

POLITECHNIKA BIAŁOSTOCKA

WYDZIAŁ INŻYNIERII ZARZĄDZANIA

MIĘDZYNARODOWA KATEDRA LOGISTYKI I INŻYNIERII USŁUG

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

**TEMAT: Analiza pozycji województwa podlaskiego na tle innych
województw Polski w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku**

WYKONAWCA: Martyna Wilczewska

PODPIS:

PROMOTOR: prof. n. ekon. i n. techn. dr hab. inż. Joanicjusz Nazarko

PODPIS:

BIAŁYSTOK 2021 ROK

Karta dyplomowa

POLITECHNIKA BIAŁOSTOCKA Wydział Inżynierii Zarządzania Międzynarodowa Katedra Logistyki i Inżynierii Usług	Studia stacjonarne II stopnia	Nr albumu studenta: 101883
		Rok akademicki: 2020/2021
		Kierunek studiów: logistyka
Martyna Wilczewska		
TEMAT PRACY DYPLOMOWEJ: Analiza pozycji województwa podlaskiego na tle innych województw Polski w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku		
Zakres pracy: 1. Uzasadnienie celowości podjęcia tematu pracy 2. Sformułowanie celu, zakresu pracy i pytań (hipotez) badawczych 3. Opis metodyki osiągnięcia celu pracy 4. Omówienie zawartości pracy 5. Przegląd i krytyczna analiza krajowej i zagranicznej literatury naukowej i branżowej związanej z tematem pracy 6. Krytyczny przegląd, analiza i charakterystyka koncepcji i rozwiązań (badań) opisywanych w literaturze przedmiotu (studia przypadku) 7. Uzasadnienie doboru i krótka charakterystyka metod badawczych wykorzystanych w pracy 8. Analiza globalnego wpływu i oddziaływań regionalnych Inicjatywy Pasa i Szlaku 9. Analiza potencjału logistycznego Polski i wybranych województw w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku 10. Opracowanie zestawu czynników warunkujących pozycję polskich województw w Inicjatywie Pasa i Szlaku 11. Przedstawienie wyników badań ankietowych przeprowadzonych z wykorzystaniem opracowanych czynników na grupie przedsiębiorców, przedstawicieli środowiska akademickiego oraz przedstawicieli samorządu terytorialnego 12. Pozycjonowanie województw z wykorzystaniem najważniejszych czynników i określenie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku 13. Analiza i omówienie wyników badania oraz przedstawienie rekomendacji w odniesieniu do województwa podlaskiego 14. Podsumowanie, w tym ocena osiągnięcia celu pracy i jakości rozwiązania problemu oraz opis wkładu własnego 15. Opracowanie wykazu literatury i innych źródeł wykorzystanych w pisaniu pracy		
Słowa kluczowe (max 5): Nowy Jedwabny Szlak, Inicjatywa Pasa i Szlaku, województwo podlaskie		
..... <i>prof. dr hab. inż. Joanicjusz Nazarko - podpis</i> <i>Imiona i nazwisko, stopień/ tytuł promotora</i>		
..... <i>Data wydania tematu pracy dyplomowej</i> <i>- podpis promotora</i>	 <i>Regulaminowy termin złożenia pracy dyplomowej</i>	 <i>Data złożenia pracy dyplomowej</i> <i>- potwierdzenie dziekanatu</i>
..... <i>Ocena promotora</i>		
..... <i>Podpis promotora</i>		
..... <i>Imiona i nazwisko, stopień/ tytuł recenzenta</i>		
..... <i>Ocena recenzenta</i>		
..... <i>Podpis recenzenta</i>		

Topic:

Analysis of the position of the Podlaskie voivodeship in comparison to other voivodeships in the context of the Belt and Road Initiative

ABSTRACT

The main objective of the thesis is to determine the position of Podlaskie voivodeship in comparison to other polish voivodeships in the Belt and Road Initiative (BRI). In order to achieve that, a multi-stage study was conducted, including the design of a set of quantitative factors determining the position of voivodeships in the BRI, evaluation of the importance of the factors during the expert study, collection and normalization of quantitative data, and comparative analysis of the factors. Then, on the basis of the obtained results, a set of recommendations aimed at strengthening the position of Podlaskie in the BRI was developed. The information contained in theoretical part was derived from domestic and foreign publications, including books, articles, websites and reports. The diploma thesis consists of five chapters. The first chapter is based on a review of the literature related to the Belt and Road Initiative in general – its genesis, development over the years, territorial scope and Poland's participation. The second chapter discusses the aspect of participation in the Initiative of regions of European and world member states, including positive and negative aspects of said participation. The third chapter discusses the aspect of participation of Polish regions in the Initiative. Chapter Four describes study of the position of Podlaskie voivodeship in the Belt and Road Initiative. The results were compared with the average result, the maximum results in the country and those achieved by the voivodeships located in Eastern Poland. In Chapter Five, the author has selected areas of intervention for the Podlaskie regional authorities in terms of strengthening the voivodeship's position in the BRI. Then recommendations for action in the selected areas of intervention were presented.

Martyna Wilczewska
Imiona i nazwisko studenta

101883
Nr albumu

Logistyka, stacjonarne
Kierunek i forma studiów

prof. dr hab. inż. Joanicjusz Nazarko
Promotor pracy dyplomowej

Białystok, dnia.....

OŚWIADCZENIE

Przedkładając w roku akademickim 2020/2021 Promotorowi **prof. dr hab. inż. Joanicjuszowi Nazarko** pracę dyplomową pt.: **Analiza pozycji województwa podlaskiego na tle innych województw Polski w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku**, dalej zwaną pracą dyplomową,

oświadczam, że:

- 1) praca dyplomowa stanowi wynik samodzielnej pracy twórczej/~~zespołowej pracy twórczej*~~;
- 2) wykorzystując w pracy dyplomowej materiały źródłowe, w tym w szczególności: monografie, artykuły naukowe, zestawienia zawierające wyniki badań (opublikowane, jak i nieopublikowane), materiały ze stron internetowych, w przypisach wskazywałam ich autora, tytuł, miejsce i rok publikacji oraz stronę, z której pochodzą powoływane fragmenty, ponadto w pracy dyplomowej zamieściłam bibliografię;
- 3) praca dyplomowa nie zawiera żadnych danych, informacji i materiałów, których publikacja nie jest prawnie dozwolona;
- 4) praca dyplomowa dotychczas nie stanowiła podstawy nadania tytułu zawodowego, stopnia naukowego, tytułu naukowego oraz uzyskania innych kwalifikacji;
- 5) treść pracy dyplomowej przekazanej do dziekanatu Wydziału Inżynierii Zarządzania jest jednakowa w wersji drukowanej oraz w formie elektronicznej;
- 6) jestem świadoma, że naruszenie praw autorskich podlega odpowiedzialności na podstawie przepisów ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1231, późn. zm.), jednocześnie na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 lipca 2018 roku Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1668, z późn. zm.) stanowi przesłankę wszczęcia postępowania dyscyplinarnego oraz stwierdzenia nieważności postępowania w sprawie nadania tytułu zawodowego;
- 7) udzielam Politechnice Białostockiej nieodpłatnej, nieograniczonej terytorialnie i czasowo licencji wyłącznej na umieszczenie i przechowywanie elektronicznej wersji pracy dyplomowej w zbiorach systemu Archiwum Prac Dyplomowych Politechniki Białostockiej oraz jej zwielokrotniania i udostępniania w formie elektronicznej w zakresie koniecznym do weryfikacji autorstwa tej pracy i ochrony przed przywłaszczeniem jej autorstwa.

.....
czytelny podpis studenta

*w przypadku pracy zespołowej

Spis treści

WPROWADZENIE	11
1. Wprowadzenie do chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku.....	14
1.1. Historia i droga rozwoju Inicjatywy	14
1.2. Aspekt globalny Inicjatywy i jej wpływ na kraje uczestniczące	19
1.3. Dotychczasowe miejsce i rola Polski w Inicjatywie.....	24
2. Inicjatywa Pasa i Szlaku w wymiarze regionalnym świata i Europy	31
2.1. Analiza wpływu Inicjatywy na możliwości rozwoju regionalnego	31
2.2. Przegląd studiów przypadku opisujących udział regionów krajów członkowskich w Inicjatywie.....	36
3. Inicjatywa Pasa i Szlaku w kontekście regionów Polski.....	44
3.1. Wymiary oddziaływania Inicjatywy na regiony Polski	44
3.2. Charakterystyka dotychczasowego wpływu Inicjatywy na regiony Polski.....	50
4. Badanie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku	57
4.1. Opracowanie zestawu czynników do badania	57
4.2. Analiza porównawcza czynników ilościowych	65
4.3. Określenie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku...	73
5. Możliwe obszary interwencji samorządu wojewódzkiego w zakresie poprawy pozycji województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku.....	78
5.1. Identyfikacja możliwych obszarów interwencji samorządu wojewódzkiego..	78
5.2. Rekomendacje działań w wybranych obszarach interwencji	82
ZAKOŃCZENIE.....	88
WYKAZ ŹRÓDEŁ.....	91
WYKAZ RYSUNKÓW	105
WYKAZ TABEL.....	106
WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW.....	107
ANEKS.....	108

WPROWADZENIE

Chińska Inicjatywa Pasa i Szlaku (ang. *Belt and Road Initiative, BRI*), to projekt, który obejmuje swoim bezpośrednim wpływem znaczną część Europy i Azji. Potocznie stosowana nazwa projektu, „Nowy Jedwabny Szlak”, nawiązuje do historycznego Jedwabnego Szlaku, którym od czasów starożytnych transportowano towary pomiędzy Wschodnią i Południową Azją a basenem Morza Śródziemnego. W 2013 roku strona chińska zainicjowała działania mające na celu utworzenie nowej wersji szlaku. Od tamtego czasu projekt rozwija się i ewoluuje, a jego zakres terytorialny i przedmiotowy wydaje się być otwarty. Kilkadziesiąt krajów na różnych kontynentach uczestniczy w tej sieci połączeń infrastrukturalnych i handlowych pomiędzy Chinami a Europą, potwierdzając tym samym wolę „międzynarodowej współpracy ponad podziałami” oraz chęć kooperacji w akcentowanej przez stronę chińską formule „*win-win cooperation*”.

Ów szeroki zakres terytorialny i przedmiotowy projektu BRI, a także jego znaczny wpływ na światową gospodarkę sprawia, że jest to temat aktualny i wart eksplorowania. Szczególnie ważna wydaje się rola Polski w BRI ze względu na jej położenie geograficzne i geopolityczne. Przez terytorium Polski przebiega obecnie najważniejszy korytarz ekonomiczny Inicjatywy, czyli Nowy Eurazjatycki Most Lądowy, z ważnym w skali Europy centrum przeładunkowym w Małaszewiczach w województwie lubelskim. Ważna rola Małaszewicz w Inicjatywie może być rozpatrywana nie tylko z perspektywy Polski, ale również przez pryzmat udziału w projekcie poszczególnych regionów państw członkowskich. Znaczny potencjał rozwoju gospodarczego, jaki niesie za sobą udział w logistycznej obsłudze ładunków transportowanych na linii Daleki Wschód – Europa sprawia, że aspekt udziału i pozycji poszczególnych województw Polski w BRI stanowi ciekawe i aktualne wyzwanie badawcze.

Celem głównym pracy jest określenie pozycji województwa podlaskiego na tle innych województw Polski w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku. Osiągnięcie celu głównego nastąpi poprzez realizację celów szczegółowych, takich jak: synteza prac studialnych dotyczących Inicjatywy, opracowanie wykazu czynników ilościowych określających pozycję województw Polski w Inicjatywie oraz przeprowadzenie badania eksperckiego w celu określenia ważności wyszczególnionych czynników. Do osiągnięcia celów pracy zostaną wykorzystane następujące metody badawcze: metoda analizy i krytyki piśmiennictwa, studium przypadku, badanie ankietowe z wykorzystaniem techniki CAWI, statystyka opisowa oraz analiza porównawcza czynników ilościowych.

W pracy sformułowano dwa następujące pytania badawcze:

1. Jaka jest pozycja województwa podlaskiego na tle innych województw Polski w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku?
2. Jakie działania interwencyjne może podjąć samorząd województwa podlaskiego w celu umocnienia pozycji województwa w Inicjatywie Pasa i Szlaku?

Praca dyplomowa składa się z pięciu rozdziałów.

W rozdziale pierwszym, opierając się na polskich i zagranicznych źródłach literaturowych, scharakteryzowano Inicjatywę Pasa i Szlaku w ujęciu ogólnym. Opisano genezę projektu w historii i polityce Chin i jego rozwój na przestrzeni lat, a także podjęto próbę określenia jego zakresu terytorialnego. Podjęto także temat dotychczas ugruntowanego miejsca Polski w BRI.

W rozdziale drugim omówiono aspekt udziału w Inicjatywie regionów krajów członkowskich Unii Europejskiej oraz innych krajów europejskich i pozaeuropejskich. Przeanalizowano możliwy wpływ BRI na rozwój regionalny z uwzględnieniem zarówno aspektów pozytywnych, jak i negatywnych. Dokonano także przeglądu studiów przypadków opisujących udział wybranych regionów krajów członkowskich w projekcie w celu zilustrowania rzeczywistego wpływu projektu na możliwości rozwoju regionalnego.

W rozdziale trzecim omówiono aspekt udziału w Inicjatywie regionów Polski. Scharakteryzowano atuty sytuacji infrastrukturalnej oraz położenia geograficznego i geopolitycznego Polski w kontekście BRI. Wyszczególniono najważniejsze z punktu widzenia BRI strefy w Polsce w podziale na trzy grupy: lądowe przejścia graniczne, porty morskie oraz potencjalne lokalizacje centrum przeładunkowego transportowanych towarów, a także omówiono korzyści, jakie uczestnictwo w Inicjatywie może przynieść tym miejscom.

W rozdziale czwartym opisano proces realizacji badania pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku. Opracowano i scharakteryzowano czynniki ilościowe określające te pozycję. Następnie opisano przebieg badania eksperckiego z wykorzystaniem metody CAWI, które pozwoliło na określenie ważności wyszczególnionych czynników. W dalszej części rozdziału opisano proces normalizacji danych oraz przeprowadzenia analizy porównawczej czynników ilościowych, której wyniki pozwoliły na określenie pozycji województwa podlaskiego w BRI i porównanie osiągniętego wyniku z wynikami uśrednionymi, maksymalnymi w skali kraju oraz tymi osiągniętymi przez województwa położone na wschodzie Polski.

W rozdziale piątym, spośród uwzględnionych w badaniu czynników wyselekcjonowano te, które mogą stanowić obszary interwencji samorządu województwa podlaskiego w zakresie umocnienia pozycji województwa w BRI. Następnie przedstawiono rekomendacje działań w wybranych obszarach interwencji.

W zakończeniu podsumowano przebieg przeprowadzonych studiów literaturowych oraz realizacji części badawczej pracy. Określono stopień realizacji celu pracy oraz uzyskania odpowiedzi na postawione pytania badawcze. Przedstawiono również aspekt aplikacyjny

osiągniętych rezultatów badania i zaproponowanych rekomendacji w odniesieniu do działań podejmowanych przez branżę logistyczną oraz administrację państwową.

Pracę kończy wykaz wykorzystanych materiałów źródłowych, w podziale na wydawnictwa zwarte, wydawnictwa ciągłe, raporty oraz strony internetowe.

W aneksie zamieszczono tabelę zawierającą dane wykorzystane w trzecim etapie badania – dane liczbowe dotyczące województw przed dokonaniem normalizacji.

Autorka pracy pragnie podkreślić istotność i aktualność podjętego tematu w kontekście bieżącej sytuacji ekonomicznej i politycznej na świecie. Ze względu na fakt, że Polska (i pośrednio jej regiony) obecnie są uczestnikami tego projektu, istotnym jest badanie tego zagadnienia w różnych jego aspektach. Uzyskane rezultaty mogą pozwolić na wytyczanie kierunków dalszych badań nad rozwojem regionalnym województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku.

1. Wprowadzenie do chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku

1.1. Historia i droga rozwoju Inicjatywy

Proklamowanie w 1949 roku przez Mao Zedonga Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL)¹ można określić jako początek Chin, jakie znamy dzisiaj. To wydarzenie zapoczątkowało burzliwy, intensywny proces reform wewnętrznych kraju, trwających aż do dziś. Po „stu latach narodowego poniżenia” (wojny opiumowe, powstania tajpingów i bokserów, inwazja Japonii, wojna domowa²) chiński rząd obiecuje obywatelom dążenie do odbudowy potęgi kraju. W polityce prowadzonej przez obecnego przywódcę ChRL, prezydenta Xi Jinpinga, wybrzmiewają tony mocarstwowości i nacjonalizmu. To jego rząd sformułował dla chińskiego społeczeństwa „dwa cele na stulecie”. Pierwszy z nich to budowa w Chinach „społeczeństwa umiarkowanego dobrobytu”, czyli klasy średniej i silnego rynku wewnętrznego. Ma on być zrealizowany do 1 lipca 2021 roku, czyli na stulecie utworzenia Komunistycznej Partii Chin (KPCh)³. Jednak z globalnego punktu widzenia na szczególną uwagę zasługuje ten drugi cel, czyli „wielki renesans narodu chińskiego”. Według rządu Chin będzie to budowa „nowoczesnego socjalistycznego społeczeństwa, dobrze prosperującego i silnego, a zarazem demokratycznego, kulturowo zaawansowanego i harmonijnego”. Jego realizacja ma nastąpić do 1 października 2049 roku, czyli na stulecie istnienia ChRL⁴.

Pierwszy cel ukierunkowany jest na politykę wewnętrzną państwa, natomiast drugi – „wielki renesans” – to silna aluzja do prowadzonej przez współczesne Chiny polityki zewnętrznej. Ta przez ostatnie kilkadziesiąt lat stawała się coraz bardziej ukierunkowana na wzmacnianie pozycji i wpływu na arenie międzynarodowej. Począwszy od postulowanej przez Deng Xiaopinga filozofii skromności i cichego, powolnego budowania swojej siły, poprzez koncepcję „pokojuowego rozwoju” Zheng Bijiana, aż do strategii „nowego modelu relacji między mocarstwami” Xi Jinpinga⁵, polityka zewnętrzna Chin stawała się coraz bardziej asertywna i otwarta na świat, a tym samym również coraz bardziej mocarstwowa. Inicjatywa Pasa i Szlaku (potocznie zwana Nowym Jedwabnym Szlakiem) stanowi jeden z elementów ostatniej wymienionej strategii.

¹ *Chiny. Historia* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Encyklopedii PWN: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/4201798> [19.02.2021].

² R. Walenciak, B. Góralczyk, *Chiny chcą być numerem 1 w świecie*, 31 grudnia 2018. Dostępne online na stronie Tygodnika Przegląd: <https://www.tygodnikprzeglad.pl/chiny-chca-byc-numerem-1-swiecie/> [19.02.2021].

³ B. Góralczyk, *Geostrategia Xi Jinpinga – Chiny ruszają w świat*, „Rocznik Strategiczny” 2016/2017, s. 290, DOI: 10.7366/2300265420152119.

⁴ *Ibidem*, s. 290-291.

⁵ B. Góralczyk, *Wielki renesans. Chińska transformacja i jej konsekwencje*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2018, s. 447.

Projekt ten nie posiada jednoznacznie określonej definicji i zakresu terytorialnego oraz przedmiotowego. Podstawowym jego aspektem wydaje się być utworzenie sieci połączeń infrastrukturalnych i wzmocnienie połączeń handlowych pomiędzy Chinami a Europą, będącą najważniejszym partnerem gospodarczym Chin⁶. Jednak w szerszej perspektywie to również otwarta platforma współpracy pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi państwami i organizacjami, której celem jest poprawa koordynacji polityki zaangażowanym państw, łączności infrastruktury, a także współpraca w handlu, finansach, nauce i technologii⁷.

Potocznie stosowana nazwa projektu, „Nowy Jedwabny Szlak”, nawiązuje do historycznego Jedwabnego Szlaku, czyli sieci dróg handlowych, łączących Wschodnią i Południową Azję z basenem Morza Śródziemnego, którymi od czasów starożytnych transportowano towary – nie tylko jedwab, ale również żelazo, papier, złoto, przyprawy czy herbatę⁸. Pierwsze wzmianki o woli odtworzenia Nowego Jedwabnego Szlaku (wtedy jako platformy współpracy pomiędzy krajami Azji) datuje się na 1994 rok⁹. Jednak dopiero 19 lat później Xi Jinping dokonał formalnej inauguracji działań mających na celu utworzenie nowej wersji Szlaku. 7 września 2013 roku, podczas przemówienia na Uniwersytecie Nazarabajewa w Astanie (Kazachstan), prezydent ChRL wygłosił przemówienie pod tytułem „Promujemy przyjaźń między ludźmi i tworzymy lepszą przyszłość”, w którym zaproponował utworzenie „Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku” (ang. *Silk Road Economic Belt*). Niespełna miesiąc później, 3 października 2013, podczas przemówienia w indonezyjskim parlamencie w Dżakarcie, uzupełnił on tę koncepcję o równoległą inicjatywę „Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku” (ang. *21st-Century Maritime Silk Road*)¹⁰.

Idea odnowienia Jedwabnego Szlaku stała się popularna w chińskich mediach i środowisku eksperckim pod nazwą „Jeden Pas i Jedna Droga” (ang. *One Belt and One Road, OBOR*), będącą dokładnym tłumaczeniem z języka chińskiego. Z czasem nazwa ta uległa jednak zmianie. Uznano, że podkreślenie słowa *one* może być mylące i przywodzić na myśl pojedynczą sieć. Natomiast określenie Inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku (ang. *New Silk Road Initiative*) było uprzednio używane przez stronę amerykańską w kontekście wizji integracji krajów Azji Środkowej i Południowej¹¹. Nowa nazwa, „Inicjatywa Pasa i Szlaku” (ang. *Belt and Road Initiative, BRI*),

⁶ *China – Trade* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Komisji Europejskiej: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> [19.02.2021].

⁷ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny – szanse, zagrożenia i dalsze działania*, Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki i Zakupów, Warszawa 2020, s. 10. Dostępne online na stronie PSML: <https://psml.pl/wp-content/uploads/2020/12/Polska-a-Nowy-Szlak-Jedwabny-raport.pdf> [05.04.2021].

⁸ R. Sobiecki, *Dokąd prowadzi Nowy Jedwabny Szlak?*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie” 2017, nr 2, s. 6, DOI: 10.5604/01.3001.0010.4673.

⁹ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 9.

¹⁰ W. Tomaszewski, *Nowy Jedwabny Szlak*, 11 maja 2015. Dostępne online na stronie Centrum Studiów Polska-Azja: <http://www.polska-azja.pl/w-tomaszewski-nowy-jedwabny-szlak/> [19.02.2021].

