich produktów do Chin. Sprzedaż towarów do Chin stanowiła jednak zaledwie 1% całkowitej wartości krajowego eksportu. Mimo stosunkowo niewielkiego poziomu eksport z Polski do ChRL w latach 2007-2013 wzrósł przeszło dwukrotnie. Był on znacznie wyższy od eksportu do innych krajów azjatyckich, takich jak Japonia, Korea, Tajwan czy Hongkong. W 2017 r. obrót Chin z Polską był najwyższy w historii. Jego wartość przekroczyła 12 mld zł [Kalwasiński 2018]. Zgodnie z informacjami PAIH chińskie firmy przygotowują się do rozpoczęcia w Polsce projektów o łącznej wartości około 157 mln euro. Są to przedsiębiorstwa związane z branżą AGD, elektroniczną oraz spożywczą [Walewska 2017]. Ponadto pamiętać należy, że ujemny bilans handlowy z Chinami jest problemem większości krajów członkowskich UE. W grupie państw posiadających względnie zrównoważony handel z ChRL znajdują się tylko Niemcy, Finlandia i Irlandia (tab. 3).

Tabela 3. Wymiana handlowa między Chinami a państwami UE 28 w 2016 r. (mln euro)

Państwo UE 28	Import	Eksport	Bilans handlowy
Niemcy	70 015	77 008	6 993
Finlandia	1 940	2 700	760
Irlandia	2 785	3 041	256
Malta	185	44	-141
Łotwa	403	122	-281
Estonia	642	168	-474
Cypr	545	43	-502
Chorwacja	596	77	-519
Litwa	709	123	-586
Bułgaria	1 036	435	-601
Słowenia	1 321	461	-860
Luksemburg	1 135	223	-912
Portugalia	1 819	676	-1 143

Państwo UE 28	Import	Eksport	Bilans handlowy
Dania	5 606	3 805	-1 801
Słowacja	3 141	1 138	-2 003
Szwecja	7 128	4 851	-2 277
Grecja	2 887	328	-2 559
Rumunia	3 440	614	-2 826
Węgry	5 308	1 422	-3 886
Belgia	14 549	6 928	-7 621
Republika Czeska	9 624	1 734	-7 890
Francja	26 498	16 004	-10 494
Polska	14 070	1 720	-12 350
Hiszpania	19 914	4 930	-14 984
Włochy	27 282	11 078	-16 204
Wielka Brytania	53 235	16 282	-36 953

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem danych Eurostat.

Podczas wywiadu udzielonego dla „Rzeczpospolitej” w 2016 r. przewodniczący ChRL Xi Jinping przedstawił znaczenie Polski dla Jednego Pasa i Jednej Drogi. Podkreślił on wagę polskiej inicjatywy związanej z organizacją spotkania oraz zauważył wynikające z tej inicjatywy korzyści. Kluczowa rola Polski w realizacji projektu została wyróżniona przez wyekspozowanie w wypowiedzi:

1. Dogodnego położenia geograficznego – Polska jako centralna część Europy.
2. Faktu krzyżowania się na terenie Polski Jedwabnego i Bursztynowego Szlaku.

3. Uwzględnienia Polski na trasie pociągów China Railway Express.
 4. Konieczności przyspieszenia stworzenia szczegółowych planów kooperacji.
- Jednocześnie Chiny wyraziły chęć współpracy w takich sektorach, jak energetyka, infrastruktura, transport i logistyka, komunikacja i lotnictwo [Jingping 2016].