¹¹ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 9.

ma za zadanie lepiej odzwierciedlać licznosc sieci w ramach projektu oraz jego integracyjny charakter¹². Nowa nazwa jest teraz domyslnie uzywana przez strone chińska. Rowniez inne strony zainteresowane inicjatywą są zachęcane do stosowania w wersji angielskiej wyłącznie określeń *Belt and Road Initiative* lub *the Land and Maritime Silk Road Initiative*.

Za pierwszy kamień milowy w rozwoju Inicjatywy można przyjąć utworzenie w 2014 roku Funduszu Jedwabnego Szlaku (ang. *Silk Road Fund*). Było to pierwsze przedsięwzięcie pokazujące gotowość strony chińskiej do ponoszenia inwestycji infrastrukturalnych wzdłuż szlaku. Kapitał funduszu wynosił 40 miliardów dolarów, a do października 2019 roku ze środków tych sfinansowano 34 projekty o łącznym koszcie 12,3 miliarda dolarów¹³. W 2015 roku powstał Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych (ang. *Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB*), którego celem jest zaspokajanie potrzeb infrastrukturalnych w Azji. Choć AIIB nie jest oficjalnie powiązany z Inicjatywą Pasa i Szlaku, są to projekty komplementarne, ponieważ finansowane projekty pozwolą na zwiększenie wymiany handlowej w Azji, ale także między Europą a Azją. Kapitał początkowy banku wynosił 100 miliardów dolarów¹⁴.

W 2015 roku z upoważnienia Rady Państwa ChRL wydany został dokument, zatytułowany „Wizja i działania na rzecz wspólnego budowania Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku oraz Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku” (ang. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*). Dokument ten scala obie inicjatywy budowy szlaków, lądowego oraz morskiego we wspólny projekt, i określa jego cele: koordynacja polityki krajów uczestniczących, ułatwienia komunikacyjne, niezakłócony handel, integracja finansowa i kontakty między mieszkańcami różnych krajów¹⁵. Rok później, podczas Plenum Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Chin, Inicjatywa została zdefiniowana jako jeden z celów w 13. planie pięcioletnim¹⁶. Od 1953 roku chińskie plany pięcioletnie są najważniejszym dokumentem wskazującym kierunki przyszłego rozwoju gospodarczego

¹² A. Stanzel, *China's Belt and Road – new name, same doubts?*, 19 May 2017. Dostępne online na stronie ECFR: https://ecfr.eu/article/commentary_chinas_belt_and_road_new_name_same_doubts/ [19.02.2021].

¹³ *Silk Road Fund's Investment & Cooperation with Belt & Road Countries* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Belt and Road News: <https://beltandroad.news/world/asia/silk-road-funds-investment-cooperation-with-belt-road-countries/> [20.02.2021].

¹⁴ *AIIB and OBOR* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie OBOReuropa: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/aiib-and-obor/> [20.02.2021].

¹⁵ *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, 2015. Dostępne online na stronie Belt and Road Forum: <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html> [21.02.2021].

¹⁶ *The 13th five-year plan for economic and social development of the People's Republic of China 2016-2020*, Central Committee of the Communist Party of China, Beijing 2016. Dostępne online na stronie NDRC: https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201612/P020191101481868235378.pdf [21.02.2021].

i społecznego kraju¹⁷. Te dwa dokumenty – „Wizja i działania...” oraz 13. plan pięcioletni można uznać za silną deklarację woli rozwoju Inicjatywy, jako że plany wyznaczane przez oficjalne dokumenty są później przez rząd Chin bardzo restrykcyjnie przestrzegane.

Kolejne lata rozwoju Inicjatywy wyznaczały dalszy rozwój tej koncepcji na arenie międzynarodowej. Podczas pierwszego „Forum Pasa i Szlaku na rzecz Współpracy Międzynarodowej” (ang. *Belt and Road Forum for International Cooperation*), które odbyło się w maju 2017 roku, 29 głów państw oraz 3 przedstawicieli największych organizacji międzynarodowych wspólnie debatowało przy okrągłym stole na temat synergii strategii rozwoju, promowania wzajemnych połączeń i łączności oraz zwiększania wymiany kulturalnej¹⁸. Efektem ustaleń był wspólny komunikat, obejmujący porozumienia wypracowane w pięciu obszarach: polityki, promocji handlu, połączeń infrastrukturalnych, współpracy finansowej i wymiany międzyludzkiej¹⁹. W sierpniu 2018 roku odbyło się sympozjum z okazji piątej rocznicy powstania Inicjatywy²⁰, natomiast w kwietniu 2019 miało miejsce drugie „Forum Pasa i Szlaku”, na którym tym razem na najwyższym szczeblu dyskusji zgromadziło się 38 głów państw oraz 2 przedstawicieli organizacji międzynarodowych²¹.

Jedną z deklarowanych podstaw Inicjatywy Pasa i Szlaku akcentowanych przez stroną chińską jest formuła „win-win cooperation”, czyli współpraca, na której korzystają wszystkie zaangażowane strony²². Jest to koncepcja silnie promowana przez rząd chiński w dokumentach i przemówieniach poruszających tematykę projektu, a także w międzynarodowych porozumieniach wypracowanych wspólnie z głowami zaangażowanych państw. Z jednej strony jest to koncepcja, która przekonuje decydentów państw świata, jako że przez ponad 7 lat rozwoju projektu wiele krajów wyraziło chęć udziału w Inicjatywie²³, poświadczając tym samym wolę „międzynarodowej współpracy ponad podziałami”. Należy jednak uwzględnić tu również drugą

¹⁷ D. Wong, *What to Expect in China's 14th Five Year Plan? Decoding the Fifth Plenum Communiqué*, 12 November 2020. Dostępne online na stronie China Briefing: <https://www.china-briefing.com/news/what-to-expect-in-chinas-14th-five-year-plan-decoding-the-fifth-plenum-communique/> [21.02.2021].

¹⁸ *Speech by Chinese Ambassador Huang Xingyuan at the Press Conference*, 19 May 2017. Dostępne online na stronie Ambasady ChRL na Cyprze: <http://cy.china-embassy.org/eng/xwdt/t1463595.htm> [21.02.2021].

¹⁹ *Joint communiqué of leaders roundtable of Belt and Road forum*, 15 May 2017. Dostępne online na stronie Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm [21.02.2021].

²⁰ M. Xuequan, *Xi gives new impetus to Belt and Road Initiative*, 28 August 2018. Dostępne online na stronie Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c_137423414.htm [21.02.2021].

²¹ *Joint Communiqué of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Drugiego Forum Pasa i Szlaku na rzecz Współpracy Międzynarodowej: <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0427/c36-1311.html> [21.02.2021].

²² A. Nobis, *Nowy Jedwabny Szlak, „win-win cooperation” i socjalizm z chińskim charakterem*, „Kultura i Wartości” 2016, nr 19, s. 8, DOI: 10.17951/kw.2016.19.5.

²³ C. Nedopil, *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*, 2021. Dostępne online na stronie Green Belt and Road Initiative Center: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1613924848467> [21.02.2021].

stronę medalu i kontrowersje związane ze zwiększaniem obecności i wpływu chińskich podmiotów w krajach członkowskich. Jako przykład mogą tu posłużyć problemy z chińskimi bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi (BIZ) realizowanymi w krajach Europy. O ile w regionie Europy Środkowo-Wschodniej chińskie BIZ postrzegane są zazwyczaj jako impuls rozwojowy, o tyle w innych krajach Unii Europejskiej widziane są raczej jako zagrożenie wynikające ze zwiększania się wpływów Chin w Europie. W Niemczech nabycie przez chińskich inwestorów części lub całości udziałów w niemieckich spółkach postrzeganych jako strategiczne (Kuka, Deutsche Bank, Daimler²⁴) wywołało niepokój i stanowiło impuls do wprowadzenia zmian prawnych pozwalających na kontrolowanie przejęć niemieckich przedsiębiorstw przez inwestorów zagranicznych. W efekcie przyjęto ustawę o zewnętrznych stosunkach ekonomicznych, która pozwala na zablokowanie nabycia powyżej 25% udziałów w niemieckich przedsiębiorstwach istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa²⁵.

Wokół projektu BRI można wskazać więcej kontrowersji i problemów. Jedną z trudności może stanowić dla europejskich firm startowanie w przetargach na rozbudowę infrastruktury, jako że Chiny łączą często udzielanie pożyczek z warunkiem przyznania kontraktów budowlanych chińskim firmom. Z kolei biedniejsze kraje, które decydują się na rozbudowę swojej infrastruktury z pomocą Chin, w konsekwencji niekiedy poważnie zadłużają się i uzależniają gospodarczo od wpływu dalekowschodniego giganta²⁶, a przyjęte inwestycje realizowane są w sposób określany jako nieprzejrzysty²⁷. W ogólnym ujęciu najczęściej stawianym zarzutem pod adresem tego projektu jest brak równości zarówno pod względem kontroli nad realizacją działań w Inicjatywie, jak i czerpania zysków z tych działań – na rzecz Chin, kosztem współpracujących krajów.

Biorąc pod uwagę zarówno informacje o BRI pochodzące z oficjalnych, rządowych źródeł Chin, jak i te przedstawiane przez często sceptycznie nastawione media innych krajów, nie sposób nie zauważyć, że owe wizje zdają się niekiedy przedstawiać dwa zupełnie różne projekty. Jednak bez względu na to, gdzie leży prawda, nie sposób nie uznać, że BRI to projekt ważny z punktu widzenia ładu światowego i kierunków rozwoju globalnej gospodarki. Ów globalny charakter projektu i wynikające z niego wnioski zostały opisane w kolejnym podrozdziale.

²⁴ *Chińska ofensywa inwestycyjna w Niemczech. "Strach"*, 23 maja 2018. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/pl/chi%C5%84ska-ofensywa-inwestycyjna-w-niemczech-strach/a-43888043> [15.03.2021].

²⁵ E. Radomska, *Chińskie bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Unii Europejskiej – kontrowersje i wyzwania*, „Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula” 2018, nr 2(56), s. 97-98. Dostępne online na stronie CEJSH: <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-b0a3016e-bbd6-4c40-887a-daf4f919cb4e> [05.04.2021].

²⁶ A. Becker, *Nowy Szlak Jedwabny: pułapka zadłużenia?*, 21 kwietnia 2018. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/pl/nowy-szlak-jedwabny-pu%C5%82apka-zad%C5%82u%C5%BCenia/a-43477346> [15.03.2021].

²⁷ *Nowy chiński Jedwabny Szlak nie spełnia oczekiwań*, 30 lipca 2018. Dostępne online na stronie Dziennika Gazety Prawnej: <https://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/1196782,nowy-chinski-jedwabny-szlak-nie-spelnia-oczekiwan.html> [15.03.2021].

1.2. Aspekt globalny Inicjatywy i jej wpływ na kraje uczestniczące

Ponieważ projekt BRI uznawany jest za otwarte porozumienie, nie istnieje oficjalna, zamknięta lista państw w nim uczestniczących. Na podstawie dokonanego przeglądu badań i opracowań obejmujących tę tematykę można zauważyć, że autorzy stosują 3 różne podejścia do określania zakresu BRI.

Pierwsze podejście zakłada, że członkami Inicjatywy są kraje, które podpisały z Chinami dwustronne umowy inwestycyjne (ang. *Bilateral Investment Treaty, BIT*)²⁸. Według stanu na marzec 2021 roku Chiny mają na koncie 145 BIT podpisanych z 130 krajami²⁹. Należy jednak zaznaczyć, że pierwsza z tych umów datowana jest na 1982 rok, a 144 ze 145 umów podpisano jeszcze przed formalną inauguracją BRI. Niemniej jednak BIT pełnią ogromną rolę w relacjach między państwami również w kontekście BRI, ponieważ są najważniejszym źródłem prawa regulującego inwestycje międzynarodowe i spory między inwestorem a państwem³⁰. Stanowią podstawowe ramy prawne regulujące chińskie inwestycje w ramach BRI. Można więc wywnioskować, że chociaż podpisana z Chinami BIT nie jest jeszcze ostateczną deklaracją obecności kraju w Inicjatywie, to jednak w przypadku chęci przystąpienia, podpisanie takiej umowy może być koniecznością, a zbiór obecnych sygnatariuszy to zbiór przynajmniej potencjalnych członków BRI.

Drugie podejście zakłada, że oficjalne członkostwo kraju w Inicjatywie rozpoczyna się wraz z podpisaniem z Chinami protokołu ustaleń (ang. *Memorandum of Understanding, MoU*) lub innego równoważnego dokumentu. Może to być protokół porozumienia (ang. *Memorandum of Agreement*), porozumienie ramowe (ang. *Framework Agreement*) czy wspólny komunikat (ang. *Joint Communique*)³¹, wspomniany już jako efekt ustaleń wypracowanych podczas pierwszego „Forum Pasa i Szlaku na rzecz Współpracy Międzynarodowej”³². Te dokumenty, choć nie są prawnie wiążące³³, podkreślają wyraźną wolę współpracy kraju (lub krajów czy

²⁸ *The Belt and Road Initiative: The First Seven Years*, CEIC, 2020, s. 21. Dostępne online na stronie CEIC: <https://info.ceicdata.com/en/our-insights-the-belt-and-road-initiative-report> [17.03.2021].

²⁹ *International Investment Agreements Navigator – China* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju: <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/countries/42/china> [17.03.2021].

³⁰ Z. Haver, *Building China's Belt and Road Initiative BIT by BIT*, 27 October 2020. Dostępne online na stronie East Asia Forum: <https://www.eastasiaforum.org/2020/10/27/building-chinas-belt-and-road-initiative-bit-by-bit/> [17.03.2021].

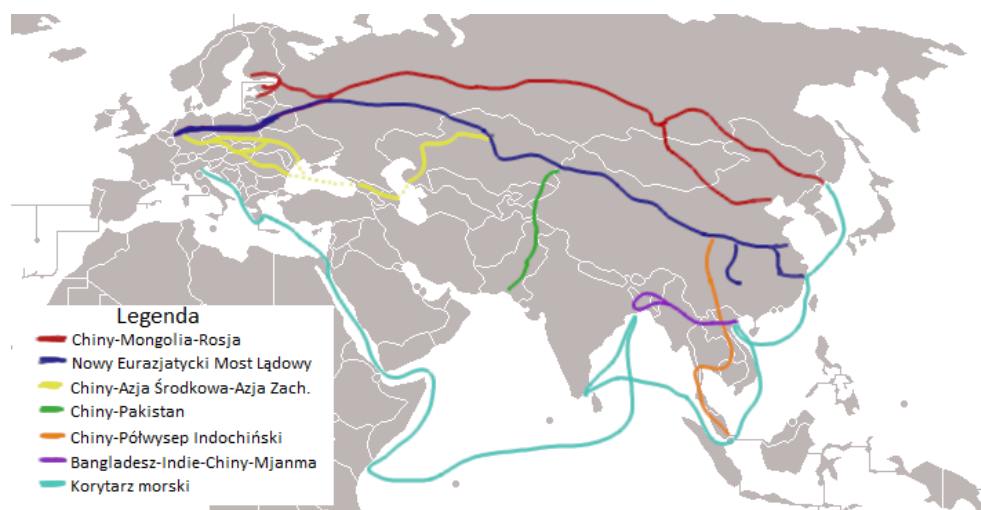
³¹ H. Wang, *The Belt and Road Initiative Agreements: Characteristics, Rationale and Challenges*, „World Trade Review” 2021, vol. 20(3), s. 301-304, DOI:10.1017/S1474745620000452

³² *Joint communique of leaders...*, *op. cit.*

³³ S. Ibold, *Cooperation agreements and MoUs under the Belt and Road Initiative*, 18 November 2018. Dostępne online na stronie Belt and Road Initiative: <https://www.beltroad-initiative.com/memorandum-of-understanding-belt-and-road-initiative/> [17.03.2021].

organizacji) z Chinami przy budowie i rozwijaniu projektu BRI. Według stanu na styczeń 2021 roku, od 133 do 140 państw przystąpiło do Inicjatywy poprzez podpisanie jednego z wymienionych dokumentów. Brak możliwości ustalenia jednoznacznej liczby państw wynika z niejednoznacznych lub sprzecznych dostępnych informacji – 7 krajów nie opublikowało potwierdzenia podpisania takiego porozumienia, lub wręcz temu zaprzeczyły³⁴.

Trzecią możliwością ustalenia listy państw członkowskich Inicjatywy jest określenie ich geograficznie. W takim przypadku członkami są kraje, których terytoria są umiejscowione wzdłuż szlaków BRI. Do tej pory w ramach BRI zostało zdefiniowanych siedem głównych szlaków (sześć połączeń lądowych i jedno morskie), zwanych korytarzami lub kierunkami ekonomicznymi. Ich orientacyjny przebieg przedstawiono na rys. 1.1.



Rysunek 1.1. Korytarze ekonomiczne BRI

Źródło: opracowanie własne na podstawie *The Belt and Road Initiative: The First Seven Years*, op. cit., s. 21; J. Jakóbowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *The Silk Railroad The EU-China rail connections: background, actors, interests*, OSW Studies, Warszawa 2018, s. 36-37. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-studies/2018-02-28/silk-railroad> [28.03.2021]; *The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape*, OECD Business and Finance Outlook 2018, OECD Publishing, Paris 2018, s. 11-12. Dostępne online na stronie OECD: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> [28.03.2021].

Termin „korytarz ekonomiczny” wskazuje tylko kierunek przepływu wartości między państwami i nie jest tożsamy z pojęciem korytarza transportowego, choć w pewnym zakresie kierunki ekonomiczne i korytarze transportowe mogą się pokrywać. Korytarze transportowe to jedna ze składowych kierunków ekonomicznych³⁵.

Największe znaczenie, zarówno z perspektywy Europy Środkowo Wschodniej i Polski, jak i całej Inicjatywy, ma Nowy Eurazjatycki Most Lądowy. Jest to korytarz oparty na linii kolejowej, łączący zachodnie Chiny z Rotterdamem w Holandii przez Kazachstan, Rosję,

³⁴ C. Nedopil, *Countries...*, op. cit.

³⁵ J. Pieriegud, *Nowy Szlak Jedwabny, Polska a intermodal*, „Kurier Kolejowy” 2016, nr 2, s. 22.

Białoruś i Polskę³⁶. Spośród wszystkich korytarzy lądowych jest to najkrótsze połączenie między Azją i Europą, o najlepszym stanie infrastruktury (poza krótkimi odcinkami linie kolejowe są zelektryfikowane i dwutorowe³⁷) i największej przepustowości³⁸. Pozostałe korytarze, ze względu na uwarunkowania infrastrukturalne, geopolityczne czy ekonomiczne są traktowane raczej jako uzupełnienia lub wręcz alternatywy dla Nowego Eurazjatyckiego Mostu Lądowego.

Ponieważ przebieg korytarzy ekonomicznych bezpośrednio przekłada się na zasięg terytorialny Inicjatywy, stanowią one istotny aspekt przy próbach określania listy krajów członkowskich. W tabeli 1.1 przedstawiono wykaz krajów uczestniczących w Inicjatywie, sporządzony na podstawie zakresu oddziaływania korytarzy ekonomicznych. Kraje, których terytoria znajdują się na umownej trasie więcej niż jednego korytarza zostały wymienione tylko raz.

Tabela 1.1. Kraje członkowskie BRI na podstawie przebiegu korytarzy ekonomicznych

Korytarz ekonomiczny	Kraje
Nowy Eurazjatycki Most Lądowy	Białoruś, Czechy, Holandia, Kazachstan, Niemcy, Polska, Rosja, Słowacja, Słowenia, Ukraina, Węgry
Chiny – Mongolia – Rosja	Estonia, Litwa, Łotwa, Finlandia, Mongolia
Chiny – Azja Środkowa – Azja Zachodnia	Albania, Armenia, Azerbejdżan, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Grecja, Gruzja, Iran, Irak, Izrael, Jordania, Kirgistan, Liban, Macedonia Północna, Mołdawia, Czarnogóra, Palestyna, Rumunia, Serbia, Syria, Tadżykistan, Turcja, Turkmenistan, Uzbekistan
Chiny – Półwysep Indochiński	Brunei, Laos, Kambodża, Malezja, Filipiny, Singapur, Tajlandia, Timor Wschodni, Wietnam
Bangladesz – Indie – Chiny – Mjanma	Bangladesz, Bhutan, Indie, Mjanma, Nepal, Sri Lanka
Chiny – Pakistan	Afganistan, Arabia Saudyjska, Bahrajn, Jemen, Katar, Kuwejt, Oman, Pakistan, Zjednoczone Emiraty Arabskie
Korytarz morski	Egipt, Etiopia, Indonezja, Kenia, Malediwy, Maroko, Nowa Zelandia, Panama, Korea Południowa, RPA

Źródło: opracowanie własne na podstawie *The Belt and Road Initiative in the global trade...*, *op. cit.*, s. 11-12; S. Davies Gleave, *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels 2018, s. 24. Dostępne online na stronie Parlamentu Europejskiego: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) [05.04.2021].

Zapoznanie się z listą państw bezpośrednio powiązanych ze szlakami ekonomicznymi Inicjatywy na pewno dostarcza cennych informacji w kontekście określania zasięgu tego projektu, jednak opieranie się tylko i wyłącznie na zakresie geograficznym to podejście

³⁶ S. Davies Gleave, *Research for TRAN Committee...*, *op. cit.*, s. 22.

³⁷ J. Jakóbowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *The Silk Railroad...*, *op. cit.*, s. 41.

³⁸ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 48.

niepozbowione wad. Inicjatywa Pasa i Szlaku to projekt na tyle otwarty i niedookreślony pod względem zakresu obejmowanych działań, że do udziału w nim są zachęcane również kraje bez dostępu do obecnie określonych korytarzy ekonomicznych. Widać to na przykładzie listy krajów członkowskich Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB). Członkami AIIB w Europie są na przykład Portugalia i Islandia, natomiast prospektywnymi członkami – większość krajów Ameryki Południowej czy Kanada³⁹.

Trudno jest więc jednoznacznie stwierdzić, które z przedstawionych podejść jest najbardziej właściwe przy określaniu rzeczywistego zasięgu terytorialnego Inicjatywy. Jeszcze trudniejszym zadaniem jest jednoznaczne określenie zamkniętej listy krajów członkowskich. Tym dobitniej świadczy to o globalnej roli i wpływie Inicjatywy. Ów globalny wpływ BRI można rozpatrywać nie tylko pod kątem liczby członków, ale również (a może przede wszystkim) pod kątem przewidywanych korzyści ekonomicznych, które ma przynieść światu i poszczególnym państwom.

Brytyjskie Centrum Ekonomii i Badań Biznesowych (ang. *Centre for Economics and Business Research, CEBR*) w swoim raporcie opublikowanym w 2019 roku szacowało, że do 2040 roku projekt BRI może zwiększać światowy PKB o nawet 7,1 biliona dolarów rocznie, co przekłada się na wzrost PKB szacowanego w 2040 roku o 4,2%⁴⁰. Oczywiście należy wziąć pod uwagę, że prognoz tych dokonano jeszcze przed wybuchem globalnej pandemii COVID-19, więc przedstawione wartości do pewnego stopnia zdezaktualizowały się. Jednak ciągle dostarczają informacji na temat potencjalnej siły i skali oddziaływania Inicjatywy w kontekście globalnej gospodarki.

Szczególne godne uwagi jest to, że według CEBR największym pojedynczym beneficjentem BRI, po Chinach, mają być Stany Zjednoczone⁴¹. Chociaż bezpośrednio nie będą uczestniczyć w tym projekcie, to wielkość ich gospodarki ma pozwolić na czerpanie zysków pośrednio, ze wzrostu światowego PKB. Inicjatywa ma zwiększyć PKB USA szacowane na 2040 rok o 1,4%. Na pierwszy rzut oka to niewiele w porównaniu do gospodarek innych dużych państw (na przykład prognoza dla Rosji zakłada analogiczną wartość aż 18%), ale bezwzględny wzrost będzie większy niż w przypadku jakiegokolwiek innej gospodarki poza Chinami. Poza opisanym kontekstem ekonomicznym, Stany Zjednoczone są również zainteresowane Inicjatywą Pasa i Szlaku ze względów geopolitycznych.

³⁹ *Members and Prospective Members of the Bank* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie AIIB: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> [19.03.2021].

⁴⁰ *From Silk Road to Silicon Road: How the Belt and Road Initiative will transform the global economy*, Centre for Economics and Business Research, The Chartered Institute of Building, London 2019, s. 9. Dostępne online na stronie CIOB: <https://www.ciob.org/blog/silk-road-silicon-road-how-belt-and-road-initiative-will-transform-global-economy> [05.04.2021].

⁴¹ *Ibidem*, s. 10.

Niewątpliwie USA i Chiny, jako największe na świecie gospodarki⁴² i państwa-mocarstwa, rywalizują o strefy wpływu i rynki zbytu. W ostatnich latach ta rywalizacja znacząco przyspieszyła i zaostrzyła się. Konieczność uregulowania relacji gospodarczych z Chinami była jednym z ważnych elementów programu wyborczego Donalda Trumpa w 2016 roku⁴³. Po wygranych wyborach ta retoryka była przez ówczesnego prezydenta USA kontynuowana, a wśród zarzutów stawianych władzom chińskim znalazły się: kradzież własności intelektualnej, przymusowe transfery technologii, zaniżanie realnej wartości waluty, subsydia państwowe oraz narastający deficyt handlowy. Prowadzonej przez oba kraje polityce protekcyjnej (w postaci zwiększonych taryf celnych czy sankcji nakładanych na przedsiębiorstwa z kraju konkurenta) towarzyszyły jednak negocjacje, które zaowocowały podpisaniem tymczasowego porozumienia 15 stycznia 2020 roku⁴⁴. Ponad rok później (marzec 2021) porozumienie to ciągle obowiązuje, jednak stosunki na linii USA-Chiny wciąż pozostają napięte, a konflikt nierozwiązany. Wszystko wskazuje również na to, że nowa administracja Białego Domu będzie kontynuowała politykę zapoczątkowaną przez Donalda Trumpa⁴⁵.

Skutki konfliktu pomiędzy dwoma tak ważnymi państwami odczuwa do pewnego stopnia cały świat, a w szczególności Unia Europejska, która jest dla obu stron sporu ważnym partnerem handlowym. Również Inicjatywa jest elementem tego konfliktu – USA traktują BRI jako element rywalizacji o dominację globalną. Z drugiej strony, rosnąca dominacja Chin w Europie i Azji osłabia inne konkurencyjne dla USA mocarstwo – Rosję⁴⁶. Stanowisko Stanów Zjednoczonych względem BRI, mimo że obecnie jest niejednoznaczne, ma jednak znaczący wpływ na rozwój tego projektu, a w strefie oddziaływania tego wpływu z pewnością znajduje się Polska.

⁴² D. Osowski, *Chiny za kilka lat będą największą gospodarką świata*, 1 lutego 2021. Dostępne online na stronie Parkiet: <https://www.parkiet.com/Gospodarka---Swiat/302019908-Chiny-za-kilka-lat-beda-najwieksza-gospodarka-swiata.html> [21.03.2021].

⁴³ H. Beech, *Donald Trump Talked a Lot About China at the Debate. Here's What China Thought About That*, 27 September 2016. Dostępne online na stronie Time: <https://time.com/4509121/china-presidential-debate-hillary-clinton-donald-trump/>; *Trump accuses China of 'raping' US with unfair trade policy*, 2 May 2016. Dostępne online na stronie BBC News: <https://www.bbc.com/news/election-us-2016-36185012> [21.03.2021].

⁴⁴ P. Paszak, *Wojna handlowa Chiny-USA: geneza, przebieg i skutki*, 3 kwietnia 2020. Dostępne online na stronie Warsaw Institute Think-Tank: <https://warsawinstitute.org/pl/wojna-handlowa-chiny-usa-geneza-przebieg-i-skutki/> [21.03.2021].

⁴⁵ B. Sawicki, *Trump odszedł, rywalizacja z Chinami trwa w najlepsze. Biden zamieni wojnę w wyścig*, 28 stycznia 2021. Dostępne online na stronie Forsal: <https://forsal.pl/swiat/usa/artykuly/8077877,trump-biden-stosunki-usa-z-chinami-plany-nowego-prezydenta.html> [21.03.2021].

⁴⁶ S. F. Starr, *US Perspectives on China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus*, „International Studies” 2019, nr 56(2-3), s. 82, DOI: 10.1177/0020881719851916.

1.3. Dotychczasowe miejsce i rola Polski w Inicjatywie

Stosunki międzynarodowe pomiędzy Polską a Chinami, odnowione w 1991 roku, przez wiele lat cechowała obustronna chęć podtrzymywania dobrych relacji i zacieśniania współpracy gospodarczej poprzez dialog polityczny⁴⁷. Za kamienie milowe tej relacji można uznać odbywające się na przestrzeni lat spotkania głów obu państw, których owocami były wydawane wspólne komunikaty oraz podpisywane umowy warunkujące współpracę. Wśród ważniejszych tego typu wydarzeń można wymienić wydanie przez prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego oraz przewodniczącego Jiang Zemina „Wspólnego Komunikatu Rzeczypospolitej Polskiej i Chińskiej Republiki Ludowej” w 1997 roku, mówiącego o nawiązaniu przez państwa współpracy między innymi w zakresie spraw zagranicznych, gospodarczo-handlowych i naukowo-technicznych⁴⁸, czy podpisanie w 2011 roku przez prezydenta Bronisława Komorowskiego i przewodniczącego Hu Jintao wspólnego oświadczenia o nawiązaniu stosunków partnerstwa strategicznego⁴⁹.

Poza spojrzeniem na bilateralne relacje między państwami należy również wziąć pod uwagę kamień milowy w postaci dołączenia Polski do grona państw Unii Europejskiej w 2004 roku. Od tamtego momentu Polska jest również stroną wszystkich relacji unijno-chińskich, które z pewnością można uznać za istotne z punktu widzenia gospodarki światowej. Unia Europejska od lat jest największym partnerem gospodarczym Chin, a od 2020 roku Chiny zastąpiły Stany Zjednoczone na miejscu największego partnera gospodarczego Unii⁵⁰. Jednak pod względem bilansu handlowego z pewnością jest to partnerstwo nieharmonijne. Jedynie 3 spośród 27 krajów Unii Europejskiej w 2020 roku zanotowały dodatnie saldo bilansu handlowego z Państwem Środka – były to Niemcy, Irlandia i Finlandia⁵¹. Dane dotyczące wymiany handlowej pomiędzy UE a Chinami przedstawiono na rysunku 1.2.

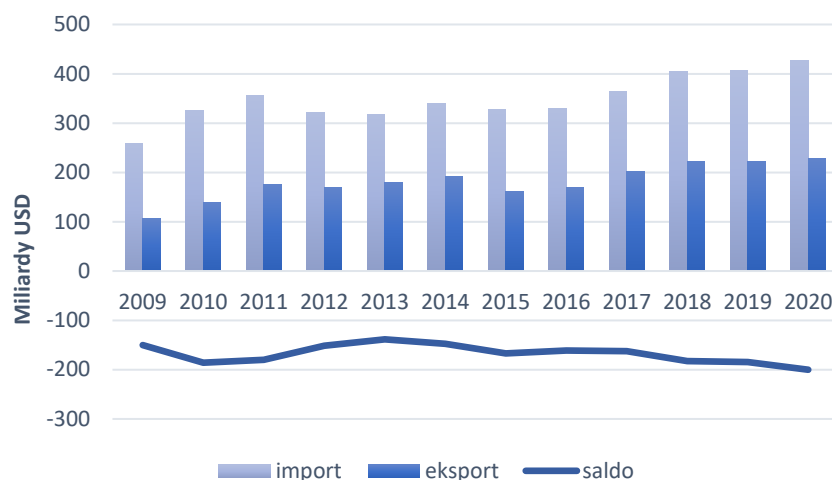
⁴⁷ A. Bartosiewicz, P. Szterlik, *Nowy Jedwabny Szlak a relacje polsko-chińskie*, „Ekonomia XXI Wieku” 2018, nr 4(20), s. 8, DOI: 10.15611/e21.2018.4.01.

⁴⁸ *Wizyta oficjalna w Chinach – Komunikat*, 17 listopada 1997. Dostępne online na Oficjalnej Stronie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.prezydent.pl/aleksandra-kwasniewskiego/aktualnosci/rok-2000-i-starsze/art,158,220,wizyta-oficjalna-w-chinach-komunikat.html> [24.03.2021].

⁴⁹ *Polsko-chińskie partnerstwo strategiczne*, 20 grudnia 2011. Dostępne online na Oficjalnej Stronie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.prezydent.pl/archiwum-bronislawa-komorowskiego/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/art,140,polsko-chinskie-partnerstwo-strategiczne.html> [24.03.2021].

⁵⁰ *China-EU - international trade in goods statistics*, [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics&oldid=512844#EU_and_China_in_world_trade_in_goods [24.03.2021].

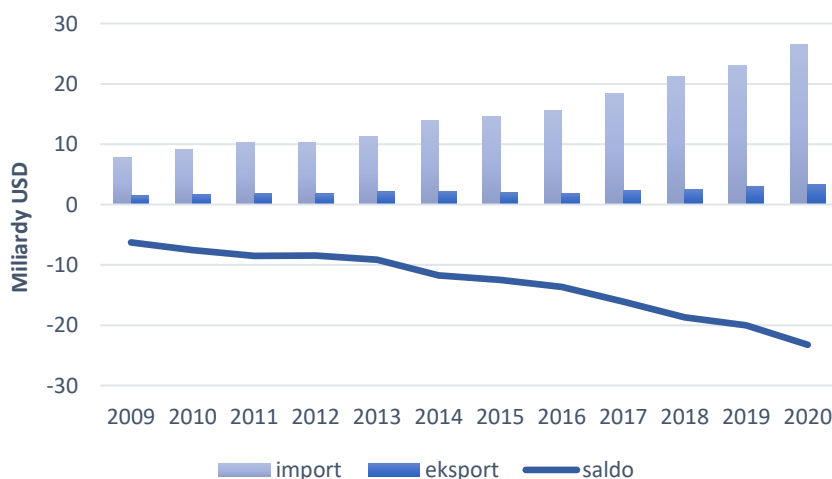
⁵¹ *Ibidem*.



Rysunek 1.2. Wymiana handlowa pomiędzy UE a Chinami

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Direction of Trade Statistics (DOTS)*. Dostępne online na stronie Międzynarodowego Funduszu Walutowego (IMF): <https://data.imf.org/?sk=9D6028D4-F14A-464C-A2F2-59B2CD424B85> [07.04.2021].

Również Polska, pomimo bycia szóstą pod względem wielkości gospodarką Unii Europejskiej⁵², swoich relacji z Chinami nie opiera na silnym, zrównoważonym partnerstwie handlowym. W 2020 roku spośród 27 krajów UE Polska osiągnęła drugi największy deficyt handlowy z Chinami, rzędu ponad 20 milionów euro. Dane dotyczące wymiany handlowej pomiędzy Polską a Chinami przedstawiono na rysunku 1.3.



Rysunek 1.3. Wymiana handlowa pomiędzy Polską a Chinami

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Direction of Trade Statistics (DOTS)*..., op. cit.

Jednak z perspektywy naszego partnerstwa z Państwem Środka ważniejsze od relacji ekonomicznych wydają się być relacje geopolityczne. Z tej perspektywy, oprócz Unii Europejskiej

⁵² J. Rosa, *Niemcy odpowiadają za niemal 1/4 całego PKB Unii Europejskiej. Polska może przegonić już tylko Holandię*, 22 stycznia 2021. Dostępne online na stronie 300gospodarka: <https://300gospodarka.pl/news/niemcy-odpowiadaja-za-niemal-1-4-calego-pkb-unii-europejskiej-polska-moze-przegonic-juz-tylko-holandie> [24.03.2021].

ważną rolę pełni także format 17+1 powstały oficjalnie w 2012 roku (wtedy jeszcze jako 16+1) z inicjatywy Chin i państw Europy Środkowo-Wschodniej (EŚW). W skład grupy tych państw od początku wchodziło 11 krajów Unii Europejskiej (Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Węgry) oraz 5 krajów bałkańskich (Albania, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Macedonia Północna, Serbia), natomiast 17. państwo, Grecja, dołączyła do formatu w 2019 roku⁵³. Podczas pierwszego szczytu 16+1, który odbył się w 2012 roku w Warszawie, ówczesny premier Chin Wen Jiabao przedstawił plan współpracy dla zaangażowanych krajów, oparty na 12 krokach wzajemnej współpracy w zakresie inwestycji infrastrukturalnych, transportu, finansów, turystyki, kultury i nauki⁵⁴. Polska jest obecnie największą gospodarką platformy 17+1, jednak nie odzwierciedlają tego dane dotyczące wartości poczynionych przez Chiny inwestycji.

Według danych American Enterprise Institute (AEI) chińskie inwestycje w EŚW od 2012 do 2020 roku miały łączną wartość ponad 31 miliardów dolarów. Największa aktywność inwestycyjna miała miejsce w Serbii (23 projekty o łącznej wartości prawie 10 miliardów dolarów)⁵⁵. Projekty budowlane i modernizacyjne obejmowały przede wszystkim w przemyśle stalowy i zbrojeniowy, a także inteligentną infrastrukturę⁵⁶. Kolejne miejsca zajęły Grecja i Węgry (z inwestycjami sięgającymi odpowiednio 4,5 oraz 3,6 miliarda dolarów). Polska zajmuje 4. miejsce, a wartość zrealizowanych projektów opiewa na około 2,8 miliarda dolarów. Warto jednak odnotować, że 4 z 17 krajów formatu 17+1 są nieobecne na mapie inwestycji. Są to Albania, Estonia, Litwa i Słowacja. To nierówne traktowanie krajów członkowskich to nie jedyny zarzut stawiany współpracy w ramach tej platformy. Wśród opinii dotyczących 17+1 dominują krytyczne interpretacje, ukazujące chińskie działania jako strategię „dziel i rządź” (mającą na celu rozbięcie jedności Unii Europejskiej), a także zwracające uwagę na to, że przyciąganie chińskiego kapitału ma zwiększyć zależność krajów EŚW od Chin⁵⁷.

Zarówno wśród krajów Unii Europejskiej, jak i państw członkowskich formatu 17+1, Polska pełni w relacjach z Chinami dość ważną, ale z pewnością nie kluczową rolę. Jednak z uwagi

⁵³ E. Kavalski, *China's "16+1" Is Dead? Long Live the "17+1"*, 29 March 2019. Dostępne online na stronie The Diplomat: <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-161-is-dead-long-live-the-171/> [24.03.2021].

⁵⁴ A. Bartosiewicz, P. Szterlik, *Poland on the New Silk Road. Current state and perspectives*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2020, s. 16-17.

⁵⁵ *China Global Investment Tracker* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie American Enterprise Institute: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> [24.03.2021].

⁵⁶ V. Steinmetz, M. Pauly, *Chinas zweifelhafte Versprechen*, 11 April 2019. Dostępne online na stronie Spiegel Politik: <https://www.spiegel.de/politik/ausland/china-und-osteuropa-wo-pekings-mehr-verspricht-als-haelt-a-1262207.html> [24.03.2021].

⁵⁷ M. Kaczmarek, J. Jakóbowski, *Nietrafiona oferta Pekinu: „16+1” a chińska polityka wobec Unii Europejskiej*, 15 września 2017. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2017-09-15/nietrafiona-oferta-pekinu-161-a-chinska-polityka-wobec-unii> [24.03.2021].

na swoje położenie geograficzne i geopolityczne stanowi ważne ogniwo Inicjatywy Pasa i Szlaku. Wschodnia granica Polski stanowi bowiem zewnętrzną granicę Unii Europejskiej oraz wyznacza granicę Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (ang. *Eurasian Economic Union, EAEU*), co jest bardzo istotne z punktu widzenia transportu towarów trasami BRI. Euroazjatycka Unia Gospodarcza jest jednym z efektów dążenia do integracji na obszarze postradzieckim. Inicjatywę tę zapoczątkowało powołanie w 2010 roku Euroazjatyckiej Unii Celnej. Jest to umowa zakładająca utrzymywanie wspólnej przestrzeni celnej dla trzech krajów: Rosji, Białorusi i Kazachstanu. W 2014 roku zakres współpracy został rozszerzony o swobodny przepływ kapitału, siły roboczej, towarów i usług, a do wspólnoty dołączyły Armenia i Kirgistan⁵⁸. Już w 2011 roku Władimir Putin, ówczesnie premier Rosji, zapowiadał rozszerzenie współpracy celnej pomiędzy trzema założycielskimi i kolejnymi krajami, a mającą powstać EAEU określał jako „organizację, która może stać się na tyle wpływowa, żeby pełnić rolę łącznika pomiędzy Europą i dynamicznie rozwijającym się regionem Azji i Pacyfiku”⁵⁹. Te przewidywania okazały się faktycznie niedalekie od prawdy, jako że EAEU w kontekście transportu w Inicjatywie BRI przez Nowy Eurazjatycki Most Lądowy pełni bardzo ważną rolę ze względu na uwarunkowania celne, infrastrukturalne oraz geopolityczne.

Dzięki funkcjonowaniu Unii Celnej towary transportowane z Chin do Europy przez Nowy Eurazjatycki Most Lądowy tylko dwukrotnie podlegają formalnościom celnym – na granicy Chin i Kazachstanu oraz na granicy Białorusi i Polski⁶⁰. Istotnie wpływa to na dynamikę procesu transportowego, ponieważ formalności graniczne mogą znacząco wydłużyć czas potrzebny na przetransportowanie towarów w miejsce docelowe. Szczególnie widoczne było to w początkowej fazie pandemii COVID-19, kiedy szczególnie wzmożone kontrole na granicach czasowo sparaliżowały transport międzynarodowy⁶¹.

Pod względem infrastrukturalnym wykorzystanie korytarza przebiegającego przez kraje EAEU również jest w pełni uzasadnione. Nowy Eurazjatycki Most Lądowy cechuje się najlepszą jakością infrastruktury spośród wykorzystywanych korytarzy, a transport odbywa się w całości z wykorzystaniem kolei. Nie zachodzi więc konieczność wykorzystania transportu

⁵⁸ K. Czerewacz-Filipowicz, *Zakres procesów integracyjnych w ramach Unii Celnej Rosji, Białorusi i Kazachstanu*, „International Business and Global Economy” 2014, nr 33, s. 235, DOI: 10.4467/23539496IB.13.016.2401.

⁵⁹ *Article by Prime Minister Vladimir Putin "A new integration project for Eurasia: The future in the making"*, 20 September 2011. Dostępne online na stronie Stałego Przedstawicielstwa Federacji Rosyjskiej w Unii Europejskiej: <https://russiaeu.ru/en/news/article-prime-minister-vladimir-putin-new-integration-project-eurasia-future-making-izvestia-3-> [25.03.2021].

⁶⁰ J. Nazarko, K. Kuźmich, K. Czerewacz-Filipowicz, *Polska na Nowym Jedwabnym Szlaku*, „Transport Manager” 2016, nr 2, s. 42. Dostępne online w Repozytorium CeON: <https://depot.ceon.pl/handle/123456789/9638> [05.04.2021].

⁶¹ J. Niedźwiedzki, *Koronawirus uderza w punktualność dostaw. Kiedy przewoźnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienia?*, 23 marca 2020. Dostępne online na stronie Trans.INFO: <https://trans.info/pl/koronawirus-uderza-w-punktualnosc-dostaw-za-co-odpowiada-przewoznik-178062> [26.03.2021].

intermodalnego i dokonywania przeładunku kontenerów z pociągów na statki i odwrotnie, jak ma to miejsce w przypadku innych korytarzy. Wspomniane już miejsca dokonywania formalności celnych są tożsame z miejscami, w których należy dokonać przeładunku ze względu na zmieniającą się szerokość toru kolejowego. W Chinach i w Polsce szerokość ta wynosi 1435 mm, natomiast na terytorium EAEU 1520 mm⁶². Koordynacją przewozów na terenie krajów EAEU zajmuje się powołana w 2014 spółka UTLC ERA (ang. *United Transportation and Logistics Company, Eurasian Rail Alliance*), zrzeszająca przewoźników kolejowych trzech państw członkowskich – Russian Railways, Belarussian Railways oraz Kazakhstan Temir Zholy⁶³. Do zadań UTLC ERA należy między innymi ujednolicenie cenników i procedur, udoskonalanie systemu obiegu kontenerów czy opracowanie rozkładów jazdy⁶⁴. Dzięki wymienionym uwarunkowaniom to połączenie w ramach BRI pozwala na osiągnięcie najkrótszego czasu przewozu z Chin do Europy.

Natomiast z perspektywy geopolitycznej, duże znaczenie w Inicjatywie BRI odgrywa Rosja. Jako regionalne mocarstwo jest istotna dla Chin zarówno jako „sojusznik” w regionie Eurazji, jak i jako potencjalny partner w stosunkach ze Stanami Zjednoczonymi. Niewątpliwa jest jej dominacja w EAEU⁶⁵, a co za tym idzie – decydujący głos w każdej podejmowanej decyzji dotyczącej współpracy oraz rozwoju infrastruktury na terenie krajów członkowskich. Jest ważnym eksporterem surowców i metali szlachetnych (takich jak pallad czy platyna), istotnych dla funkcjonowania chińskiego przemysłu. To właśnie Rosja była odpowiedzialna za około 80% wymiany handlowej EAEU z Chinami w 2020 roku⁶⁶. Ponadto, jako strona konfliktu na Krymie Rosja ma możliwość nakładania i zdejmowania sankcji na produkty europejskie oraz zablokowania ich tranzytu przez swoje terytorium.