4. Nowy Jedwabny Szlak a inwestycje w Polsce

Rozwojowi NJS pod kątem zarówno inwestycyjnym, jak i monitorowania firm aktywnie zaangażowanych w jego rozwój powinno towarzyszyć opracowanie syntetycznego wskaźnika umożliwiającego ocenę inicjatywy. Informacja prasowa przekazana przez China Exchanges Services Company Limited (CESC), spółkę typu *joint venture* stworzoną dzięki kooperacji giełd w Hongkongu, Szanghaju oraz Shenzhen, wskazuje, że opracowanie tego typu miernika jest niezbędne do prawidłowej oceny postępów we współpracy między państwami uczestniczącymi w tworzeniu Pasa i Drogi oraz połączenia przedsiębiorców zainteresowanych podjęciem inicjatywy związanej z ideą BRI z tymi, którzy już w niej uczestniczą [Shepard 2017]. Na potrzeby makroanaliz związanych z oceną potencjału inwestycyjnego krajów działających w ramach BRI zajmująca się obrotem nieruchomościach firma Knight Frank stworzyła *Belt and Road Index* (BARI). Do jego obliczenia niezbędne okazało się wyszczególnienie sześciu kategorii odnoszących się do potencjału ekonomicznego danego państwa, jego demografii, rozwoju infrastrukturalnego, efektywności instytucjonalnej, dostępności rynkowej oraz odporności na klęski żywiołowe. Wartości w ramach każdej z kategorii zostały znormalizowane w celu osiągnięcia porównywalności wyników oraz umożliwienia ich kontekstualizacji. Poszczególnym kategoriom przyporządkowane zostały również wagi, odnoszące się do potencjalnego wpływu danej kategorii na decyzje inwestycyjne. Lista krajów uwzględnionych w analizie została sporządzona na podstawie oficjalnej strony internetowej Pasa i Drogi zawierającej 66 państw. Niemożność zgromadzenia kompletnych danych dotyczących Palestyny i Syrii spowodowała ich wykluczenie z analiz BARI. Ocena rynków państw uczestniczących w badaniu wykazuje, że Polska znajduje się w pierwszej dwudziestce państw o największym potencjale inwestycyjnym (17. pozycja) [Knight Frank Research 2017].

Plan rewitalizacji Jedwabnego Szlaku jest szansą na nawiązanie długoterminowej współpracy gospodarczej na linii Polska–Chiny. Dogodne położenie geopolityczne Polski oraz krzyżowanie się na jej terenie czterech głównych europejskich korytarzy transportowych mogą być kluczowymi argumentami za zlokalizowaniem tu głównego europejskiego centrum logistycznego. Transeuropejska Sieć Transportowa (*Trans-European Transport Network – TEN-T*) jest siecią korytarzy transportowych stworzonych dzięki współpracy krajów członkowskich UE. Służy ona budowaniu spójności oraz likwidacji różnic między sieciami transportowymi krajów UE. Ponadto pozwala na redukcję barier technicznych, takich jak niezgodne normy dla ruchu kolejowego. Sieć TEN-T służy promocji szybkich dostaw, sprawnie działają-

cych łańcuchów transportowych dla przewozu pasażerskiego oraz towarowego. Za główne cele rozwoju sieci TEN-T można uznać [Bartosiewicz, Szterlik 2019]:

1. Koordynację projektów oraz inicjatyw o charakterze międzynarodowym oraz intensyfikację powiązań transgranicznych.
2. Redukcję problemu wąskich gardeł.
3. Poprawę wydajności oraz propagowanie idei zrównoważonego transportu.
4. Poprawę spójności transportowej krajów członkowskich UE dzięki wspieraniu rozwiązań przyczyniających się do lepszej współpracy terytorialnej.

Przez Polskę przebiegają dwa istotne korytarze transportowe, działające w ramach sieci TEN-T [Urbanyi-Popiołek 2014]:

1. Korytarz Bałtyk–Adriatyk – szlak służący połączeniu polskich portów morskich z portami Morza Adriatyckiego. Jest to inicjatywa nie tylko związana z połączeniem dwóch mórz, ale również służąca wspieraniu złożonych rozwiązań intermodalnych. Szlak ten jest jednym z ważniejszych transeuropejskich korytarzy transportowych oraz przyczynia się do osiągnięcia celów UE przez łączenie transportu morskiego, żeglugi śródlądowej, przewozów drogowych i kolei.

2. Korytarz Morze Północne–Bałtyk – szlak komunikacyjny łączący kraje nadbałtyckie (Finlandia, Litwa, Łotwa, Estonia, Polska), Niemcy oraz państwa Beneluksu. Obejmuje on połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze, infrastrukturę kolejowo-drogową, tzw. autostradę morską do Finlandii, oraz znajdujący się między Dortmund–Ems a Łabą śródlądowy szlak wodny Mittelland Kanal (najdłuższa droga wodna Niemiec).