Wszystkie wymienione powyżej uwarunkowania dotyczące EAEU, a co za tym idzie, roli Nowego Eurazjatyckiego Mostu Lądowego w Inicjatywie, bezpośrednio dotyczą pozycji Polski w BRI. Korytarz ten w okolicach Moskwy rozdziela się bowiem na trzy rozwidlenia, spośród których środkowe przebiega przez Białoruś do przejścia granicznego Terespol/Brześć. Przebieg wschodniej części Nowego Eurazjatyckiego Mostu Lądowego przedstawiono na rysunku 1.4.

⁶² *Railways* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Central Intelligence Agency World Factbook: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/railways/> [25.03.2021].

⁶³ *About* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie UTLC ERA: <https://www.utlc.com/en/about/> [26.03.2021].

⁶⁴ J. Jakóbowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *The Silk Railroad...*, op. cit., s. 42.

⁶⁵ K. Czerewacz-Filipowicz, *Zakres procesów integracyjnych...*, op. cit., s. 235.

⁶⁶ *Статистика ЕАЭС январь - декабрь 2020 года*, [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Euroazjatyckiej Komisji Ekonomicznej: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2020/12.aspx [26.03.2021].



Rysunek 1.4. Wschodnia część korytarza Nowy Eurazjatycki Most Lądowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie J. Jakóbski, K. Popławski, M. Kaczmarski, *The Silk Railroad...*, op. cit., s. 38.

Spośród trzech przedstawionych tras to środkowa obsługuje zdecydowaną większość ruchu towarowego z Chin do Europy. W 2020 roku w terminalu Małaszewicze nastąpił przeładunek aż 94% wolumenu towarów docierających do Europy przez Nowy Eurazjatycki Most Lądowy⁶⁷. Obecnie przez terminal przejeżdża do 40 par pociągów na dobę, a możliwości przeładunkowe terminali kontenerowych spółek takich jak Adampol, Agrostop, Euro-Port czy PKP Cargo sięgają łącznie nawet 550 tysięcy TEU (jednostka objętości równa objętości kontenera 20-stopowego) rocznie⁶⁸. Możliwości przeładunkowe rejonu przeładunkowego nie są jednak wystarczające, a pociągi jadące z Chin muszą nierzadko oczekiwać na przeładunek nawet do kilku dni. Planowana jest modernizacja terminala, która ma pozwolić na osiągnięcie przepustowości rzędu 55 pociągów na dobę⁶⁹. Z pewnością jest to ważna i potrzebna do zachowania przewagi konkurencyjnej inwestycja, szczególnie w świetle informacji o ambicjach sąsiednich krajów (na przykład Ukrainy⁷⁰ czy Łotwy⁷¹) do przekierowania części tranzytu na ich terytoria.

⁶⁷ B. Baca, T. Kula, *Jak wsiąść do chińskiego pociągu?*, „Dziennik Gazeta Prawna” nr 54, 19-21 marca 2021, s. 21.

⁶⁸ *Terminal Małaszewicze* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Adampol S.A.: <https://www.adampolsa.com.pl/terminale/>; *Terminal Przeładunkowy AGROSTOP* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne/16151,Terminal-Przeładunkowy-AGROSTOP.html>; *OFERTA: Infrastruktura* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Europort: <http://www.cleuroport.pl/infrastruktura.php>; *PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne/13257,PKP-Cargo-Centrum-Logistyczne-Malaszewicze.html> [27.03.2021].

⁶⁹ J. Madryas, *Rząd szykuje kolejną gigantyczną inwestycję. Cztery miliardy na Małaszewicze?*, 26 stycznia 2021. Dostępne online na stronie Rynek Infrastruktury: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/mobile/rzad-szykuje-kolejna-gigantyczna-inwestycja-cztery-miliardy-na-malaszewicze-75126.html> [27.03.2021].

⁷⁰ M. van Leijen, *Another direct train from China arrives in Ukraine*, 17 August 2020. Dostępne online na stronie Rail Freight: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2020/08/17/another-direct-train-from-china-arrives-in-ukraine/?gdpr=accept> [27.03.2021].

⁷¹ A. Spruds, A. Palkova, A. Bikovs, *Central Asia and connectivity: a view from Latvia*, 22 October 2020. Dostępne online na stronie Latvian Institute of International Affairs: <https://www.liia.lv/en/opinions/central-asia-and-connectivity-a-view-from-latvia-877> [27.03.2021].

Pozycja Polski w Inicjatywie BRI jest istotna z geograficznego i geopolitycznego punktu widzenia, jednak należy również brać pod uwagę scenariusz, w którym rola Polski z czasem będzie marginalizowana na rzecz innych krajów. Należy bowiem pamiętać o specyfice ustroju i systemu działania Chin. Przez korytarze ekonomiczne BRI transportowane są towary nadawane, odbierane i obsługiwane przez przedsiębiorstwa prywatne, ale sama Inicjatywa to przede wszystkim projekt rządowy, tak więc ustalenia dotyczące przebiegu najważniejszych tras czy nowych inwestycji w ramach BRI odbywają się na poziomie rządowym.

Z perspektywy rządu Polski trudno jest jednoznacznie stwierdzić, jaka strategia jest realizowana w związku z BRI. Niektóre wypowiedzi znaczących rangą polityków (między innymi premier Beaty Szydło⁷² czy ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka⁷³) wyrażały entuzjastyczne nastawienie do projektu. Niektóre zaś (jak w przypadku ministra obrony narodowej Antoniego Macierewicza⁷⁴) były wobec niego zdecydowanie krytyczne. Polska wydaje się nie posiadać precyzyjnej i konsekwentnie realizowanej, długofalowej strategii rozwoju polityki zagranicznej wobec Chin, natomiast jej stanowisko względem BRI określane jest jako „reakcyjne”⁷⁵.

Ważny i warty podkreślenia w omawianym kontekście jest także aspekt relacji Polski ze Stanami Zjednoczonymi. Inicjatywa Pasa i Szlaku jest do pewnego stopnia przejawem politycznej rywalizacji Pekinu z Waszyngtonem na arenie międzynarodowej. Spośród tych dwóch państw Polska zdaje się opowiadać raczej po stronie USA, uznając ten kraj za gwaranta bezpieczeństwa militarnego⁷⁶. Pozycję Polski w Inicjatywie BRI można więc uznać za niedookreśloną, a wpływ na nią ma szereg różnorodnych czynników.

⁷² *Nowy Jedwabny Szlak to ogromne możliwości i korzyści gospodarcze*, 20 czerwca 2016. Dostępne online na stronie Prawa i Sprawiedliwości: <http://pis.org.pl/aktualnosci/nowy-jedwabny-szlak-to-ogromne-mozliwosci-i-korzysci-gospodarcze> [27.03.2021].

⁷³ *Adamczyk: Nowy Jedwabny Szlak przyda się Polsce, ale...*, 16 marca 2018. Dostępne online na stronie Biznes Alert: <https://biznesalert.pl/adamczyk-nowy-jedwabny-szlak-polska/> [27.03.2021].

⁷⁴ *Antoni Macierewicz: Nowy Jedwabny Szlak to zagrożenie dla Polski*, 15 grudnia 2016. Dostępne online na stronie Nowa Polityka: <https://geopolityka.net/antoni-macierewicz-nowy-jedwabny-szlak-to-zagrozenie-dla-polski/> [27.03.2021].

⁷⁵ M. Mrożek, *Rok Psa to rok współpracy*, 15 lutego 2018. Dostępne online na stronie Rzeczpospolita: <https://www.rp.pl/Opinie/302159830-Rok-Psa-to-rok-wspolpracy.html> [27.03.2021].

⁷⁶ P. Tomaszewska, A. Pohl, *Dilemmas related to the Poland's participation in the Chinese Belt and Road Initiative*, „Przegląd Statystyczny” 2019, nr 12, s. 173, DOI: 10.14746/ps.2019.1.11.

2. Inicjatywa Pasa i Szlaku w wymiarze regionalnym świata i Europy

2.1. Analiza wpływu Inicjatywy na możliwości rozwoju regionalnego

Inicjatywa Pasa i Szlaku to niewątpliwie projekt, który swoim zasięgiem oddziaływania obejmuje znaczną część świata. Jak wykazano w rozdziale 1, dokładny zakres terytorialny projektu jest niejednoznaczny. Również działania samych Chin (czyniące Inicjatywę tak otwartym, nieprecyzyjnie zdefiniowanym porozumieniem, pozbawionym wyraźnie określonych zasad uczestnictwa i współpracy) nie ułatwiają rozstrzygnięcia w tym aspekcie. Owa niejednoznaczność jest często krytykowana przez zachodnich badaczy. Inicjatywa określana jest przez niektórych z nich jako „elastyczny pojemnik na konieczne, ale nieprzewidywalne przyszłe adaptacje” czy też „luźna koperta programowa (ang. *policy envelope*), zdolna do elastycznego rozszerzania się w miarę zmieniających się potrzeb”⁷⁷.

Takie opinie potwierdzane są przez informacje o próbach pogłębiania przez Chiny stosunków gospodarczych choćby z krajami Ameryki Środkowej i Południowej⁷⁸. To właśnie ów niedookreślony zakres przedmiotowy i terytorialny Inicjatywy sprawia, że projekty, takie jak budowa portu w Chancay w Peru przez chińskie przedsiębiorstwo China Ocean Shipping Corporation (COSCO) mogą, lecz nie muszą być uznawane jako część BRI⁷⁹. Jednak to „poszerzanie” zakresu Inicjatywy można póki co uznać za retoryczne, ponieważ należy zauważyć, że korytarze transportowe nakreślone we wspomnianej już publikacji „Wizja i działania...” znajdują się w Europie i Azji. Na potrzeby niniejszej pracy uznano więc, że BRI jak dotąd realnie i w największym stopniu koncentruje się na dwóch kontynentach: Azji i Europie. Natomiast jako kluczowe dla Inicjatywy regiony można wyróżnić Azję Centralną, Azję Południowo-Wschodnią, Bliski Wschód oraz Europę Środkowo-Wschodnią⁸⁰.

Wyróżnione regiony można uznać za pierwszy, najszerszy poziom współpracy w ramach BRI. W drugiej kolejności można wyróżnić stosunki bilateralne pomiędzy Chinami a krajami członkowskimi, a na trzecim – kooperację z najważniejszymi regionami wybranych państw, kluczowymi dla powodzenia globalnych planów rozwoju Inicjatywy. Na pierwszym poziomie

⁷⁷ J. Garlick, *The Regional Impacts of China's Belt and Road Initiative*, „Journal of Current Chinese Affairs” 2020, vol. 49(1), pp. 4-5, DOI: 10.1177/1868102620968848.

⁷⁸ C. Nugent, C. Campell, *The U.S. and China Are Battling for Influence in Latin America, and the Pandemic Has Raised the Stakes*, 4 February 2021. Dostępne online na stronie Time: <https://time.com/5936037/us-china-latin-america-influence/> [31.03.2021].

⁷⁹ M. Labrut, *Cosco Shipping Ports inks deal to build \$3bn port in Chancay, Peru*, 15 May 2019. Dostępne online na stronie Seatrade Maritime: <https://www.seatrade-maritime.com/americas/cosco-shipping-ports-inks-deal-build-3bn-port-chancay-peru> [31.03.2021].

⁸⁰ J. Garlick, *The Regional Impacts...*, op. cit., s. 3-4.

współpraca odbywa się z udziałem działających pod chińskim kierunkiem organizacji i platform. Dla państw Azji jest to na przykład Szanghajska Organizacja Współpracy (ang. *Shanghai Cooperation Organization, SCO*), dla Europy – wspomniany już format 17+1, natomiast dla państw Bliskiego Wschodu – Forum Współpracy między Chinami i Państwami Arabskimi (ang. *China–Arab States Cooperation Forum, CASC*)⁸¹. Drugi poziom współpracy, wyrażany poprzez stosunki bilateralne, jest realizowany przez umowy i porozumienia podpisywane przez głowy państw, natomiast trzeci odbywa się w większości poprzez inwestycje ukierunkowane na określone rezultaty biznesowe. Można więc zauważyć, że im bardziej zawężony zakres współpracy w ramach BRI, tym mniej owa współpraca odbywa się na gruncie idei, a bardziej na gruncie określonych projektów. I to właśnie poprzez realizowane projekty i ich rezultaty można rozpatrywać możliwości rozwoju regionalnego i korzyści dla mieszkańców krajów członkowskich Inicjatywy.

Inwestycje w ramach BRI w głównej mierze skupiają się wokół sieci korytarzy transportowych, obejmując budowę lub modernizację infrastruktury transportowej (drogowej, kolejowej, lotniczej jak i morskiej). Planowana i realizowana jest jednak nie tylko budowa nowych lotnisk czy portów morskich, ale także infrastruktury przesyłowej (ropociągi, gazociągi) i telekomunikacyjnej⁸². Dla wielu krajów położonych wzdłuż szlaków BRI, szczególnie tych o niskim poziomie rozwoju, możliwość uzyskania wsparcia gospodarczego Chin oznacza szansę na wyjście z pułapki niskiego lub średniego dochodu. Kraje te mają duże braki w infrastrukturze związanej z handlem i transportem, co ogranicza ich produktywność, zwiększa koszty prowadzenia działalności gospodarczej i zmniejsza atrakcyjność dla inwestorów zewnętrznych⁸³. Jednak koszty wiążące się z uzupełnieniem owych braków zazwyczaj przerastają możliwości budżetowe rozwijających się krajów.

Według prognoz PwC, finansowanie projektów związanych z infrastrukturą na świecie pochłonie w latach 2015-2030 około 49 bilionów dolarów, a rozwijające się kraje Azji (z wyłączeniem Chin) będą potrzebować z tego 6 bilionów dolarów⁸⁴. Inwestycje zebrane pod parasolem Inicjatywy mogą zaspokoić część tych potrzeb, a także pozytywnie wpłynąć na inne wskaźniki związane z globalną gospodarką. Szacuje się, że dzięki rozwojowi infrastruktury

⁸¹ J. Garlick, *The Regional Impacts...*, op. cit., s. 5.

⁸² D. Choroś-Mrozowska, *Global and regional consequences of the Chinese Belt and Road Initiative*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2019, nr 63(6), s. 13, DOI: 10.15611/pn.2019.6.01.

⁸³ *Ibidem*, s. 15.

⁸⁴ D. Wijeratne et al., *Repaving the ancient Silk Routes*, PwC Growth Market Centre, June 2017, s. 12. Dostępne online na stronie PwC: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web-full.pdf> [31.03.2021].

w ramach BRI czas dostawy skróci się o 1,2 do 3% w skali świata⁸⁵, natomiast aż o 12% dla krajów położonych wzdłuż korytarzy ekonomicznych⁸⁶, co z pewnością znacząco wpłynie na koszty handlu, a więc i wymianę handlową. Ta ma wzrosnąć o 2,8% do 9,7% w przypadku gospodarek bezpośrednio zaangażowanych w projekt oraz od 1,7% do 6,2% dla całego świata⁸⁷.

Poprzez rozwój infrastruktury i handlu ma wzrosnąć również potencjał do rozwoju przemysłu w krajach członkowskich. Możliwość kooperacji zdolności produkcyjnych (ang. *production capacity co-operation, PCC*), zakładającej gromadzenie zasobów w celu uruchomienia wcześniej nierentownych zdolności przemysłowych, odnosi się do pojawienia się w tym kontekście do Chin jako nowego źródła kapitału, pomysłów i know-how⁸⁸. Odnowione zdolności przemysłowe w połączeniu z innymi inwestycjami kapitałowymi, jak również projektami typu *greenfield*, mają potencjał, aby wpływać na krajobraz gospodarczy regionów i krajów – szczególnie tych o niższym poziomie rozwoju. Są to często miejsca, w których struktura ludności charakteryzuje się wysokim odsetkiem ludzi młodych, borykających się z problemem słabego rozwoju rynków pracy i wysokiego bezrobocia. Rozwój infrastruktury, handlu i przemysłu może dać tym miejscom możliwość wykorzystania własnego potencjału i wejścia na ścieżkę wzrostu, w tym stworzenia wielu miejsc pracy. Prognozy Banku Światowego zakładają, że projekty realizowane w ramach BRI mogą przyczynić się do wydostania 7,6 mln osób ze skrajnego ubóstwa (życia za mniej niż 1,90 dolara dziennie) oraz 32 mln osób z umiarkowanego ubóstwa (życia za mniej niż 3,20 dolara dziennie)⁸⁹.

Budowane przez chińskich inwestorów porty, drogi, koleje, tamy i elektrownie są śmiałą manifestacją wpływów i możliwości Chin. Jednocześnie, długoterminowe skutki nagłej eksplozji chińskich projektów budowlanych w krajach rozwijających się nie są jeszcze do końca jasne. Wśród wymienianych w tym kontekście zagrożeń można wyróżnić obawy społeczne związane ze współpracą z pracownikami i przedsiębiorstwami z Chin, wzrost zależności finansowej od Chin, ryzyko utraty kontroli nad strategicznymi aktywami czy wykorzystanie mniej przyjaznych dla środowiska technologii⁹⁰.

Jako przykład ilustrujący obawy społeczne związane z BRI może posłużyć sytuacja w Azji Centralnej i Południowo-Wschodniej, gdzie zauważalna jest znacząca różnica w postrzeganiu

⁸⁵ D. Choroś-Mrozowska, *Global...*, *op. cit.*, s. 15.

⁸⁶ *Belt and Road Economics. Opportunities and risks of transport corridors*, The World Bank, Washington 2019, s. 5, DOI: 10.1596/978-1-4648-1392-4.

⁸⁷ *Ibidem*, s. 5.

⁸⁸ A. Vangeli, *Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe*, „Journal of Current Chinese Affairs” 2020, Vol. 49(1), p. 24, DOI: 10.1177/1868102620953439.

⁸⁹ *Belt and Road Economics...*, *op. cit.*, s. 5.

⁹⁰ Z. U. Rahman, *A comprehensive overview of China's belt and road Initiative and its implication for the region and beyond*, „Journal of Public Affairs” September 2020, s. 7, DOI: 10.1002/pa.2298.

Chin przez elity rządzące i przez szerszą opinię publiczną. Elity są raczej prochińskie, podczas gdy społeczeństwo jest sceptycznie nastawione do chińskiej ekspansji gospodarczej i kulturalnej⁹¹. Sinofobiczne nastawienie azjatyckiej ludności tłumaczone jest między innymi utrzymującym się od czasów Związku Radzieckiego wyobrażeniem o stanowionym przez Chiny zagrożeniu, napływem imigrantów stanowiącym problem dla rodowitych mieszkańców⁹², czy względami religijnymi (muzułmańska populacja Azji Centralnej jest zaniepokojona polityką rządu chińskiego w Regionie Autonomicznym Xinjiang Ujgur). Natomiast z operacyjnego punktu widzenia problem stanowi niekiedy nierówne traktowanie miejscowych i chińskich pracowników spółek *joint venture* (wyrażane na przykład poprzez nierówne wynagradzanie), a pomiędzy pracownikami dochodzi do konfliktów⁹³. Również z poziomu rywalizacji między przedsiębiorstwami mówi się o nierównym wzajemnym dostępie do rynków, ponieważ Chiny nie odwzajemniają otwartości w przyjmowaniu do swojej gospodarki zagranicznych przedsiębiorstw, a w przypadku inwestycji realizowanych w ramach BRI niekiedy preferencyjny dostęp do ich realizacji otrzymują przedsiębiorstwa chińskie.

Pomimo wyraźnego nacisku na infrastrukturę transportową i łączność w obrębie regionów, chińskie inwestycje energetyczne również odgrywają ogromną rolę w BRI – niektórzy badacze podnoszą, że nawet większą niż rola transportu⁹⁴. Jako przykład ilustrujący tę tezę może posłużyć plan rozwoju Korytarza Chiny – Pakistan, gdzie w fazie realizacji lub planowania są 24 projekty związane z energią (elektrownie węglowe, farmy wiatrowe i projekty hydroenergetyczne) i zaledwie 8 związanych z transportem⁹⁵. Potrzeba zapewnienia stabilnych dostaw energii w celu utrzymania wzrostu gospodarczego wpływa na kształt relacji Chin z regionami BRI bogatymi w ropę i gaz ziemny, szczególnie w Azji Centralnej i na Bliskim Wschodzie. Potencjalne ryzyka, które mogą towarzyszyć takim inwestycjom, to między innymi utrata kontroli nad strategicznym dla bezpieczeństwa państwa sektorem energetycznym czy niewystarczająco dotychczas zbadany wpływ na środowisko naturalne nowych projektów energetycznych (w tym wielu opalanych węglem)⁹⁶.

⁹¹ R. Vakulchuk, I. Overland, *China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia*, w: F. M. Cheung, Y. Hong (red.), *Regional Connection under the Belt and Road Initiative. The Prospects for Economic and Financial Cooperation*, Routledge, 2019, s. 117, ISBN: 978-0-429-46717-2.

⁹² B. Dave, *Silk Road Economic Belt: Effects of China's Soft Power Diplomacy in Kazakhstan*, w: M. Laruelle (red.), *China's Belt and Road initiative and its impact in Central Asia*, The George Washington University, Central Asia Program, 2018, s. 102, ISBN 978-0-9996214-0-0.

⁹³ R. Vakulchuk, I. Overland, *China's Belt and Road...*, *op. cit.*, s. 121.

⁹⁴ J. Garlick, *The Regional Impacts...*, *op. cit.*, s. 7.

⁹⁵ *Projects* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie China-Pakistan Economic Corridor <http://www.cpecinfo.com/archive/energy-generation> [06.04.2021].

⁹⁶ J. Garlick, *The Regional Impacts...*, *op. cit.*, s. 7.

Należy również wyszczególnić inne potencjalne zagrożenia związane z szybkim, niekontrolowanym wzrostem inwestycji związanych z BRI w regionie. Istnieje ryzyko, że ów wzrost może wzmocnić złe rządzenie i korupcję, sprowokować zachowania związane z poszukiwaniem zysku i konkurencję między różnymi grupami interesów⁹⁷. Wyróżniane są również obawy związane z możliwością wystąpienia negatywnych skutków wzrostu handlu spowodowanego przez BRI, takich jak wzrost przestępczości zorganizowanej, wzrost nielegalnego handlu, działalność terrorystyczna czy większa ilość podrabianych towarów⁹⁸. Takie zagrożenia nie są uniwersalne, mogą być natomiast charakterystyczne dla wybranych regionów.

Niewątpliwym jest fakt, że w Inicjatywie Pasa i Szlaku Chiny widzą możliwość kontynuowania drogi rozwoju i wzrostu. Jednak z uwagi na skończony rozmiar własnego rynku wewnętrznego nie mogą podążać tą drogą samotnie, a na takiej sytuacji korzystają zaangażowane w BRI kraje Azji i Europy, w których realizowane są różnorodne inwestycje – służące i potrzebne Chinom, ale również rodzimej ludności. Polityka zagraniczna realizowana w ramach działań pod parasolem BRI jest zróżnicowana, w zależności od roli tego kraju w Inicjatywie. Kraje Azji Centralnej i Wschodniej to dla Chin w pierwszej kolejności dostawcy surowców i terytorium tranzytowe na drodze do Europy, będącej największym rynkiem zbytu chińskich towarów. Jednak pomimo zdecydowanie różnej roli i pozycji tych regionów w BRI, można dostrzec pewne podobieństwa ich sytuacji.

Inwestycje w infrastrukturę transportową, przemysłową i energetyczną z pewnością stanowią dla zaangażowanych regionów i krajów motor rozwoju, kreując bardziej konkurencyjne warunki działalności i nowe miejsca pracy⁹⁹. Z drugiej zaś strony widoczna jest obawa, że nawiązanie współpracy inwestycyjnej może jednocześnie oznaczać zrzeczenie się części niezależności kraju na jego drodze do rozwoju – zarówno niezależności decyzyjnej (jako że Chiny silnie wpływają na kształt i zakres inwestycji, które są realizowane w ramach BRI), jak i fiskalnej (ponieważ część kosztów projektów obarcza budżety państw członkowskich). Nie sposób również określić, do jakiego stopnia globalna sytuacja polityczna wpłynie w przyszłości na relacje między państwami BRI oraz dziś realizowane inwestycje. Decyzje o przyłączeniu się do BRI muszą być poprzedzone wnikliwą analizą potencjalnych korzyści i kosztów dla kraju. Przykłady tego, jak chińska Inicjatywa może wpływać, zarówno pozytywnie jak i negatywnie, na rozwój krajów i regionów członkowskich zostały opisane w kolejnym podrozdziale.

⁹⁷ R. Vakulchuk, I. Overland, *China's Belt and Road...*, *op. cit.*, s. 128.

⁹⁸ D. Choroś-Mrozowska, *Global...*, *op. cit.*, s. 16.

⁹⁹ R. Vakulchuk, I. Overland, *China's Belt and Road...*, *op. cit.*, s. 119.

2.2. Przegląd studiów przypadku opisujących udział regionów krajów członkowskich w Inicjatywie

Jednym z krajów, w których znacząco odczuwalna jest obecność i wpływ chińskich inwestycji realizowanych w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku jest Serbia. Jako kraj położony na Bałkanach, stanowi element „szachownicy, na której rozgrywać się będzie gra o wielką władzę”¹⁰⁰ pomiędzy globalnymi mocarstwami – UE, Chinami i Rosją. Polityka zagraniczna realizowana przez rząd Serbii zdaje się wyrażać chęć prowadzenia dialogu i korzystania z możliwości współpracy ze wszystkimi wymienionymi stronami. Widoczne to jest na przykładzie będącej w toku procedury akcesyjnej do UE¹⁰¹, podpisania umowy o wolnym handlu z Euroazjatycką Unią Gospodarczą¹⁰² czy współpracy z Chinami przy realizacji projektów infrastrukturalnych w BRI.

Chińscy inwestorzy dostrzegają zalety położenia geograficznego Serbii: w „strefie tranzytowej” między wschodem i zachodem¹⁰³, a także między północą a południem Europy, z perspektywy morskiej bramy do europejskiego rynku, jaką jest port w Pireusie w Grecji¹⁰⁴. Odzwierciedla to zakres realizowanych inwestycji, obejmujących między innymi kolej szybkich prędkości, mającą w pierwszej kolejności połączyć Belgrad z Budapesztem, a z czasem obejmować również połączenie z Pireusem jako ekspresowa trasa lądowo-morska (ang. *Land-Sea Express Route*)¹⁰⁵. Dzięki tej inwestycji prędkość maksymalna pociągów ma wzrosnąć z około 50 km/h do nawet 200 km/h, a czas podróży ma skrócić się z 8 do 3 godzin¹⁰⁶.

Serbia, jako jeden z najbiedniejszych krajów w Europie, z niestabilną gospodarką, wysokim poziomem bezrobocia, korupcją i słabymi instytucjami demokratycznymi¹⁰⁷, jest państwem wysoce podatnym na chińskie pożyczki i inwestycje. Cały region Bałkanów Zachodnich posiada braki w kluczowej infrastrukturze i bardzo potrzebuje zewnętrznych impulsów do rozwoju.

¹⁰⁰ M. Makocki, *China in the Balkans: The battle of principles*, 6 July 2017. Dostępne online na stronie ECFR: https://ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210/ [11.04.2021].

¹⁰¹ *Serbia* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Rady Unii Europejskiej: <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/enlargement/serbia/> [11.04.2021].

¹⁰² M. Kucharczyk, *UE apeluje do Serbii o „pozostanie na europejskiej ścieżce”*, 3 września 2019. Dostępne online na stronie Euractiv: <https://www.euractiv.pl/section/demokracja/news/ue-apeluje-do-serbii-o-pozostanie-na-europejskiej-sciezce/> [11.04.2021].

¹⁰³ M. Vucić, *European Union integration and the Belt and Road Initiative: A Curious case of Serbia*, „Medjunarodni Problemi” 2020, nr 72(2), s. 338, DOI: 10.2298/MEDJP2002337V.

¹⁰⁴ L. Vierecke, N. Rujevic, *Serbia as China's favorite partner*, 18 February 2021. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/en/serbia-as-chinas-favorite-partner/a-56583379> [11.04.2021].

¹⁰⁵ H. Pechlaner et al (red.), *China and the New Silk Road. Challenges and Impacts on the Regional and Local Level*, Springer International Publishing, Switzerland 2020, s. 63.

¹⁰⁶ A. Brinza, *China and the Budapest-Belgrade Railway Saga*, 28 April 2020. Dostępne online na stronie The Diplomat: <https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/> [11.04.2021].

¹⁰⁷ M. Pantovic, *Serbia has rolled out the red carpet to China - but at what cost?*, 8 September 2020. Dostępne online na stronie Euronews: <https://www.euronews.com/2020/10/08/serbia-has-rolled-out-the-red-carpet-to-china-but-at-what-cost> [12.04.2021].

Co prawda, jako kraj kandydujący do członkostwa w UE Serbia otrzymuje pomoc inwestycyjną ze środków unijnych, jednak przedłużający się, trwający nawet rok biurokratyczny proces pozyskiwania wsparcia z Brukseli sprawia, że władze chętnie zwracają się o pomoc w stronę wschodu. Kiedyś za największego przyjaciela i najważniejszego partnera gospodarczego uznawano w tym regionie Rosję, jednak obecnie w serbskich mediach w tej roli promowane są Chiny. Dla Serbii obecność chińskich inwestycji oznacza możliwość rozwoju i podjęcia próby „dogonienia” Europy, natomiast dla Chin korzyść stanowi dostęp do rynku europejskiego, przy jednoczesnym braku konieczności stosowania się do reguł ustawodawstwa unijnego¹⁰⁸.

Regulacje i standardy UE wymagają, aby duże projekty infrastrukturalne były przyznawane w drodze przetargu publicznego. Z tego powodu, w 2016 roku Węgry, jako kraj członkowski UE, zostały objęte dochodzeniem Komisji Europejskiej mającym na celu sprawdzenie przejrzystości procesu budowy linii kolejowej Belgrad-Budapeszt oraz jego zgodności z unijnymi regulacjami dotyczącymi konkurencji¹⁰⁹. Kolejne posunięcia rządu Serbii, liberalizujące przepisy związane z inwestycjami, zdają się świadczyć raczej o oddalaniu się od wytycznych unijnych. Ustawa z lutego 2020 roku o „specjalnych procedurach” umożliwia rządowi oznaczanie projektów infrastrukturalnych jako „pilne i zapewniające strategiczne partnerstwo”, a tym samym możliwość ignorowania przepisów proceduralnych dotyczących zamówień publicznych. Parlament Europejski wezwał Serbię do wzmocnienia standardów zgodności prawnej i ostrzegł, że to zachowanie zagraża pomyślności procesu akcesyjnego¹¹⁰.

Dotychczas zrealizowane projekty o widocznych skutkach dla serbskiej gospodarki zdają się jednak przysłaniać rządowi Serbii długoterminową perspektywę partnerstwa z Unią. Zakres i skala tych inwestycji rzeczywiście mogą robić wrażenie. W Serbii działa około 6000 przedsiębiorstw będących własnością chińskich inwestorów. W przypadku tak intensywnej działalności inwestycyjnej trudno jest jednoznacznie rozważać skutki dla rozwoju regionalnego kraju, jako że analiza geograficznego położenia znanych przedsiębiorstw z kapitałem chińskim wskazuje, że są one rozmieszczone stosunkowo równomiernie w całym kraju. Jednak dla zilustrowania bezpośredniego wpływu chińskich inwestycji na rozwój regionalny można wymienić dwa spośród największych chińskich przejęć: hutę stali Smederevo oraz Kombinat Górniczo-Hutniczy Bor. Przedsiębiorstwa te, będąc na skraju bankructwa, przeszły w ręce chińskich HBIS Group oraz Zijin,

¹⁰⁸ V. Velebit, *China has overtaken Russia as Serbia's Great Ally*, 8 July 2020. Dostępne online na stronie BalkanInsight: <https://balkaninsight.com/2020/07/08/china-has-overtaken-russia-as-serbias-great-ally/> [12.04.2021].

¹⁰⁹ M. Vucić, *European Union integration...*, op. cit., s. 341.

¹¹⁰ W. Wang, N. Resare, *China Is Changing Serbia From the Inside*, 3 April 2021. Dostępne online na stronie The Diplomat: <https://thediplomat.com/2021/04/china-is-changing-serbia-from-the-inside/> [12.04.2021].

co pozwoliło na ocalenie w regionach po około 5000 miejsc pracy¹¹¹. Z pewnością miało to wpływ na sytuację ekonomiczną mieszkańców całych regionów, w których położone są te przedsiębiorstwa. Szczególnie w okręgu podunajskim, który jest jednym z mniej rozwiniętych i uboższych okręgów Serbii Centralnej¹¹², huta stali Smeredovo to ważny pracodawca dla miejscowej ludności.

Chińscy inwestorzy realizują w Serbii również inwestycje typu *greenfield*, takie jak fabryka opon Shandong Linglong, fabryki komponentów samochodowych Minth Automotive Europe i Xingyu Automotive Lighting Systems, czy park przemysłowy w Borca¹¹³. Rozwija się również współpraca z Huawei przy budowie sieci 5G, ale także przy rozwoju monitoringu miejskiego w Belgradzie¹¹⁴ czy cyfryzacji państwowych centrów danych, kluczowych dla świadczenia usług e-administracji dla obywateli¹¹⁵. Bliska współpraca obu krajów sprawiła również, że Serbia otrzymała od Chin znaczną pomoc w postaci sprzętu medycznego, a później również szczepionek przeciwko COVID-19.

Wymienione projekty niewątpliwie mogą pozytywnie wpłynąć na tempo rozwoju Serbii, ale niosą za sobą również pewne zagrożenia. W przypadku inwestycji w przemysł są to negatywne skutki dla środowiska, wynikające z nieprzeprowadzania przez inwestorów ocen oddziaływania na środowisko i społeczeństwo¹¹⁶. Pojawiają się też zarzuty dotyczące wielokrotnego przekroczenia dopuszczalnych emisji szkodliwych pierwiastków, między innymi dwutlenku siarki i arsenu¹¹⁷, a także obniżenia standardu warunków zatrudnienia dla pracowników zatrudnianych przez przedsiębiorstwa z chińskim kapitałem¹¹⁸. Ponadto zaciągnięte na poczet realizowanych inwestycji pożyczki, zaciągane zwykle na 20-30 lat i oprocentowane na 2,0-2,5%, będą obciążać budżet Serbii jeszcze przez wiele pokoleń.

Kolejnym ważnym miejscem na mapie działań w ramach BRI w Europie jest Grecja, ze wspomnianym już strategicznym portem w Pireusie. Obecność chińskich inwestorów w porcie rozpoczęła się w 2009 roku, kiedy to spółka zależna chińskiego przewoźnika COSCO Shipping zaczęła zarządzać jednym z terminali kontenerowych w porcie¹¹⁹. Zbiegło się

¹¹¹ B. Surk, *As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached*, 9 September 2017. Dostępne online na stronie NY Times: <https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html> [12.04.2021].

¹¹² S. Trifu, B. Copcea, *Regional disparities and growth dynamics in the Republic of Serbia*, „Constantin Brancusi Annals” 2015, nr 4, s. 271. Dostępne online na stronie IDEAS: <https://ideas.repec.org/a/cbu/jrnlec/y2015v4p265-275.html> [16.05.2021].

¹¹³ P. Paszak, *Chińskie „okno możliwości” w Serbii*, 18 kwietnia 2020. Dostępne online na stronie Warsaw Institute: <https://warsawinstitute.org/pl/chinskie-okno-mozliwosci-w-serbii/> [12.04.2021].

¹¹⁴ M. Pantovic, *Serbia has rolled out...*, *op. cit.*

¹¹⁵ T. Ozturk, *Serbia sees China ties as way to catch up with Europe*, 30 November 2019. Dostępne online na stronie Anadolu Agency: <https://www.aa.com.tr/en/europe/serbia-sees-china-ties-as-way-to-catch-up-with-europe/1659699> [12.04.2021].

¹¹⁶ W. Wang, N. Resare, *China Is Changing Serbia...*, *op. cit.*

¹¹⁷ M. Pantovic, *Serbia has rolled out...*, *op. cit.*

¹¹⁸ B. Surk, *As China Moves In...*, *op. cit.*

¹¹⁹ *Xinhua Headlines: Port, pride and promise -- A tale of Piraeus' revitalization*, 28 December 2020. Dostępne online na stronie Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2020-12/28/c_139624303.htm [14.04.2021].

to w czasie z kryzysem finansowym, który Grecja odczuła szczególnie dotkliwie, i z rozgrywającą się prywatyzacją jak największej części mienia publicznego, która była jednym z ważniejszych warunków otrzymywania wsparcia od Unii Europejskiej¹²⁰. W 2016 roku spółka COSCO Shipping nabyła większościowy pakiet 51% udziałów portu, z założeniem nabycia kolejnych 16% (przechowywanych w formie akcji escrow) po 5 latach¹²¹. Procedura przekazania wspomnianych 16% udziałów rozpoczęła się pod koniec 2020 roku¹²². Z punktu widzenia rozwoju regionalnego chiński kapitał został w tym przypadku zainwestowany w jednym z najbogatszych obszarów kraju¹²³ – stołecznym regionie Attyka. Jednak dla kraju pogrążonego w kryzysie gospodarczym każda inwestycja była w tamtym czasie na wagę złota, a kwestia rozwoju regionalnego i wyrównywania szans regionów mniej rozwiniętych czasowo znalazła się na dalszym planie.

Dzięki inwestycjom w rozbudowę i unowocześnianie portu w Pireusie jego miejsce w światowym rankingu pod względem przepustowości wzrosło z 93. w 2010 roku¹²⁴ do 32. w 2019 roku¹²⁵. Możliwości przeładunkowe portu zwiększyły się z 800 tysięcy TEU notowanych w 2010 roku¹²⁶ do ponad 5,6 mln TEU w 2019 roku¹²⁷. Zatrudnienie w porcie to około 1000 stanowisk (w tym rzekomo tylko 10 z nich zajmują pracownicy z Chin¹²⁸). Należy jednak również wziąć pod uwagę, że jedno miejsce pracy w porcie generuje 6-8 miejsc pracy w jego otoczeniu, a także 33 miejsca pracy w sektorze przemysłu i transportu w kraju¹²⁹. Poza inwestycją w port w Pireusie, chiński kapitał zasila także sektory energii konwencjonalnej oraz pochodzącej ze źródeł odnawialnej, turystyki czy budownictwa mieszkalnego¹³⁰.

¹²⁰ G. Georgiopoulos, *China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port*, 10 August 2016. Dostępne online na stronie Reuters: <https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252> [14.04.2021].

¹²¹ H. Pechlaner et al (red.), *China and the New Silk Road...*, *op. cit.*, s. 98.

¹²² I. Bellos, *Cosco seeks a further 16% stake in OLP*, 26 November 2020. Dostępne online na stronie eKathimerini: <https://www.ekathimerini.com/economy/259589/cosco-seeks-a-further-16-stake-in-olp/> [14.04.2021].

¹²³ *Regions and Cities at a Glance 2018 – GREECE*, 5 March 2019. Dostępne online na stronie OECD: <https://www.oecd.org/regional/GREECE-Regions-and-Cities-2018.pdf> [16.05.2021].

¹²⁴ H. Pechlaner et al (red.), *China and the New Silk Road...*, *op. cit.*, s. 63.

¹²⁵ *One Hundred Ports 2019* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Maritime Intelligence: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2019> [14.04.2021].

¹²⁶ G. Georgiopoulos, *China's Cosco...*, *op. cit.*

¹²⁷ D. Glass, *China and Greece pledge joint work on Belt and Road Initiative*, 11 September 2020. Dostępne online na stronie Seatrade Maritime News: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/china-and-greece-pledge-joint-work-belt-and-road-initiative> [14.04.2021].

¹²⁸ T. Pelagidis, H. Haralambides, *The Belt and Road Initiative (BRI) and China's European Ambitions*, „World Economics” 2019, nr 20(3), s. 228. Dostępne online na stronie World Economic Journal: [https://www.world-economics-journal.com/Journal/Papers/The%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20\(BRI\)%20and%20China%20%80%99s%20European%20Ambitions.details?ID=756](https://www.world-economics-journal.com/Journal/Papers/The%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20(BRI)%20and%20China%20%80%99s%20European%20Ambitions.details?ID=756) [14.04.2021].

¹²⁹ K. Kuźmicz et al., *Czynniki kształtowania konkurencyjności portów morskich*, „Akademia Zarządzania” 2020, nr 4(3), s. 50. Dostępne online na stronie Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Białostockiej: <http://info.wiz.pb.edu.pl/Nauka/Czasopismo-Akademii-Zarz%C4%85dzania> [14.04.2021].

¹³⁰ *Greece: Doubts about Chinese investments*, 3 June 2020. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/en/greece-doubts-about-chinese-investments/av-53666116> [14.04.2021].

Utrzymywanie partnerskich relacji z Chinami wydaje się być priorytetem dla rządu Grecji, bez względu na frakcję polityczną będącą przy władzy. Doceniana jest rola chińskich inwestycji w procesie wychodzenia z kryzysu finansowego, kiedy to, według słów greckiego ministra spraw zagranicznych Nikosa Dendiasa, „[Chińczycy] przyjechali i zainwestowali w Grecji, kiedy inni trzymali się z daleka”¹³¹. Nie należy jednak zakładać, że chińskie inwestycje miały na celu wyłącznie pomoc w podźwignięciu kraju z zapaści ekonomicznej. Rozwijający się port w Pireusie wraz z budowanym połączeniem kolejowym *Land-Sea Express Route* pełni rolę bramy do Europy dla towarów przybywających z Chin poprzez Morski Jedwabny Szlak, więc rozwinięta infrastruktura na półwyspie bałkańskim jest konieczna dla utrzymania stabilnego przepływu towarów. To połączenie morskie jest dla Chin priorytetowe, bowiem żegluga morska z Szanghaju do Pireusu trwa znacznie krócej (około 22 dni) niż z Szanghaju do Rotterdamu czy Hamburga (30-32 dni), co znacząco obniża koszty¹³².

Inną korzyścią dla Chin, znacznie trudniejszą do wycenienia, jest poparcie Grecji jako kraju członkowskiego UE w sprawach prowadzonych przez unijne instytucje, dotyczących spornych kwestii polityki wewnętrznej i zagranicznej Chin. W 2017 roku na posiedzeniu Rady Praw Człowieka Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie to właśnie Grecja zawetowała unijne stanowisko potępiające łamanie praw człowieka w Chinach¹³³. Natomiast w 2016 roku Grecja była jednym z krajów, które uniemożliwiły Unii Europejskiej wydanie oświadczenia mówiącego, że Chiny powinny podporządkować się orzeczeniu Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze w sprawie bezprawności swoich roszczeń do kontroli nad obszarem Morza Południowochińskiego¹³⁴. W obu przypadkach zablokowane działania organów unijnych przybierały raczej formę oficjalnego stanowiska, aniżeli wezwania do podjęcia rzeczywistych działań. Tym niemniej, wymiar symboliczny głosów sprzeciwu podnoszonych przez przedstawicielstwa Grecji zdaje się do pewnego stopnia potwierdzać wspomnianą już tezę o tym, że działania Chin w Europie to realizacja strategii „dziel i rządź”, mogącej negatywnie wpływać na jedność UE.

Innym istotnym miejscem z punktu widzenia funkcjonowania korytarzy Inicjatywy Pasa i Szlaku jest Kazachstan. Stanowi on dla Chin swoistą bramę na drodze do Europy, zarówno

¹³¹ *Greece Signs BRI Deals, States “China Invested When Everyone Else Stayed Away”*, 19 November 2019. Dostępne online na stronie Silk Road Briefing: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/11/13/greece-signs-bri-deals-states-china-invested-everyone-else-stayed-away/> [14.04.2021].

¹³² H. Pechlaner et al (red.), *China and the New Silk Road...*, op. cit., s. 61.

¹³³ H. Smith, *Greece blocks EU's criticism at UN of China's human rights record*, 18 June 2017. Dostępne online na stronie The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2017/jun/18/greece-eu-criticism-un-china-human-rights-record> [15.04.2021].

¹³⁴ G. van Pinxteren, *China's Belt & Road Initiative: nice for China, not for Europe*, 17 July 2017. Dostępne online na stronie Niderlandzkiego Instytutu Stosunków Międzynarodowych Clingendael: <https://www.clingendael.org/publication/chinas-belt-road-initiative-nice-china-not-europe> [15.04.2021].

poprzez kraje EAEU i Nowy Eurazjatycki Most Lądowy, jak i poprzez kraje Azji Południowo-Zachodniej i korytarz Chiny-Azja Środkowa-Azja Zachodnia. To właśnie w Kazachstanie w 2013 roku Xi Jinping oficjalnie zaprezentował ideę utworzenia Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku. Wybór ten uznawany jest za nieprzypadkowy i przepełniony symboliką polityczną¹³⁵.