Uzupełnienie istniejących międzynarodowych szlaków komunikacyjnych ma stanowić tzw. korytarz bursztynowy (*Amber Road Freight Corridor – ARFC*). Jego rozwój będzie istotny z punktu widzenia kolejowego przewozu towarów między Warszawą a granicą polsko-białoruską, obszarem Krakowa i Katowic oraz zagranicznymi ośrodkami zlokalizowanymi na Słowacji, Węgrzech oraz w Słowenii. Planowany rozwój idei korytarza bursztynowego przewidują, że do 2026 r. docelową trasą służącą do przewozu polskich towarów na południe będzie połączenie kolejowe Podłęże–Szczyrzyc–Tymbark/Mszana Dolna, prowadzące do kolejowego przejścia granicznego Muszyna–Plavec. Z punktu widzenia relacji polsko-chińskich szlak ten jest istotny w odniesieniu do dystrybucji towarów do państw grupy 16+1. W skład korytarza wchodzi porty zlokalizowane w Europie Południowo-Wschodniej (Pireus, Bar, Kopra), które o kilka dni umożliwiają skrócenie czasu żeglugi towarów z Chin. Jest to związane ze znacznym zmniejszeniem niezbędnej do przebycia drogi morskiej, która jest o ok. 8 tys. km krótsza w porównaniu z trasą prowadzącą do portów Europy Północnej.

Dynamiczny rozwój korytarzy transportowych wymusza inwestycje w elementy infrastrukturalne wspierające procesy logistyczne. Analiza planów związanych z rozbudową NJS pozwala wnioskować, że strona chińska postrzega tego typu inwestycje jako jedno z głównych narzędzi budowy pozycji Państwa Środka na arenie międzynarodowej. Temat ten był wiodący w trakcie przemówienia Xi Jinpinga podczas uroczystości otwarcia Międzynarodowego Forum Pasa i Szlaku, odbywającego

się w Pekinie 14-15 maja 2017 r. Chińscy inwestorzy są w ostatnich latach niezwykle aktywni pod względem inwestycji zagranicznych. Polska znajduje się w grupie państw, których dotyczyć mogą projekty gospodarcze realizowane przez Chiny. Poprawienie relacji z Państwem Środka spowodowało otwarcie nowych dróg współpracy między krajami, co w efekcie jest związane z przejęciami polskich przedsiębiorstw przez zagranicznych inwestorów. Jednym z pierwszych znaczących przejęć było wykupienie przez BeijingWest Industries Group sprywatyzowanej kilka lat wcześniej fabryki amortyzatorów zlokalizowanej w województwie podkarpackim. Był to zbiorczy zakup wszystkich zakładów amerykańskiego koncernu Delphi znajdujących się w Europie, Azji oraz Ameryce. Chęć ich sprzedaży była podyktowana kłopotami finansowymi koncernu. Krośnieńska fabryka zajmuje się produkcją amortyzatorów dla takich marek, jak Volvo, Ford, BMW oraz Ferrari [Gorczyca 2009]. Mimo że przejęcie firmy nastąpiło przed nastaniem czasów Nowego Jedwabnego Szlaku, pokazuje ono, że Polska stanowiła obiekt zainteresowania inwestorów z Chin już w czasach poprzedzających powstanie inicjatywy.

W 2017 r. chińska firma China Security&Fire wyraziła zainteresowanie przejęciem największej w Polsce firmy ochroniarskiej Konsalnet, działającej na rynku od 1994 r. i będącej jedną z pierwszych rodzimych agencji ochroniarskich. Sukcesywne poszerzanie przez przedsiębiorstwo oferty usług spowodowało przekształcenie jej w 1998 r. w spółkę akcyjną, natomiast w 2009 r. większościowym udziałowcem stał się fundusz inwestycyjny Societe Generale Asset Management (teraz Value4Capital Eastern Europe LP). Mimo wydanej przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zgody (obroty spółki przekraczają 50 mln euro), chińscy przedsiębiorcy wycofali się z zakupu. Zgodnie z informacją podaną przez „Puls Biznesu” decyzja ta mogła być spowodowana problemami finansowymi chińskiej spółki (w 2016 r. odnotowała ona spadek zysków o ok. 20%, mimo znacznego wzrostu przychodów), a tym samym zablokowaniem transakcji przez chiński rząd [Kołodziej 2017].