Historia bliskiej współpracy pomiędzy dwoma sąsiednimi krajami sięga czasów dalece poprzedzających erę BRI. Kazachstan to kraj bogaty w surowce naturalne, w stosunku do których chiński rynek jest niezmiernie chłonny. Jest również producentem żywności posiadającym znaczne możliwości zwiększenia produkcji rolnej¹³⁶. Dzięki takiej strukturze wytwarzania i eksportu, w 2020 roku Kazachstan osiągnął wartość eksportu do Chin na poziomie ponad 9 mld dolarów, notując tym samym nadwyżkę handlową nad Chinami na poziomie 2,65 mld dolarów. W 2019 wartość eksportu wyniosła 8 mld dolarów, a nadwyżka – 1,24 mld dolarów¹³⁷. Tak wysoką wartość wymiany handlowej Kazachstan osiągnął właśnie dzięki eksportowi surowców mineralnych, takich jak rudy i koncentraty miedzi, ropa naftowa, czy cynk, a także surowców rolnych, takich jak ziarna słonecznika, pszenica i oleje.

Rząd Kazachstanu wydaje się jednak postrzegać zależność kraju od eksportu surowców oraz żywności jako nadmierną i zwracać uwagę na konieczność dywersyfikacji gospodarki. Widoczne są między innymi próby wykorzystania własnej pozycji geograficznej jako kraju łączącego różne części Eurazji. W 2015 roku zainicjowano rządowy program Nurly Zhol, mający na celu usprawnienie infrastruktury transportowej w całym kraju. Podczas pierwszego etapu programu (lata 2015-2019) osiągnięte rezultaty były imponujące. Według oficjalnych danych rządu Kazachstanu przy realizacji programu powstało ponad 400 000 miejsc pracy, udział transportu w PKB wzrósł do 8,3%, a 1400 km nowych linii kolejowych zostało oddanych do użytku¹³⁸. Program Nurly Zhol został po pewnym czasie oficjalnie zintegrowany z BRI, co zostało zaznaczone w dokumentach określających plany inwestycyjne na drugi etap programu (lata 2020-2024)¹³⁹.

¹³⁵ B. Nurgaliyev, *China's Belt and Road Initiative: Kazakhstan and Geopolitics*, 3 June 2020. Dostępne online na stronie Astana Times: <https://astanatimes.com/2020/06/chinas-belt-and-road-initiative-kazakhstan-and-geopolitics/> [18.04.2021].

¹³⁶ R. Cekuta, *Kazakhstan — The Buckle in the Belt and Road Initiative Seeks Investment and Growth*, 31 January 2020. Dostępne online na stronie Centrum Polityki Kaspiskiej: <https://www.caspianpolicy.org/kazakhstan-the-buckle-in-the-belt-and-road-initiative-seeks-investment-and-growth/> [18.04.2021].

¹³⁷ *Стамучмукa EAЭC...*, op. cit.

¹³⁸ Official Information Source of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, *Government summed up implementation results of Nurly Zhol State Program for five years and sets goals for 2020-2025* [brak daty wydania]. Dostępne online na oficjalnej stronie Premiera Republiki Kazachstanu: <http://www.government.kz/en/news/pravitelstvo-podvelo-itogi-pyati-let-realizacii-gosprogrammy-nurly-zhol-i-postavilo-celi-na-2020-2025-gody> [18.04.2021].

¹³⁹ D. Ivleva, *The Belt and Road Initiative in Kazakhstan: Does the geopolitics of China's outward investments put the brakes on decarbonisation?*, adelphi, Berlin 2020. Dostępne online na stronie adelphi: <https://www.adelphi.de/en/publication/belt-and-road-initiative-kazakhstan> [18.04.2021].

Jedną z ważniejszych wspólnych inwestycji Kazachstanu i Chin jest suchy port Khorgos (ang. *Khorgos Gateway*). To właśnie tam dla towarów przewożonych do Europy przez Nowy Eurazjatycki Most Lądowy następuje pierwsza kontrola celna oraz przeładunek, konieczny ze względu na zmianę szerokości torów. Wcześniej funkcję głównego portu przeładunkowego pełnił położony około 250 kilometrów na północny-wschód port Alashankou, ale z uwagi na konieczność poprawy przepustowości korytarzy BRI podjęto ogromną inwestycję w port Khorgos, która miała pozwolić na osiągnięcie 20-godzinnej oszczędności czasu przy przeładunku towarów¹⁴⁰. Oprócz węzła logistycznego projekt ten obejmuje również specjalną strefę ekonomiczną, mającą przyciągnąć inwestorów do budowy fabryk i magazynów, a także strefę wolnego handlu, która ma na celu zwiększenie handlu z Chinami¹⁴¹.

Suchy port Khorgos jest określany mianem jednego z najbardziej spektakularnych osiągnięć infrastrukturalnych inicjatywy BRI. Został częściowo oddany do użytku w 2015 roku i w pierwszym roku funkcjonowania obsłużył ponad 70 000 TEU. Ówczasie prognozowano, że w 2020 roku liczba obsługiwanych kontenerów osiągnie nawet 500 000 TEU¹⁴². Rozwój portu nie następuje jednak tak szybko, jak przewidywano: w 2019 roku przeładowano tam jedynie 150 000 TEU, a wymieniona prognoza 500 000 TEU obecnie obowiązuje dla roku 2023¹⁴³. Władze portu przyczyn stojących za tym stosunkowo niskim tempem wzrostu upatrują w nawracającej kongestii na granicy między Polską a Białorusią¹⁴⁴. W tym kontekście należy jednak wspomnieć również o wątpliwościach związanych z rentownością tej inwestycji.

Port Khorgos, tytułowany „Nowym Dubajem” czy inwestycją „zmieniającą reguły gry”, poprzez swoje dotychczasowe funkcjonowanie spełnił część stawianych mu oczekiwań, jednak z pewnością nie wszystkie. Obecnie obsługuje on około 70% towarów transportowanych drogą lądową pomiędzy Chinami a UE¹⁴⁵, jednak należy wziąć pod uwagę fakt, że transport kolejowy wciąż odpowiada za niewielki procent tej wymiany handlowej. Roczny wolumen przeładunków

¹⁴⁰ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, op. cit., s. 71.

¹⁴¹ R. Standish, *China's Path Forward Is Getting Bumpy*, 1 October 2019. Dostępne online na stronie The Atlantic: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/10/china-belt-road-initiative-problems-kazakhstan/597853/> [18.04.2021].

¹⁴² Z. Urankayeva, *Khorgos Dry Port to Process more than 500,000 Containers by 2020*, 5 November 2016. Dostępne online na stronie Astana Times: <https://astanatimes.com/2016/11/khorgos-dry-port-to-process-more-than-500000-containers-by-2020/> [18.04.2021].

¹⁴³ M. Birimzham, *In a post-Covid world, Kazakhstan will be a key node in the road to recovery*, 19 June 2020. Dostępne online na stronie Seatrade Maritime: <https://www.seatrade-maritime.com/opinions-analysis/post-covid-world-kazakhstan-will-be-key-node-road-recovery> [18.04.2021].

¹⁴⁴ W. Suzuki, *China's Belt and Road hits a speed bump in Kazakhstan*, 24 April 2019. Dostępne online na stronie Nikkei Asia: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-s-Belt-and-Road-hits-a-speed-bump-in-Kazakhstan> [18.04.2021].

¹⁴⁵ B. Zogg, *Kazakhstan: A Centrepiece in China's Belt and Road*, „Center for Security Studies Analyses” nr 249, September 2019, s. 3, DOI: 10.3929/ethz-b-000362184.

Khorgos jest równoważny miesięcznej obsłudze niewielkiego chińskiego portu¹⁴⁶. Wymieniany jest również inny problem dotyczący aspektu ekonomicznego transportu kolejowego, powrotu wielu pustych kontenerów towarowych wracających koleją z Europy do Chin przez Kazachstan z powodu braku równowagi handlowej.

Bez względu na ocenę inwestycji w port Khorgos, nie sposób nie uznać, że wyróżnia ona Kazachstan na tle innych krajów członkowskich. Ten projekt, jak również większość pozostałych projektów BRI realizowanych w Kazachstanie, został samodzielnie zaplanowany i sfinansowany z własnego budżetu, a chińskie inwestycje są traktowane jako uzupełnienie inwestycji własnych¹⁴⁷. Inwestycja w port w Khorgos jest także istotna z punktu widzenia rozwoju regionalnego Kazachstanu. Obwód ałmacki, w którym zlokalizowane jest Khorgos, był w 2014 roku trzecim najbiedniejszym regionem kraju biorąc pod uwagę PKB per capita, a od 1993 roku spadł o 3 miejsca w tej klasyfikacji¹⁴⁸. Ze względu na wymagające uwarunkowania geograficzne, takie jak klimat i położenie w pobliżu eurazjatyckiego bieguna niedostępności¹⁴⁹, a także uwarunkowania wynikające z historii kraju, obwód ałmacki jest terenem trudnym pod względem rozwoju i inwestycji. Budowa portu w Khorgos stanowi więc dla regionu bodziec do rozwoju w obszarze logistyki, handlu i przemysłu, tworzenia nowych miejsc pracy, a co za tym idzie – polepszania sytuacji materialnej mieszkańców i zachęcania do pozostania w regionie. Aby przyciągnąć kazachskich pracowników do tak odległego miejsca jak Khorgos, dla przedsiębiorstw oferuje się znaczące ulgi podatkowe i inne ułatwienia prowadzenia działalności. W celu zapewnienia dobrego standardu życia dla pracowników portu, od podstaw zbudowano nową wioskę o nazwie Nurkent, w której oferuje się mieszkańcom bezpłatne mieszkania, szkoły i restauracje¹⁵⁰. Przypadek Kazachstanu pokazuje, że subiektywnie postrzegany sukces krajów czy regionów w BRI w równym stopniu zależy od sytuacji i polityki wewnętrznej, co od Chin i ich wizji, zaangażowania kapitałowego czy know-how.

¹⁴⁶ W. Suzuki, *China's Belt and Road...*, *op. cit.*

¹⁴⁷ B. Zogg, *Kazakhstan: A Centrepiece...*, *op. cit.*

¹⁴⁸ Y. Turganbayev, *Regional convergence in Kazakhstan*, „Post-Communist Economies” 2016, nr 28(3), s. 318, DOI: 10.1080/14631377.2016.1204745.

¹⁴⁹ B. Mauk, *Can China Turn the Middle of Nowhere into the Center of the World Economy?*, 29 January 2019. Dostępne online na stronie The New York Times: <https://www.nytimes.com/interactive/2019/01/29/magazine/china-globalization-kazakhstan.html> [16.05.2021].

¹⁵⁰ D. Huijskens, *Khorgos East Gate: from steppes to high-tech facility*, 30 April 2019. Dostępne online na stronie RailFreight: <https://www.railfreight.com/specials/2019/04/30/khorgos-east-gate-from-steppes-to-high-tech-facility/> [16.05.2021].

3. Inicjatywa Pasa i Szlaku w kontekście regionów Polski

3.1. Wymiary oddziaływania Inicjatywy na regiony Polski

Jak wykazano we wcześniejszej części pracy, obecność kraju w Inicjatywie Pasa i Szlaku może nieść za sobą zarówno pozytywne, jak i negatywne skutki. Jest to szczególnie zauważalne na przykładach państw, które pełnią w Inicjatywie rolę kluczowe, na przykład ze względu na swoje położenie w regionalnej sieci logistycznej czy też usytuowanie pod względem geopolitycznym. Biorąc pod uwagę wyłącznie te czynniki, miejsce Polski w BRI wydaje się być zarówno oczywiste, jak i pewne. Jednak realistyczne spojrzenie na tę sytuację pozwala stwierdzić, że rola naszego kraju oraz poszczególnych jego regionów w tym projekcie jest kwestią dużo bardziej złożoną.

Przystąpienie Polski do Inicjatywy datuje się na 2015 rok, kiedy to podczas wizyty prezydenta Andrzeja Dudy w ChRL podpisane zostało porozumienie o współpracy pomiędzy krajami, dotyczące m.in. kooperacji w ramach BRI¹⁵¹. Co prawda, wartość chińskich BIZ w Polsce zaczęła znacząco wzrastać już po przystąpieniu kraju do Unii Europejskiej¹⁵², jednak to właśnie oficjalne dołączenie do grona państw członkowskich BRI przyspieszyło ten wzrost. Z uwagi na zróżnicowane metodologie obliczania wartości BIZ, instytucje takie jak Narodowy Bank Polski¹⁵³, Ministerstwo Handlu ChRL czy Instytut Studiów nad Chinami Mercator¹⁵⁴ podają różniące się dane na temat chińskich inwestycji w Polsce, jednak we wszystkich wymienionych zestawach danych widoczny jest wzrost wartości BIZ przez kolejne lata. Rhodium Group podaje, że w 2020 roku padł rekord tej wartości. Ponad miliard dolarów zainwestowały w Polsce przedsiębiorstwa takie jak GLP, TCL, Shanghai Electric czy China Civil Engineering Group¹⁵⁵.

Jednak bezpośrednie inwestycje zagraniczne to tylko jeden z aspektów obecności danego państwa w projekcie BRI. Dla krajów, przez których terytoria przebiegają wytyczone trasy szlaków BRI, istotną rolę odgrywa również potencjał udziału w obsłudze logistycznej transportowanych towarów. Takie kraje mogą czerpać dochody w głównej mierze dzięki realizacji usług logistycznych, udostępnianiu infrastruktury czy obsłudze celnej importowanych towarów¹⁵⁶.

¹⁵¹ P. Tomaszewska, A. Pohl, *Dilemmas related to...*, *op. cit.*, s. 168.

¹⁵² L. Kostecka-Tomaszewska, K. Czerewacz-Filipowicz, *Poland – A Gate to the EU or a Bottleneck in the Belt and Road Initiative*, „European Research Studies Journal” 2019, nr 22(4), s. 482, DOI: 10.35808/ersj/1524

¹⁵³ *Foreign Direct Investment in Poland* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Narodowego Banku Polski: <https://www.nbp.pl/homen.aspx?f=/en/publikacje/ziben/ziben.html> [02.05.2021].

¹⁵⁴ A. Kratz et al., *Chinese FDI in Europe: 2019 Update*, Mercator Institute for Chinese Studies, Berlin 2020, s. 11. Dostępne online na stronie Rhodium Group: <https://rhg.com/research/chinese-fdi-in-europe-2019-update/> [02.05.2021].

¹⁵⁵ M. Kalwasiński, *Padł rekord chińskich inwestycji w Polsce. Nasz kraj odbiorcą największej chińskiej inwestycji w Europie w 2020 r.*, 2 lutego 2021. Dostępne online na stronie Bankier: <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Padl-rekord-chińskich-inwestycji-w-Polsce-Nasz-kraj-odbiorca-największej-chińskiej-inwestycji-w-Europie-w-2020-r-8047952.html> [02.05.2021].

¹⁵⁶ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 99.

W przypadku dwóch pierwszych wymienionych kategorii przychodów, wśród działań, które zawierają się w obsłudze logistycznej towarów, można wyróżnić między innymi organizację transportu do oraz z terminala, wynajem kontenerów czy miejsc na statku, oraz magazynowanie towarów¹⁵⁷. Realizacja tych działań w związku ze strumieniem towarów napływających do Europy z Chin to korzystna perspektywa biznesowa dla podmiotów takich jak operatorzy logistyczni, przedsiębiorstwa spedycyjne i transportowe, właściciele taboru oraz infrastruktury logistycznej. W przypadku trzeciej wymienionej kategorii, czyli obsługi celnej importowanych towarów, główną wartość dodaną stanowią dochody z opłat celnych. Co prawda, w przypadku państw UE w 80% trafiają one do budżetu unijnego, ale 20% zatrzymywane jest w kraju pobrania opłaty¹⁵⁸. Te środki stanowią więc również wsparcie budżetów państw członkowskich UE, w których dokonywana jest odprawa celna i fiskalna importowanych towarów. W 2016 roku spośród trzech wymienionych kategorii przychodów to właśnie rozliczenia celne wygenerowały dla państw UE największą wartość dodaną (72% przychodów z transportu towarów z Chin), natomiast usługi logistyczne i udostępnianie infrastruktury odpowiadały odpowiednio za 17% oraz 6% przychodów¹⁵⁹. Przedstawione proporcje obecnie mogą nieznacznie różnić się od tych aktualnych dla 2016 roku, jednak usługi celne wciąż są najbardziej dochodowym aspektem obecności krajów UE w BRI.

Powyższe rozważania są istotne z punktu widzenia analizy możliwego wpływu Inicjatywy na kraje i regiony członkowskie, które są głównymi terytoriami tranzytowymi dla szlaków BRI. Do miana takiego terytorium w Europie z pewnością pretenduje Polska. Na terytorium naszego kraju znajduje się gęsta sieć wiodących szlaków handlowych obsługujących wymianę handlową pomiędzy Europą a Chinami, a także wiele ważnych punktów Inicjatywy, których funkcjonowanie ma znaczący wpływ na cały projekt. Pozwala to stwierdzić, że obecność projektu BRI w Polsce jest realna i widoczna. Na rysunku 3.1 przedstawiono wspomnianą sieć szlaków handlowych oraz istotne z punktu widzenia funkcjonowania BRI miejsca znajdujące się na terytorium Polski.

Wyróżnione ważne punkty Inicjatywy BRI w Polsce można podzielić na 3 grupy. Pierwszą stanowią przejścia graniczne: Braniewo/Mamonowo i Skandawa/Żeleznodorożnyj na granicy z Rosją, Terespol/Brześć na granicy z Białorusią oraz Hrubieszów/Włodzimierz Wołyński na granicy z Ukrainą. Stanowią one główne lądowe punkty wejścia szlaków projektu do Unii Europejskiej. Drugą grupę stanowi port morski w Gdańsku, czyli jedna z europejskich bram Morskiego Jedwabnego Szlaku. Ostatnia grupa zawiera potencjalne lokalizacje centrum

¹⁵⁷ J. Jakóbowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *The Silk Railroad...*, *op. cit.*, s. 76-78.

¹⁵⁸ *Traditional own resources* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Komisji Europejskiej: https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/revenue/own-resources/duties-and-levies_en [03.05.2021].

¹⁵⁹ J. Jakóbowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *The Silk Railroad...*, *op. cit.*, s. 8.

przeładunkowego importowanych towarów. Wśród nich dotychczas wyróżniono: Rejon Przeładunkowy Małaszewicze, Euroterminal Sławków, Centralny Port Komunikacyjny oraz województwo łódzkie¹⁶⁰.



Rysunek 3.1. Główne szlaki kolejowe w handlu między Europą i Chinami i ich ważne punkty w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 106; I. Wiśniewska, J. Jakóbowski, *Kaliningrad na Kolejowym Jedwabnym Szlaku*, 19 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2021-04-19/kaliningrad-na-kolejowym-jedwabnym-szlaku> [02.05.2021].

Nie sposób nie zauważyć, że wymienione punkty skoncentrowane są głównie na północy i wschodzie Polski. Wyróżnione zostały konkretne miejsca o szczególnym znaczeniu dla Inicjatywy, jednak pozytywny wpływ aktywności przemysłowej i logistycznej związanej z Chinami jest obserwowany również w otoczeniu tych miejsc. Poza opisanymi już bezpośrednimi korzyściami dla przedsiębiorstw transportowych, logistycznych czy celnych, wśród potencjalnych beneficjentów BRI w Polsce można wyróżnić także tych pośrednich: przedsiębiorstwa budowlane (zajmujące się infrastrukturą transportową i przeładunkową), ubezpieczeniowe, sektor finansowy czy wytwórczy (poprzez zwiększone możliwości eksportu swoich produktów do Chin)¹⁶¹. Dzięki temu wzrasta atrakcyjność inwestycyjna całych regionów, w których znajdują się wymienione powyżej miejsca. Rozwój przedsiębiorstw zaangażowanych w bezpośrednią lub pośrednią obsługę ładunków przewożonych szlakami BRI generuje nowe perspektywy biznesowe dla przedsiębiorstw i nowe miejsca pracy dla ludności.

Wymienione następstwa obecności Polski w BRI dotyczą w głównej mierze dwóch z pięciu wymiarów Inicjatywy, czyli modernizacji infrastruktury lądowej oraz udogodnień inwestycyjnych

¹⁶⁰ L. Kostecka-Tomaszewska, K. Czerewacz-Filipowicz, *Poland – A Gate to the EU...*, *op. cit.*, s. 478-479; *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 106.

¹⁶¹ *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road*, Baker McKenzie, 2017, s. 19, 21. Dostępne online na stronie Baker McKenzie: https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf [03.05.2021].

i handlowych. Należy wspomnieć również o korzyściach związanych z wymiarem kontaktów międzyludzkich. Obejmuje on między innymi rozszerzenie skali turystyki, rozwój wymiany kulturalnej i edukacyjnej oraz zwiększenie współpracy badawczej¹⁶². Na przestrzeni ostatnich lat widoczna jest poprawa sytuacji we wszystkich wymienionych aspektach. Według danych Polskiej Organizacji Turystycznej w ostatnich latach przed pandemią zauważalny był znaczny wzrost liczby turystów z Chin przybywających do Polski. W roku 2017 Polskę odwiedziło o 44% więcej chińskich turystów niż rok wcześniej, a w 2018 roku ten wskaźnik wzrósł o kolejne 14,5%¹⁶³. W ramach pogłębiania wzajemnych relacji, oba kraje rozwijają również kooperację na poziomie akademickim. Odbywa się to poprzez nawiązywanie wzajemnej współpracy przez uczelnie (czego przykładem jest powołany w 2016 roku na Wydziale Inżynierii Zarządzania Politechniki Białostockiej we współpracy z Zhejiang University Ningbo Institute of Technology Międzynarodowy Chiński i Środkowo-Wschodnioeuropejski Instytut Logistyki i Nauki o Usługach¹⁶⁴) czy wspólne projekty naukowo-badawcze (czego przykładem były projekty realizowane w ramach konkursu SHENG 1, zorganizowanego przez Narodowe Centrum Nauki w 2018 roku¹⁶⁵). Branżę turystyczną i sektor nauki i szkolnictwa wyższego można więc uznać za kolejnych pośrednich beneficjentów Inicjatywy.

Opisane powyżej pozytywne skutki Inicjatywy, które są odczuwalne przez najbardziej zaangażowane w nią branże i regiony, są możliwe dzięki dogodnemu położeniu geograficznemu i geopolitycznemu, a także korzystnej sytuacji infrastrukturalnej Polski. Wśród atutów Polski w omawianym kontekście można wymienić dostęp do szerokiego i do standardowego toru kolejowego, dostęp do morza oraz stosunkowo silną bazę logistyczną (jako czynniki infrastrukturalne), a także położenie przy zewnętrznej granicy UE i przy zewnętrznej granicy EAEU oraz sąsiedztwo Niemiec (jako czynniki geopolityczne).

Dostęp do szerokiego toru kolejowego to jedna z pozostałości po obecności Polski w bloku wschodnim w XX. wieku. Tory o szerokości 1520 mm stanowiły ówczesnie ważny element infrastruktury umożliwiającej połączenia kolejowe z ZSRR. Natomiast obecnie dostęp do nich stanowi atut Polski w kontekście przewozów z i do Chin¹⁶⁶, ponieważ umożliwia dokonanie przeładunku towarów transportowanych w Europie po torach standardowej szerokości (1435 mm).

¹⁶² *Joint communique of leaders roundtable...*, *op. cit.*

¹⁶³ *Sprawozdanie Rok 2018*, Zagraniczny Ośrodek Polskiej Organizacji Turystycznej w Pekinie, 2018, s. 7-8. Dostępne online na stronie Polskiej Organizacji Turystycznej: <https://www.pot.gov.pl/attachments/article/1804/ZOPOT%20Pekin.pdf> [04.05.2021].

¹⁶⁴ *Współpraca z Chinami* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Białostockiej: <https://wiz.pb.edu.pl/wspolpraca/wspolpraca-z-chinami/> [05.05.2021].

¹⁶⁵ *Ogłoszenie konkursu SHENG 1*, 15 czerwca 2018. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Nauki: <https://ncn.gov.pl/ogloszenia/konkursy/sheng1> [05.05.2021].

¹⁶⁶ L. Kostecka-Tomaszewska, K. Czerewacz-Filipowicz, *Poland – A Gate to the EU...*, *op. cit.*, s. 478.

Dynamika przewozów w ramach BRI sprawia jednak, że przepustowość przejść granicznych na naszej wschodniej granicy jest zdecydowanie niewystarczająca, a jako miejsce obciążone problemem największej i najdalej idącej w skutkach kongestii wskazuje się kluczowe przejście graniczne Terespol/Brześć i powiązany z nim Rejon Przeładunkowy Małaszewicze, który w 2020 roku obsługiwał ponad 90% przeładunków na korytarzu Nowy Eurazjatycki Most Lądowy¹⁶⁷. Aspekt niewystarczająco rozwiniętej infrastruktury kolejowej wpływa również na kolejny z czynników premiujących pozycję Polski w BRI, czyli dostęp do morza. Ważną rolę w projekcie mógłby pełnić port w Gdańsku, który w ostatnich latach dokonał znaczącego postępu i obecnie plasuje się na 15. miejscu wśród portów europejskich¹⁶⁸. Wzrost znaczenia portu w BRI jest jednak uzależniony od udrożnienia i rewitalizacji połączeń kolejowych z granicy polsko-białoruskiej do Gdańska. Z kolei stosunkowo silne zaplecze logistyczne Polski obrazowane jest na przykład przez wskaźnik LPI (*Logistics Performance Index*) Banku Światowego, według którego Polska w 2018 roku plasowała się na 28. miejscu spośród 160 krajów świata, co oznacza wzrost o 5 pozycji w stosunku do roku 2016¹⁶⁹. Niewątpliwy postęp naszego kraju blednie jednak przy uwzględnieniu pozycji naszych zachodnich sąsiadów, którzy od 2014 roku są liderami rankingu.

Najważniejszy z wymienionych czynników geopolitycznych, czyli przygraniczne położenie terytorium Polski, stanowi dla naszego kraju niewątpliwą korzyść. Z uwagi na z jednej strony dostęp do rynku unijnego, a z drugiej sąsiedztwo z EAEU, stanowimy dla Chin preferencyjną lokalizację punktu wejścia chińskich towarów przeznaczonych na rynek europejski. Problemem jest tu jednak brak wspólnej płaszczyzny porozumienia między UE a EAEU, podobnej do tej istniejącej w relacjach Chiny – EAEU¹⁷⁰. Przekłada się to bezpośrednio na występowanie licznych wąskich gardeł i kongestii w infrastrukturze granicznej. Tempo rozwiązania tych problemów może natomiast przesądzić o przebiegu BRI przez nasze terytorium lub o wyborze alternatywnego rozwiązania¹⁷¹. Z kolei sąsiedztwo Niemiec, czyli najważniejszego europejskiego partnera gospodarczego Chin, oznacza dla nas również sąsiedztwo silnego konkurenta do obsługi logistycznej importowanych towarów. Oczywistym pretendentem do pełnienia roli głównego europejskiego hubu przeładunkowego jest port w Duisburgu,

¹⁶⁷ I. Wiśniewska, J. Jakóbowski, *Kaliningrad na Kolejowym...*, *op. cit.*, s. 1.

¹⁶⁸ *Port Gdańsk w pierwszej 15 największych portów kontenerowych w Europie. Rotterdam numerem 1*, 5 marca 2021. Dostępne online na stronie Gospodarka Morska: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-gansk-w-pierwszej-15-najwiekszych-portow-kontenerowych-w-europie-rotterdam-numerem-1-57868> [05.05.2021].

¹⁶⁹ *Country Score Card: Poland 2018* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Banku Światowego: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard> [05.05.2021].

¹⁷⁰ I. Bond, *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road: Can they work together?*, Centre for European Reform, March 2017, s. 1. Dostępne online na stronie Centre for European Reform: https://cer.eu/sites/default/files/pb_eurasian_IB_16.3.17_0.pdf [05.05.2021].

¹⁷¹ J. Nazarko, K. Kuźmich, K. Czerewacz-Filipowicz, *Polska na Nowym...*, *op. cit.*, s. 46; L. Kostecka-Tomaszewska, K. Czerewacz-Filipowicz, *Poland – A Gate to the EU...*, *op. cit.*, s. 475.

położony w Nadrenii Północnej-Wesfalii nad Renem i obsługujący obszar Europy Zachodniej i Południowej. Jako największy port rzeczny na świecie posiada on bardzo rozwinięte zaplecze logistyczne i obecnie obsługuje około 30% wszystkich przewozów kolejowych między Chinami a Europą. Tygodniowo jest to około 35-40 pociągów, natomiast w przyszłości ich liczba ma wzrosnąć nawet do 100 tygodniowo, co ma być możliwe dzięki realizacji planowanej inwestycji w nowy intermodalny terminal bramowy¹⁷².

Wzrost znaczenia Duisburga może oznaczać dla Polski scenariusz stania się w Inicjatywie BRI wyłącznie krajem tranzytowym. Taki rozwój wypadków w dalszym ciągu pozwalałby na osiągnięcie pewnych zysków, na przykład tych związanych z przekroczeniem przez chińskie towary europejskiej granicy celnej, jednak osiągane w ten sposób korzyści będą wielokrotnie niższe niż w przypadku kompleksowej obsługi ładunków w polskich centrach logistycznych¹⁷³. Znacznie groźniejsza dla Polski jest alternatywa w postaci całkowitego omijania terytorium kraju przez część strumienia ładunków transportowanych szlakami BRI. Tu największym zagrożeniem jest dla Polski obwód kaliningradzki, gdzie dzięki nowo uruchamianym połączeniom intermodalnym (na przykład z portem w Hamburgu¹⁷⁴ czy portami Morza Bałtyckiego¹⁷⁵) wielkość obsługiwanego wolumenu przeładunków w ramach BRI wzrosła z 3% w 2019 roku do 8% w 2020 roku¹⁷⁶. Również Litwa wyraża znaczne zainteresowanie obsługą ładunków w ramach BRI, a kluczowy w tym kontekście ma być budowany w Kownie nowy terminal intermodalny. Z kolei ze strony południowej największe zagrożenie może stanowić inwestycja Austrii w przedłużenie szerokiego toru kolejowego do Koszyc¹⁷⁷.

Stopień uczestnictwa Polski i poszczególnych jej regionów w BRI nie jest więc kwestią oczywistą. Co prawda wymienione i opisane atuty pozycji Polski zapewniają nam szereg przewag, ale w wielu wypadkach wymagana jest interwencja państwa i samorządów w celu podniesienia konkurencyjności miejsc, które stanowią dla Inicjatywy „punkty krytyczne”. Te miejsca już teraz stanowią ważne ogniwa projektu, a swoim regionom przynoszą korzyści, jednak działania mające na celu zwiększenie ich znaczenia w BRI mogą te korzyści znacznie zwiększyć. Dotychczasowy wpływ Inicjatywy na poszczególne kluczowe miejsca i regiony Polski zostały opisane w kolejnym podrozdziale.

¹⁷² A. Brzozowski, *W Duisburgu powstanie największy terminal w Europie*, 29 października 2019. Dostępne online na stronie Portal TSL: <https://portalsl.pl/logistyka/w-duisburgu-powstanie-najwiekszy-terminal-w-europie/> [05.05.2021].

¹⁷³ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 105.

¹⁷⁴ *Polska bramą dla Nowego Jedwabnego Szlaku – jak wykorzystać pojawiającą się szansę?* Rohlig Suus, styczeń 2021, s. 16. Dostępne online na stronie Rohlig Suus: https://www.suus.com/pub/artykuly/ROHLIG_SUUS_Logistics_Nowy_Jedwabny_Szlak.pdf [05.05.2021].

¹⁷⁵ I. Wiśniewska, J. Jakóbowski, *Kaliningrad na Kolejowym...*, *op. cit.*, s. 1.

¹⁷⁶ *Ibidem*.

¹⁷⁷ *Polska bramą dla Nowego Jedwabnego Szlaku...*, *op. cit.*, s. 16-17.

3.2. Charakterystyka dotychczasowego wpływu Inicjatywy na regiony Polski

Jak zaznaczono w poprzednim podrozdziale, największa koncentracja miejsc na mapie Polski istotnych z punktu widzenia Inicjatywy Pasa i Szlaku znajduje się w Polsce północnej i wschodniej. Biorąc pod uwagę informacje przedstawione na rysunku 3.1, można założyć, że regionami kluczowymi dla powodzenia Inicjatywy w Polsce są: województwo lubelskie (z przejściami granicznymi w Brześciu i Hrubieszowie oraz Rejonem Przeładunkowym Małaszewicze), pomorskie (z portem morskim w Gdańsku), warmińsko-mazurskie (z przejściami granicznymi w Braniewie i Skandawie), a także województwa, na terenie których według obecnej sytuacji może znajdować się potencjalny europejski hub przeładunkowy towarów: mazowieckie (CPK), łódzkie oraz śląskie (Sławków). Uwzględniając przedstawiony zakres terytorialny oddziaływania BRI na regiony Polski, nie sposób nie zwrócić uwagi na województwo podlaskie – dotychczas białą plamę na mapie inwestycji i projektów BRI, które jednak ma potencjał do pełnienia ważnej roli, choćby z uwagi na położenie geograficzne. Przypadek województwa podlaskiego zostanie opisany w dalszej części podrozdziału.

Jak dotychczas bez wątpienia najważniejszym miejscem dla BRI w Polsce jest Rejon Przeładunkowy Małaszewicze, powiązany bezpośrednio z przejściem granicznym Brześć/Terespol. Jak już wspomniano, to właśnie to przejście w 2020 roku obsłużyło ponad 90% przeładunków na korytarzu Nowy Eurazjatycki Most Lądowy. Strategiczne położenie i znaczenie Małaszewicz dla powodzenia Inicjatywy już na początku jej funkcjonowania wzbudzało zainteresowanie strony chińskiej. Już wiele lat temu to miejsce było traktowane zarówno przez chiński rząd, jak i sektor prywatny, jako priorytetowe w aspekcie przeładunków pomiędzy EAEU a UE. Według wójta gminy Terespol, Chiny dostrzegły infrastrukturalny, geopolityczny i ekonomiczny potencjał Małaszewicz jeszcze zanim dostrzegła go Polska¹⁷⁸.

Dziś Rejon Przeładunkowy Małaszewicze to jeden z największych w Europie suchych portów przeładunkowych¹⁷⁹, który dziennie może obsłużyć około 25 par pociągów przybywających po torze normalnym i około 15 par pociągów przybywających po torze szerokim¹⁸⁰. Jednak obecna przepustowość nie jest wystarczająca w stosunku do zapotrzebowania, co było widoczne kilkakrotnie w 2020 roku, kiedy to podczas wzmożonego ruchu kolejowego infrastruktura

¹⁷⁸ E. Burda, *Port przeładunkowy w Małaszewiczach. Chińczycy lubią to*, 14 luty 2021. Dostępne online na stronie Dziennika Wschodniego: <https://www.dziennikwschodni.pl/lubelskie/chinczy-polibili-malaszewicze,n,1000283714.html> [11.05.2021].

¹⁷⁹ *Małaszewicze – park logistyczny tuż obok granicy polsko-białoruskiej*, 24 stycznia 2021. Dostępne online na stronie Polskiej Gazety Transportowej: <http://www.pgt.pl/malaszewicze-park-logistyczny> [11.05.2021].

¹⁸⁰ M. Rokita, *Małaszewicze pokazują Moc. Na horyzoncie Nowy Jedwabny Szlak*, 8 maja 2020. Dostępne online na stronie Cargotor: <https://cargotor.com/malaszewicze-pokazuja-moc-na-horyzoncie-nowy-jedwabny-szlak/> [11.05.2021].

przeładunkowa w Małaszewiczach czasowo osiągała poziom całkowitego wykorzystania¹⁸¹. Odpowiedzią na te problemy mają być nowe inwestycje w poprawę przepustowości Rejonu.

Jedną z nich, prowadzoną przez spółkę PKP CARGO Terminale, zakłada przebudowę placu składowego i przeładunkowego, modernizację hali celnej, wydłużenie torów, a także nowe wyposażenie służące do prac manewrowych. Wartość opisanych prac szacuje się na 30 mln złotych (w tym 13 mln złotych ma pochodzić ze środków unijnych)¹⁸². Inna, znacznie większa inwestycja realizowana przez spółkę Cargotor, zakłada budowę parku logistycznego, który według słów prezesa Cargotor ma być „jednym z najnowocześniejszych w Europie”¹⁸³. Inwestycja ma zajmować powierzchnię 30 km², a jej realizacja ma rozpocząć się w 2023 roku¹⁸⁴. Planowane modernizacje zakładają między innymi możliwość obsługi większej liczby dłuższych i cięższych niż do tej pory pociągów, a także zwiększenie ich możliwej prędkości maksymalnej¹⁸⁵. Park logistyczny ma również stanowić atrakcyjną i nowoczesną bazę dla prywatnych inwestycji w terminale kontenerowe. Wymiar finansowy tego przedsięwzięcia szacuje się na 3 do 4 miliardów złotych, jednak co istotne, całość finansowania mają zapewnić środki budżetowe (polskie i unijne¹⁸⁶), nie będzie zatem konieczności polegania na inwestycjach strony chińskiej.

W kontekście opisanych inwestycji należy wspomnieć o głównym zarzucie, jaki może być im stawiany, czyli zbyt małej roli transportu kolejowego w transportach w ramach BRI. Koleją transportuje się około 2% całkowitego wolumenu wymiany towarowej Chiny – Unia Europejska, co przekłada się na 4% jego wartości¹⁸⁷. Obecnie stanowi on wyłącznie uzupełnienie dominującego transportu morskiego, nawet przy silnym wspieraniu przez subsydia finansowane z budżetów chińskich prowincji, które niekiedy pokrywają nawet połowę kosztu transportu¹⁸⁸. W dodatku strona chińska zamierza stopniowo zmniejszać to dofinansowanie z zamiarem jego wygaszenia pod koniec 2022 roku. Jednak tę informację należy skonfrontować z założeniami chińskiej polityki transportowej, które przewidują, że w perspektywie kilkunastu lat udział kolei w obsłudze transportowej wymiany handlowej z Europą powinien wzrosnąć do 20%¹⁸⁹. Dzięki istotnie zwiększonemu wolumenowi

¹⁸¹ J. Madrjas, *Cargotor: Rekordowy ruch w Małaszewiczach*, 11 maja 2020. Dostępne online na stronie Rynek Kolejowy: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/cargotor-rekordowy-ruch-w-malaszewiczach-96647.html> [27.03.2021].

¹⁸² D. Styczek, *Nowy Jedwabny Szlak Prowadzi do Małaszewicz*, 27 stycznia 2021. Dostępne online na stronie wGospodarce: <https://wgospodarce.pl/informacje/91333-nowy-jedwabny-szlak-prowadzi-do-malaszewicz> [11.05.2021].

¹⁸³ *Małaszewicze – park logistyczny...*, *op. cit.*

¹⁸⁴ *Ibidem*.

¹⁸⁵ E. Burda, *Port przeładunkowy w Małaszewiczach...*, *op. cit.*

¹⁸⁶ *Ibidem*.

¹⁸⁷ M. Antonowicz, M. Zaremba, *Rola Grupy PKP w obsłudze frachtu kolejowego Chiny – Unia Europejska*, „Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula” 2018, nr 4(58), s. 51. Dostępne online na stronie CEJSH: <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-3dce4e8a-cbc3-475a-a279-d15889bd84ce> [11.05.2021].

¹⁸⁸ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 63-64.

¹⁸⁹ M. Antonowicz, M. Zaremba, *Rola Grupy PKP...*, *op. cit.*, s. 51.

przewozowemu na odcinku Chiny – UE większość istniejących połączeń mogłaby więc utrzymać rentowność nawet w sytuacji spodziewanego zaprzestania dotowania przewozów po 2022 roku. Również w kontekście zdarzeń nieprzewidywalnych, takich jak globalna pandemia¹⁹⁰ czy blokada Kanału Sueskiego¹⁹¹, umacnia się globalne znaczenie transportu kolejowego.

Działalność portu przeładunkowego Małaszewicze oznacza dla regionu zarówno istniejące, jak i nowe miejsca pracy – szacuje się, że budowa parku logistycznego ma wykreować ponad 300 nowych stanowisk pracy¹⁹². Do tej liczby należy doliczyć wakaty powstałe w nowych prywatnych terminalach, a także w otoczeniu portu oraz przy jego modernizacji (do samych prac nad projektem inwestycji zaangażowano 21 podwykonawców). Województwo lubelskie to jeden z uboższych regionów UE, a rozwój Regionu Przeładunkowego niewątpliwie wpisuje się w unijny postulat wyrównywania szans. Może też powstrzymywać tempo migracji młodych ludzi do bogatszych regionów, czego przykładem jest program stypendiów udzielanych przez CARGOTOR wyróżniającym się uczniom Technikum Kolejowego w Małaszewiczach, z późniejszą gwarancją zatrudnienia w powstającym parku logistycznym¹⁹³. Marszałek województwa lubelskiego określił nawet tę inwestycję jako „szansę dla regionu, która na kolejne dekady wyznaczy kierunek rozwoju regionu Polski Wschodniej” oraz „być albo nie być dla województwa”¹⁹⁴.

Za inne potencjalne lokalizacje hubu przeładunkowego dla towarów importowanych z Chin uznaje się region województwa łódzkiego, Sławków w województwie śląskim oraz Centralny Port Komunikacyjny, koncepcyjny projekt z lokalizacją na Mazowszu. Przez długi czas zarówno strona rządowa, prywatna, jak i chińska, wyrażały w tym kontekście znaczące zainteresowanie Łodzią. Czynne od 2012 roku stałe połączenie towarowe Łódź – Chengdu było jednym z pierwszych połączeń oficjalnie uznawanych za funkcjonujące w ramach BRI¹⁹⁵. Na korzyść regionu województwa łódzkiego działała między innymi preferencyjna lokalizacja – położenie w centrum Polski i Europy (w promieniu 200 km od większości polskich ośrodków miejskich, a także w promieniu 500 km od siedmiu europejskich stolic: Warszawy, Berlina, Pragi, Wiednia,

¹⁹⁰ K. Śmietana, *Pilne inwestycje albo utrata Nowego Jedwabnego Szlaku. Polska musi podjąć działania*, 23 lutego 2021. Dostępne online na stronie Forsal: <https://forsal.pl/biznes/artykuly/8103226,pilne-inwestycje-albo-utrata-nowego-jedwabnego-szlaku-polska-musi-podjac-dzialania.html> [11.05.2021].

¹⁹¹ R. Przybylski, *Politycy szukają alternatywnych tras dla kanału Sueskiego*, 20 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie Logistyka Rzeczpospolita: https://logistyka.rp.pl/transport/14787-politycy-szukaja-alternatywnych-tras-dla-kanalu-sueskiego?doing_wp_cron=1620652333.0674529075622558593750 [11.05.2021].

¹⁹² E. Burda, *Port przeładunkowy w Małaszewiczach...*, op. cit.

¹⁹³ *Małaszewicze – park logistyczny...*, op. cit.

¹⁹⁴ Jarosław Stawiarski o Małaszewiczach: *Dla nas to być albo nie być*, 23 marca 2021. Dostępne online na stronie Portalu Regionalnego Tygodnika Podlaskiego: <https://podlaski.info/2021/03/23/jaroslaw-stawiarski-o-malaszewiczach-dla-nas-to-byc-albo-nie-byc/> [11.05.2021].

¹⁹⁵ R. Czubiński, *Nowy Jedwabny Szlak: Łódzkie w awangardzie*, 28 marca 2017. Dostępne online na stronie Rynek Kolejowy: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/nowy-jedwabny-szlak-lodzkie-w-awangardzie-80983.html> [13.05.2021].

Bratysławy, Budapesztu i Wilna) oraz w pobliżu przecięcia najważniejszych krajowych szlaków komunikacyjnych (autostrad A1 i A2, dróg ekspresowych S8 i S14)¹⁹⁶. Warto zaznaczyć także znaczne zainteresowanie władz regionu współpracą z Chinami (wyrażane na przykład przez liczne wizyty marszałka województwa i prezydent miasta w Państwie Środka¹⁹⁷, a także rewizyty delegacji chińskich). Efekty tej bliskiej, wieloletniej współpracy i wzajemnego zainteresowania są jednak widoczne głównie na przykładzie działań przedsiębiorstw prywatnych. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w tym regionie funkcjonuje 7 terminali intermodalnych¹⁹⁸. Wymiernie większe korzyści dla współpracy z Chinami miała jednak przynieść rozważana już od 2012 roku budowa terminala dedykowanego wyłącznie połączeniom kontenerowym między Polską a Chinami. W 2015 roku wyznaczono lokalizację tej inwestycji na terenie należącym do Agencji Mienia Wojskowego (AMW). Przetarg na sprzedaż działki został jednak odwołany przez AMW w 2017 roku i do dziś temat tej inwestycji nie powrócił na dawny poziom deklaracji na poziomie rządowym.