Chińczycy wykazują również zainteresowanie firmami działającymi w branży spożywczej. WH Group, zajmujący się przetwórstwem mięsa i produkcją żywności koncern notowany na giełdzie w Hongkongu, zdecydował się na wykup czterech zakładów należących do Pini Group, w tym ubojni zlokalizowanej w Kutnie. Przejęcie ma na celu zwiększenie obecności chińskich spółek w obszarze mięs świeżych oraz pakowanych. Jednocześnie kupno zakładów poszerzy obszar działalności ChRL w krajach Europy Środkowej. Podobna sytuacja ma miejsce w związku z chęcią przejęcia przez państwową firmę chińską przedsiębiorstwa Appol, największego polskiego producenta koncentratu jabłkowego. Firma Zhonglu Fruit Juice Co, Ltd. zamierza dokonać przejęcia za sumę około 68,5 mln złotych. Jest ono związane ze zwiększającymi się zyskami firmy w 2016 r. oraz rosnącym popytem na koncentraty jabłkowe na świecie [Szczepańska 2017]. Przytoczone przykłady mogą świadczyć o tym, że Jeden Pas może być traktowany jako inicjatywa wspierająca przejmowanie przez Chiny krytycznych elementów infrastruktury. Silna ekspansja międzynarodowa chińskich przedsiębiorstw związana jest z chęcią przejęcia kluczowych sfer rywalizacji geoeconomicz-

nej. W związku z tym kwestią niezwykle istotną staje się szybkie ustalenie strategii rozwoju narodowego w długim horyzoncie czasowym. Powinna ona uwzględniać nie tylko interesy Polski, ale również jej najważniejszych sojuszników tak, aby zapewnić efektywną współpracę bez narażania poprawności relacji międzynarodowych.

W ostatnich dekadach można zauważyć wyraźny i dynamiczny wzrost znaczenia ruchu lotniczego. Wiąże się to z postępującymi procesami globalizacyjnymi i politycznymi oraz zauważalnym rozwojem technologicznym i gospodarczym. W 2016 r. polskie lotniska obsłużyły około 34 mln osób. W 2017 r. liczba pasażerów warszawskiego Lotniska Chopina, będącego głównym polskim portem lotniczym, wynosiła około 15,75 mln osób. Prognozy wykazują, że do 2030 r. liczba pasażerów obsługiwanych w Polsce może wzrosnąć do 60 mln, co sprawia, że niezbędna staje się sukcesywna rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniczej. Mimo optymistycznych prognoz, analizy wykazują, że widoczna staje się duża dysproporcja w liczbie lotów przypadających na jednego pasażera, która w przypadku Polski wynosi 0,8 lotu, natomiast w Niemczech kształtuje się na poziomie około 3,8 lotu. Środkiem służącym intensyfikacji ruchu lotniczego w Polsce może być budowa nowego obiektu, takiego jak Centralny Port Komunikacyjny (CPK). Plan jego budowy opiera się na koncepcji stworzenia intermodalnego węzła komunikacyjnego łączącego ze sobą transport lotniczy i kolejowy. Bazuje on na powstaniu międzykontynentalnego lotniska, pełniącego funkcję hubu dla głównych światowych linii lotniczych, w tym polskich linii lotniczych LOT, które mogłyby dzięki temu wzmocnić swoją pozycję wśród innych przewoźników. W kwietniu 2017 r. temat CPK został poruszony podczas wizyty premier Szydło w Pekinie. Podkreśliła ona, że projekt ten jest priorytetowym, wobec czego niezbędne jest, aby budowa postępowała zgodnie z przyjętym harmonogramem. CPK przyczyniłby się do zdobywania inwestorów, w tym chińskich przedsiębiorców. Realizacja projektu oznaczałaby ponadto [WEI 2017]:

1. Wybudowanie centralnego portu lotniczego, który zostałby zintegrowany z krzyżowym dworcem kolejowym przeznaczonym dla komunikacji pasażerskiej oraz obsługi połączenia kolei aglomeracyjnej łączącej Warszawę i Łódź.

2. Budowę odcinków kolejowych łączących port lotniczy z siecią kolejową wschód–zachód oraz północ–południe. Nacisk zostałby położony nie na prędkość, z jaką pojazdy poruszałyby się po krótkich odcinkach kolejowych, lecz na geometrię umożliwiającą wypracowanie stabilnych połączeń.

3. Powstanie centrum wystawienniczego dla Europy Środkowej, zlokalizowanego w niedużej odległości od lotniska.

4. Wsparcie inicjatywy związanej z budową strefy ekonomicznej oraz centrum logistyczno-przeładunkowego w okolicach Łodzi. Byłby to główny europejski węzeł dla współpracy na drodze Chiny–Europa.

Jedną z kluczowych inwestycji dla realizacji projektu CPK jest osobowo-towarowy węzeł kolejowy łączący Azję i Europę. Dojazd do lotniska miałby zostać zapewniony dzięki bliskości autostrady A2 oraz kolei (w tym szybkiego połączenia Warszawa–Łódź). W ramach projektu zakładana jest również budowa trakcji łączą-

cej CPK z siecią przewozów towarowych, która przyczyniłaby się do ułatwienia dostępu do głównych europejskich ośrodków handlowych. Przedłużenie toru kolejowego dwóch długości stanowiłoby wsparcie dla planu ulokowania w centrum Polski głównego ośrodka logistycznego, będącego bazą dla firm branży TSL. Takie działanie mogłoby wzmocnić pozycję kraju na arenie międzynarodowej oraz zmniejszyłoby lukę majątkową i cywilizacyjną między Polską a krajami Europy Zachodniej.

Prognozy wykazują, że koszt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz dostosowania do niego istniejących połączeń komunikacyjnych mieściłby się w przedziale 31-35 mld złotych. Jednym ze źródeł finansowania inwestycji, zgodnie z polsko-chińską umową partnerską, mógłby zostać AIIB. Informacje przekazane opinii publicznej przez Mikołaja Wilda, Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP, wskazują, że port lotniczy miałby być finansowany z funduszy prywatnych, natomiast drogi dojazdowe powstałyby ze środków publicznych. Podkreślono w nich również, że jest to przedsięwzięcie w głównej mierze nastawione na zysk, ponieważ porty lotnicze są powszechnie uznawane za obiekty warte inwestycji kapitału. Szczegółowa koncepcja budowy CPK oraz studium jego wykonalności powinny zostać przedstawione pod koniec 2019 r., zaś budowa miałaby się rozpocząć w 2021 r. Plany przewidują oddanie obiektu do użytku ok. 2027 r. Z budową wiążą się również liczne dyskusje i spory dotyczące głównie [WEI 2017]:

1. Długoterminowej opłacalności inwestycji, która byłaby jednym z większych i droższych polskich projektów infrastrukturalnych.

2. Kosztów oraz czasu budowy CPK, który może zostać wydłużony np. przez zmianę władzy politycznej w państwie.

3. Sytuacji geopolitycznej oraz napięcia między Chinami a Stanami Zjednoczonymi, mogącymi stanąć na drodze Polski w związku z planem otwarcia się kraju na wschód.

4. Konflikty interesów głównych graczy, który może stanowić zagrożenie dla samorządów lokalnych oraz środowisk zajmujących się już funkcjonującymi portami lotniczymi.

5. Zakończenie

Inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku może być postrzegana jako nowa, jednak od 2013 r. można dostrzec jej ewolucję. Jest ona efektem globalizacji oraz chęci rozszerzania wpływów Chin na arenie międzynarodowej.

Polska, dzięki swojemu położeniu geograficznemu i w związku z problemami związanymi z sytuacją geopolityczną w krajach Bliskiego Wschodu, może odgrywać kluczową rolę w tworzeniu najkrótszego połączenia lądowego między Chinami a Europą Zachodnią. Nie można jednak zapominać o konieczności przygotowania przez Polskę strategii rozwoju narodowego w długim horyzoncie czasowym i prowadzenia odpowiedniej polityki związanej z jednej strony z potencjalnymi korzyściami, z drugiej zaś z możliwymi negatywami zaangażowania w inicjatywę NJS.

Okazuje się bowiem, że poprawienie relacji z Państwem Środka spowodowało, co prawda, otwarcie nowych dróg współpracy między krajami, ale wiązało się też z przejściami polskich przedsiębiorstw przez zagranicznych inwestorów. W ostatnich latach Chińczycy wykazują szczególną chęć poznania sektora zaawansowanych technologii oraz wykorzystania uzyskanych informacji na rodzimym rynku. Przejmowane są firmy zajmujące się budową maszyn oraz produkcją komponentów i części dla przemysłu samochodowego [Cöllen 2019]. Korzystna lokalizacja Polski, położenie na przecięciu głównych europejskich korytarzy transportowych oraz bycie częścią Nowego Mostu Kontynentalnego Eurazji (m.in. połączenie Łódź–Chengdu) będzie nasilało tego typu zachowania. To z kolei świadczy o tym, że Jeden Pas może być traktowany jako inicjatywa wspierająca przejmowanie przez Chiny krytycznych elementów infrastruktury.

Warto zauważyć, że nie wszystkie chińskie inwestycje postrzegane są jako szansa na szybki rozwój gospodarczy naszego kraju. Na przykład budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego odbierana jest często jako niemający uzasadnienia ekonomicznego przejaw marnotrawstwa [Walków 2019]. Wydaje się jednak, że tego typu inwestycje mogą się przyczynić do dalszego zacieśnienia relacji polsko-chińskich oraz zwiększając szanse na eksport polskich produktów za granicę.

Literatura

- Bartosiak J., 2016, *Polska na Jedwabnym Szlaku*, Internetowy Miesięcznik Idei, nr 6(72), s. 3.
- Bartosiewicz A., Sztterlik P., 2019, *Łódź's Benefits from the One Belt One Road Initiative*, International Journal of Logistics Research and Applications, vol. 22(1), <https://doi.org/10.1080/13675567.2018.1526261>, s. 53.
- Bo X., 2018, *Xinjiang to invest 70 billion USD in infrastructure in 2018*, http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/05/c_136874801.htm (31.01.2019).
- Bruce-Lockhart A., 2017, *China's \$900 Billion New Silk Road. What You Need to know*, <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/> (2.12.2018).
- China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries, http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm (30.01.2019).
- Cöllen B., *Chiny na zakupach w Europie*, <https://www.dw.com/pl/chiny-na-zakupach-w-europie/a-19312816> (14.02.2019).
- Eurostat, 2018, *Trade EU28 China (Except Hong Kong)*, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Trade_EU28_China_\(except_Hong_Kong\)_update.xlsx](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Trade_EU28_China_(except_Hong_Kong)_update.xlsx) (14.05.2018).
- Fronczek M., 2013, *Charakter wymiany handlowej Polski z Niemcami, Rosją i Chinami*, Biznes Międzynarodowy w Gospodarce Globalnej, nr 32, s. 95.
- Gorzycza E., 2009, *Chińczycy inwestują na Podkarpaciu. Kupili fabrykę amortyzatorów w Krośnie*, <http://www.nowiny24.pl/wiadomosci/krosno/art/6061871,chinzcycy-inwestuja-na-podkarpaciu-kupili-fabryke-amortyzatorow-w-krosnie,id,t.html> (31.01.2019).
- Górski J., 2017, *Central and Eastern Europe, Group 16+1 and One Belt One Road: The Case of 2016 Sino-Polish Comprehensive Strategic Partnership*, Transnational Dispute Management, vol. 14, s. 4.
- GUS, 2017, *Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego 2017*, Warszawa, s. 128-129.
- Jingping X., 2016, *Full Text of Chinese President's Signed Article on Polish Newspaper*, http://www.xinhuanet.com/english/2016-06/17/c_135445947.htm (2.05.2018).

- Kaczmarek M., 2015, *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*, Komentarze OSW, nr 161, s. 1.
- Kalwasiński M., 2018, *Eksport z Polski do Chin najwyższy w historii*, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Eksport-z-Polski-do-Chin-najwyzszy-w-historii-7568470.html> (2.02.2019).
- Knight Frank Research, 2018, *New Frontiers. Prospects for real estate along the Belt and Road Initiative*, <https://kfcontent.blob.core.windows.net/research/1438/documents/en/new-frontiers-the-2018-report-2018-5216.pdf#page=12> (2.02.2019).
- Kołodziej A., 2017, *Chińczycy zrezygnowali z przejęcia Konsalnetu. Transakcje niespodziewanie za-blokował komunistyczny rząd*, <https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/konsalnet-china-security--fire-rezygnuje-z,80,0,2340944.html> (3.02.2019).
- Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2015, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1249618.shtml (4.02.2019).
- OBOReurope, 2018, *The New Silk Road Corridors*, <http://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/> (4.02.2019).
- Polskie firmy zyskały sprzymierzeńca na Nowym Jedwabnym Szlaku*, 2018, <https://www.tvp.info/40084233/polskie-firmy-zyskały-sprzymierzenca-na-nowym-jedwabnym-szlaku> (29.04.2019).
- Polsko-chińskie partnerstwo strategiczne*, 2011, <http://www.prezydent.pl/archiwum-bronislawa-komorowskiego/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/art,140,polsko-chińskie-partnerstwo-strategiczne.html> (4.02.2019).
- Shepard W., 2017, *The First Belt and Road Stock Index is on the Way*, <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/06/29/the-first-belt-and-road-stock-index-is-on-the-way/2/#> (5.02.2019).
- Szczepańska M., 2017, *Chińczycy przejmują polskie jabłka*, <https://www.pb.pl/chinczycy-przejmują-polskie-jablka-901342> (5.02.2019).
- Szczudlik-Tatar J., 2015, *Poland-China Relations: Forging a Strategic Partnership?*, [w:] *Mapping Europe-China Relations. A Bottom-Up Approach*, M. Huotari, M. Otero-Iglesias, J. Seaman, A. Ekman (red.), ETNC Report, s. 56-61.
- Tuszyński R., 2014, *Stosunki polsko-chińskie*, [http://orka.sejm.gov.pl/WydBAS.nsf/0/9C4E3AEA5C-4D0EE3C1257D400047D2D3/\\$file/Infos_175.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/WydBAS.nsf/0/9C4E3AEA5C-4D0EE3C1257D400047D2D3/$file/Infos_175.pdf) (5.02.2019).
- Urbanyi-Popiołek I., 2014, *Uwarunkowania rozwoju terminali promowych w polskich portach jako elementu infrastruktury korytarza Bałtyk-Adriatyk*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki, nr 842(27), s. 196.
- Walewska D., *Projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego leci do Chin*, <http://www.rp.pl/Transport/305099864-Projekt-Centralnego-Portu-Komunikacyjnego-leci-do-Chin.html> (6.02.2019).
- Walków M., *Budowa CPK to pieniądze wyrzucone w błoto czy impuls dla gospodarki?*, <https://businessinsider.com.pl/firmy/strategie/budowa-cpk-ile-kosztuje-nowe-lotnisko-korzysci-dla-gospodarki/6dbb9gr> (14.02.2019).
- WEI, 2017, *Centralny Port Komunikacyjny – historyczna szansa odbudowy polskiej podmiotowości w Europie*, <http://wei.org.pl/files/manager/file-9fa1fcce51820b4fa2d6798a88030ce6.pdf> (28.12.2018).
- Winiecki K., 2017, *Czy Polska znajdzie się na nowym jedwabnym szlaku?*, <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/1705704,1,czy-polska-znajdzie-sie-na-nowym-jedwabnym-szlaku.read> (6.02.2019).
- Wspólny Komunikat Chińskiej Republiki Ludowej i Rzeczypospolitej Polskiej, 1991, <http://pl.china-embassy.org/pol/zbqx/t129135.htm> (6.02.2019).

Źródła internetowe

[1] http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm.

[2] <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer>.