W kontekście obsługi przeładunków na polskim odcinku Pasa i Szlaku wymieniany jest również śląski Euroterminal Sławków. Jest to terminal intermodalny będący własnością CZH, PKP Cargo i PKP LHS¹⁹⁹. Cechą, która wyróżnia go spośród wszystkich ważnych punktów BRI w Polsce jest jego lokalizacja – usytuowanie na końcu najdalej wysuniętego na zachód odcinka linii kolejowej o szerokim rozstawie toru (1520 mm), czyli Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS). Dzięki temu działalność Euroterminala doskonale wpisuje się w rozwój transportu kontenerowego na trasie Azja – Europa Zachodnia. Planowane modernizacje infrastruktury w Euroterminalu oraz na przejściu granicznym w Hrubieszowie (torów, hali wagonowej czy systemów wspomagających pracę obiektu²⁰⁰), a także otwarcie po wielu latach starań w 2020 roku pierwszego regularnego połączenia z Chinami (z miastem Xi'an²⁰¹) potwierdzają ambicje władz terminala, by pełnić ważną funkcję w BRI. Ograniczeniem w rozwoju tego połączenia jest jednak fakt,

¹⁹⁶ A. Bartosiewicz, P. Szterlik, *Łódź na Nowym Jedwabnym Szlaku. Analiza przypadku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2019, nr 385, s. 96. Dostępne online na stronie ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/340175693_Lodz_na_nowym_jedwabnym_szlaku_Analiza_przypadku [13.05.2021].

¹⁹⁷ *Chiny: pozostałe regiony* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego: <https://www.lodzkie.pl/pozostale/chiny-pozosta%C5%82e-regiony> [13.05.2021].

¹⁹⁸ *Terminale Intermodalne* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne> [13.05.2021].

¹⁹⁹ *Euroterminal Sławków – Terminal Przeładunkowy* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Euroterminalu Sławków: <https://eutermin.pl/o-firmie/> [14.05.2021].

²⁰⁰ *PKP LHS rozbudowuje tory pod kontrakty z Chinami. Inwestycję realizują śląskie firmy*, 15 maja 2020. Dostępne online na stronie Śląski Biznes: <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci,pkp-lhs-rozbudowuje-tory-pod-kontrakty-z-chinami-inwestycje-realizuja-slaskie-firmy,wia5-2-3110.html#!> [14.05.2021].

²⁰¹ *Pierwszy pociąg z Chin dotarł do Zagłębia. Jechał dwa tygodnie*, 6 stycznia 2020. Dostępne online na stronie Business Insider: <https://businessinsider.com.pl/finanse/handel/pierwszy-pociag-xian-chiny-euroterminal-slawkow-nowy-jedwabny-szlak/c2he4nj> [14.05.2021].

że musi być ono realizowane przez terytorium Ukrainy, co w związku z napiętą sytuacją polityczną między Rosją a Ukrainą sprawia, że partnerzy chińscy wyrażają sceptyczne nastawienie w związku ze Sławkowem jako ważną częścią BRI. Wpływają na to zarówno względy infrastrukturalne (blokada kolei), jak i praktyczne (zwiększone ryzyko, niestabilność regionu).

Spośród trzech wymienionych lokalizacji potencjalnego centrum przeładunkowego BRI najbardziej enigmatyczną jest ta związana z Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK). Zapowiadana już od 2005 roku inwestycja w 2017 roku została przedstawiona opinii publicznej jako realny plan, a jej koncepcję sformalizowano w formie uchwały Rady Ministrów²⁰². Budowa CPK ma według deklaracji Ministerstwa Infrastruktury ruszyć w 2023 roku²⁰³. Infrastruktura Portu ma składać się z 3 komponentów: lotniska pasażerskiego i towarowego, komponentu kolejowego, oraz tak zwanego *airport city*, które przyciągnie przemysł hi-tech²⁰⁴. Uwzględnienie CPK jako części BRI wydaje się być według ekspertów „naturalne i logiczne”²⁰⁵, między innymi ze względu na preferencyjną lokalizację, skalę przedsięwzięcia i jego planowane możliwości intermodalne²⁰⁶. Jednak całe przedsięwzięcie zdaniem krytyków wciąż nie zyskało wystarczająco realnego wymiaru. Wśród zarzutów stawianych tej inwestycji można wyróżnić między innymi zbytnią centralizację transportu lotniczego kosztem mniejszych lotnisk, brak spójności koncepcji finansowania i własności inwestycji, znaczny wymiar polityczny, a także kryzys funkcjonowania rynku lotniczego w pandemicznej rzeczywistości²⁰⁷. Eksperci Polskiej Akademii Nauk dodają do tej listy zbyt mały zakres studiów przedinwestycyjnych (dotyczących na przykład zrównoważonego rozwoju czy efektywności inwestycji) oraz ograniczony zakres konsultacji społecznych i eksperckich²⁰⁸. Biorąc pod uwagę zarówno entuzjastyczne, jak i krytyczne opinie dotyczące Centralnego Portu Komunikacyjnego, można wysnuć wniosek, że póki co do wpływu tej inwestycji na obecność i pozycję Polski w BRI można odnosić się z dystansem.

²⁰² *Odpowiedź na interpelację posłów A. Miszałskiego, M. Sowy, K. Fryszta, K. Truskolaskiego i W. Zembaczyńskiego w sprawie Centralnego Portu Komunikacyjnego*, 23 czerwca 2020. Dostępne online na stronie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: <https://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTBQXEM4/%24FILE/i05579-o1.pdf> [14.05.2021].

²⁰³ J. Džban, *Kiedy ruszy budowa CPK? Jest deklaracja Horalę*, 14 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie Dziennik.pl: <https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/8142211,budowa-cpk-kiedy-ruszy.html> [14.05.2021].

²⁰⁴ *Polska a Nowy Szlak Jedwabny...*, *op. cit.*, s. 112.

²⁰⁵ E. Derewienko i in., *Jak powstanie CPK wpłynie na polską gospodarkę? (cz. I)*, 11 stycznia 2019. Dostępne online na stronie Rynek Lotniczy: <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/cpk-jednym-z-elementow-nowego-jedwabnego-szlaku-cz-1-5172.html> [14.05.2021].

²⁰⁶ T. T. Brzozowski, *Gospodarcze szanse Polski w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku*, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2018, nr 14, s. 156-158, DOI: 10.24917/20833296.14.11.

²⁰⁷ A. Jakubowicz, *Komu potrzebny jest CPK*, 9 lipca 2020. Dostępne online na stronie Rzeczpospolita: <https://www.rp.pl/Opinie/307099892-Komu-potrzebny-jest-CPK.html> [14.05.2021].

²⁰⁸ *Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK*, 5 marca 2020. Dostępne online na stronie Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk: http://www.kpz.k.pan.pl/images/END_firmowy_stanowisko_SSL_CPK.pdf [14.05.2021].

Z powyższych rozważań jednoznacznie wynika, że Rejon Przeładunkowy Małaszewicze jest niewątpliwym liderem, jeżeli chodzi o obsługę przeładunków towarów przybywających do Europy poprzez korytarze BRI. Nie ulega jednak wątpliwości, że wraz z rozwojem Inicjatywy Pasa i Szlaku oraz wzrostem znaczenia jej komponentu kolejowego zarówno istniejące, jak i potencjalne huby przeładunkowe na terenie Polski będą zyskiwały na znaczeniu. Już teraz nierzadko obserwowane są zatory w rejonie Małaszewicz, a problem ten niekoniecznie rozwiąże rozbudowa Rejonu Przeładunkowego, ponieważ większe wyzwanie związane jest ze zwiększeniem przepustowości przejścia granicznego Terespol/Brześć²⁰⁹. Rozwiązanie tego problemu i uzupełnienie zdolności przeładunkowych mogą stanowić przejścia graniczne w województwie podlaskim.

W województwie podlaskim istnieją 4 główne kolejowe przejścia graniczne na granicy polsko-białoruskiej: Kuźnica Białostocka/Grodno, Zubki Białostockie/Bierestowica, Siemianówka/Swisłocz oraz Czeremcha/Wysokolitowsk²¹⁰. Część z nich co prawda nie była do niedawna eksploatowana. W 2017 roku spośród wymienionych funkcjonowały jedynie jednotorowe, niezelektryfikowane przejście w Siemianówce oraz dwutorowe, częściowo zelektryfikowane przejście w Kuźnicy Białostockiej²¹¹. Jednak obecnie widoczne są starania dotyczące przywrócenia ruchu kolejowego na nieeksploatowanych przejściach oraz poprawienia przepustowości tych działających. Wśród tych działań można wymienić remont torów, przejazdów, stacji i mostów przynależnych do przejścia Siemianówka/Swisłocz²¹², a także modernizację torów, przejazdów, stacji, rampy przeładunkowej i urządzeń sterowania ruchem na przejściu Czeremcha/Wysokolitowsk²¹³.

Jednak opisane prace modernizacyjne, prowadzone przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, nie są jedynymi działaniami mającymi na celu uczynienie województwa podlaskiego konkurencyjną lokalizacją dla przeładunków związanych z BRI. Również w nowej strategii promocji regionu prezentowanej przez władze województwa widoczne jest podkreślanie potencjału województwa, w szczególności potencjału inwestycyjnego i lokalizacyjnego²¹⁴. Podlaskie przedstawiane jest jako

²⁰⁹ K. Czerewacz-Filipowicz, *The Eurasian Economic Union as an Element of the Belt and Road Initiative*, „Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe” 2019, nr 22(2), s. 32, DOI: 10.2478/cer-2019-0010.

²¹⁰ *Mapa przejść i obiektów Straży Granicznej* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Komendy Głównej Straży Granicznej: <https://strazgraniczna.pl/pl/mapa-przejsc-i-obiektow/1,dok.html> [15.05.2021].

²¹¹ F. Maciążek, *Komunikacja kolejowa między Polską a Białorusią*, „TTS Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 24(10), s. 22. Dostępne online w Repozytorium CeON: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-0ceb860f-d235-48d7-9841-c5a490f4af0b> [15.05.2021].

²¹² *Podlaskie – kolej więcej towarów przewiezie przez wschodnią granicę*, 18 czerwca 2020. Dostępne online na stronie PKP Polskich Linii Kolejowych: <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/podlaskie-kolej-wiecej-towarow-przewiezie-przez-wschodnia-granice-4715/> [15.05.2021].

²¹³ K. Fiszer, *Czeremcha: PLK przygotowuje się do reaktywacji przejścia granicznego*, 2 kwietnia 2019. Dostępne online na stronie Rynek Kolejowy: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/czeremcha-plk-przygotowuje-sie-do-reaktywacji-przejscia-granicznego--91303.html> [15.05.2021].

²¹⁴ *Podlaskie. Naturalna droga rozwoju*, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Białystok 2020, s. 4-9, 24-33. Dostępne online na stronie Invest in Podlaskie: <https://investinpodlaskie.pl/> [15.05.2021].

miejsce na skrzyżowaniu strategicznych szlaków transportowych, takich jak BRI, a także Via Carpatia, Via Baltica i Rail Baltica²¹⁵. W dokumentach promocyjnych zaznaczana jest również działalność trzech terminali przeładunkowych (w Chryzanowie, Sokółce i Łapach), które już teraz osiągają łączną przepustowość rzędu 300 000 TEU²¹⁶. Funkcjonowanie terminali, wraz z dokonywaną modernizacją przejść granicznych i położeniem przygranicznym, w pobliżu ważnych szlaków transportowych, składają się razem na potencjał logistyczny województwa.

W kontekście współpracy z Chinami istotny jest również aspekt społeczny oraz naukowy. Działania w tym obszarze z powodzeniem realizuje Politechnika Białostocka, poprzez projekty takie jak Letnia Szkoła Logistyki w Chinach²¹⁷ czy nauka języka chińskiego w ramach klasy konfucjańskiej²¹⁸. Ten aspekt współpracy jest często niedoceniany na tle działań przynoszących korzyści ekonomiczne, jednak jest niezmiernie ważny w kontekście otwierania studentów na nowe możliwości współpracy międzynarodowej, a także wspiera rozwój umiejętności społecznych i inteligencji kulturowej. Szansa na zaistnienie regionu w Inicjatywie jest możliwa tylko w razie uzyskania synergii opisanych trzech wymiarów: działań władz lokalnych, biznesu i nauki²¹⁹.

Powyższe rozważania pozwalają na wysnucie wniosku, że uczestnictwo Polski i poszczególnych jej regionów w Inicjatywie Pasa i Szlaku to wciąż kwestia otwarta. Co prawda na szlaku kolejowym na razie prym wiodą Małaszewicze i przejście graniczne Terespol/Brześć, jednak z czasem niewykluczona jest zwiększona partycypacja innych regionów – zarówno Ziemi Łódzkiej, Śląska czy Mazowsza, jak i Podlasia. Co więcej, nie zachodzi w tym przypadku klasyczna konkurencja między regionami, jako że ich udział w BRI może być wzajemnie komplementarny. Uczestnictwo w Inicjatywie to dla danego regionu korzyści nie tylko ekonomiczne (nowe miejsca pracy, zwiększone wpływy do budżetu czy napędzanie rozwoju przemysłu, handlu i usług²²⁰), lecz także społeczne (wyrównywanie szans biedniejszych regionów, współpraca badawcza i naukowa czy tworzenie silnej bazy eksperckiej). Należy jednak zaznaczyć, że ze względu na zróżnicowany potencjał gospodarczy poszczególne regiony Polski mają różne szanse zaistnienia w Inicjatywie. Badanie potencjału poszczególnych województw w BRI, ze szczególnym uwzględnieniem województwa podlaskiego, zostało opisane w rozdziale 4.

²¹⁵ *Podlaskie. Skrzyżowanie szlaków*, 7 października 2020. Dostępne online na kanale YouTube Invest in Podlaskie: <https://www.youtube.com/watch?v=T1pQF6Symz8> [15.05.2021].

²¹⁶ *Podlaskie. Naturalna droga...*, *op. cit.*

²¹⁷ *Współpraca z Chinami*, *op. cit.*

²¹⁸ *Klasa Konfucjańska Politechniki Białostockiej* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Politechniki Białostockiej: <https://pb.edu.pl/klasa-konfucjanska/> [15.05.2021].

²¹⁹ J. Nazarko i in., *Czy podlaska karawana wyruszy na Nowy Jedwabny Szlak?*, 27 grudnia 2015. Dostępne online na stronie Kurier Poranny: <https://poranny.pl/czy-podlaska-karawana-wyruszy-na-nowy-jedwabny-szlak/ar/c3-10212026> [15.05.2021].

²²⁰ A. Bartosiewicz, P. Szterlik, *Łódź na Nowym Jedwabnym...*, *op. cit.*, s. 102.

4. Badanie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku

4.1. Opracowanie zestawu czynników do badania

Jak wykazano w przeglądzie literatury, Inicjatywa Pasa i Szlaku niewątpliwie jest przedsięwzięciem o ogromnej skali, zasięgu oddziaływania i skutkach dla światowej gospodarki. Pomimo napotkanych trudności z dokładnym określeniem listy krajów członkowskich projektu, z pewnością można założyć, że do ich grona zalicza się Polska. Jako jeden z największych krajów Europy Środkowo-Wschodniej, którego granica wyznacza jednocześnie granicę Unii Europejskiej oraz Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej, Polska jest dla Chin ważnym partnerem w transportach chińskich towarów do miejsc ich przeznaczenia w Europie. Jednak udział i współpracę krajów w ramach Inicjatywy można określać nie tylko na poziomie bilateralnym, ale również na poziomie regionów krajów członkowskich.

Opisane studia przypadków niejednoznacznie ukazują możliwy wpływ BRI na rozwój regionalny. Niekiedy udział w Inicjatywie przynosi regionom korzyści i wzrost gospodarczy, jednak zaobserwowano również negatywne konsekwencje obecności chińskich inwestorów w krajach Europy. Wartym podkreślenia jest jednak, że analiza studiów przypadku regionów Polski nie wykazała znaczących negatywnych skutków udziału w projektach uznawanych za elementy Inicjatywy Pasa i Szlaku. W odróżnieniu od krajów takich jak Serbia czy Grecja, w ramach opisanych przypadków regionów Polski nie zaobserwowano konsekwencji takich jak wzrost zadłużenia, nierówne traktowanie rodzimych i chińskich pracowników czy negatywny wpływ inwestycji na środowisko²²¹. Na podstawie takich wniosków można założyć, że dotychczasowy wpływ Inicjatywy na Polskę i wybrane regiony uczestniczące był neutralny lub pozytywny – z pewnością jednak nie negatywny. Dalsze angażowanie się w BRI na zasadach porównywalnych do dotychczasowych może więc pozwolić regionom Polski na osiągnięcie znaczących korzyści. Szczególnie dotyczy to województw usytuowanych na ścianie wschodniej Polski, którym dodatkowe impulsy rozwojowe mogą pozwolić na dalszy rozwój i gospodarcze „dogonienie” województw zachodnich. Na mapie inwestycji i projektów BRI dotychczas nieobecne było województwo podlaskie, którego położenie geograficzne (przy granicy oraz na skrzyżowaniu szlaków²²²) z pewnością może premiować je jako ważny przystanek Nowego Eurazjatyckiego Mostu Lądowego.

²²¹ M. Pantovic, *Serbia has rolled out...*, op. cit.; B. Surk, *As China Moves In...*, op. cit.

²²² Podlaskie. *Skrzyżowanie szlaków*, op. cit.

Członkostwo w BRI odbywa się w głównej mierze na poziomie bilateralnym, co wynika ze specyfiki ustroju i systemu działania Chin i z faktu, że BRI to projekt przede wszystkim rządowy. Jednak w ramach krajów członkowskich poszczególne regiony mogą zarówno kooperować, jak i konkurować w celu przekierowania części strumienia wartości na ich tereny. W przypadku chińskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych, jak również w przypadku własnych inwestycji regionalnych, efekty tych przedsięwzięć mogą pozytywnie wpływać na rozwój gospodarczy, tworzyć nowe miejsca pracy czy zapewniać wpływy do lokalnych budżetów. Jednak z pewnością nie wszystkie regiony Polski mają takie same możliwości i potencjał, by stać się ważnymi przystankami na szlakach ekonomicznych BRI.

Część badawcza niniejszej pracy ma na celu określenie pozycji poszczególnych województw w Inicjatywie BRI, a w szczególności pozycji województwa podlaskiego na tle innych. W tym celu w pierwszym etapie badań opracowano zestaw czynników ilościowych, których porównanie umożliwi ocenę województw i uszeregowanie ich pod względem osiągniętych wyników. Analizę rezultatów osiągniętych przez poszczególne województwa poprzedzi przeprowadzenie badania ankietowego, w którym grupa ekspertów akademickich, biznesowych i samorządowych określi istotność czynników na tle innych. Określenie pozycji poszczególnych województw w BRI umożliwi identyfikację możliwych obszarów interwencji samorządu województwa podlaskiego, a także rekomendację działań w tych obszarach.

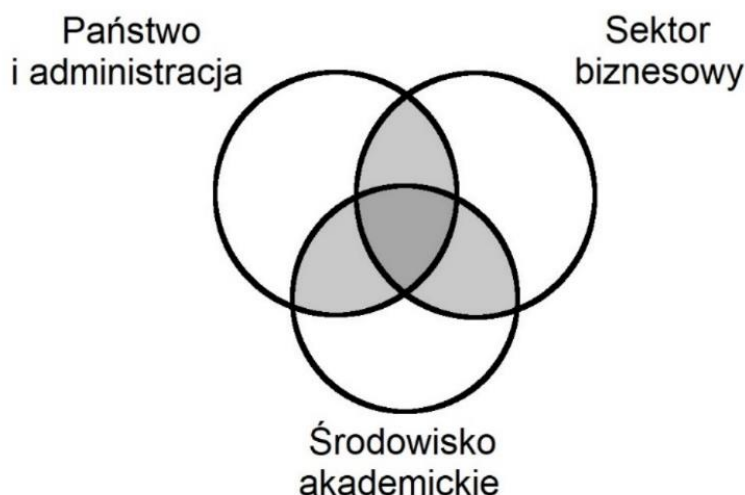
Wyszczególniono trzy grupy czynników: „państwo i administracja”, „sektor biznesowy” oraz „środowisko akademickie”. Ten podział został określony opierając się na modelu potrójnej helisy, opracowanym w 1994 roku przez H. Etzkowitza i L. Leydesdorffa jako koncepcja promująca rozszerzenie relacji przemysł – rząd na interakcję uniwersytet – przemysł – rząd²²³. Model potrójnej helisy jest wykorzystywany między innymi do wspierania rozwoju innowacji oraz regionalnego wzrostu gospodarczego i promowania przedsiębiorczości poprzez zrozumienie dynamiki interakcji pomiędzy trzema uwzględnionymi sferami instytucjonalnymi²²⁴. Warty podkreślenia aspektami tego modelu są istotna rola uczelni wyższych w tworzeniu innowacji w społeczeństwie opartym na wiedzy, a także wzajemne przenikanie się ról i funkcji pełnionych przez poszczególne strony²²⁵. Również w kontekście badań pozycji województw Polski w Inicjatywie BRI uznano, że model potrójnej helisy jest

²²³ Y. Cai, H. Etzkowitz, *Theorizing the Triple Helix model: Past, present, and future*, „Triple Helix Journal” 2020, s. 7, 11, DOI: 10.1163/21971927-bja10003.

²²⁴ *Ibidem*, s. 8.

²²⁵ J. Nazarko (red.), *Podlaska Strategia Rozwoju Nanotechnologii do 2020 roku. Przelomowa wizja regionu*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok 2013, s. 66. Dostępne online na stronie ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/303920431_Podlaska_strategia_rozwoju_nanotechnologii_do_2020_roku_Przelomowa_wizja_regionu [30.05.2021].

odpowiednim tłem do wyszczególnienia czynników określających stopień zaangażowania i potencjału województw, jako że szansa na zaistnienie regionu w Inicjatywie jest możliwa tylko w razie uzyskania synergii opisanych trzech wymiarów: działań władz lokalnych, biznesu i nauki²²⁶. Na rysunku 4.1 przedstawiono wizualizację modelu potrójnej helisy.



Rysunek 4.1. Model potrójnej helisy

Źródło: opracowanie własne na podstawie J. Nazarko (red.), *Podlaska Strategia Rozwoju...*, op. cit., s. 65; Y. Cai, H. Etzkowitz, *Theorizing the Triple Helix...*, op. cit., s. 12.

Przedstawiony podział czynników jest również spójny ze zdefiniowanymi głównymi wymiarami współpracy w ramach BRI: koordynacją polityki, integracją finansową, połączeniami infrastrukturalnymi, niezakłóconym handlem oraz wymianą międzyludzką²²⁷. Pierwsze dwa wymiary zostały tu pominięte, jako że na ich realizację jednostki samorządowe mają niewielki wpływ, jednak trzy kolejne wymiary są reprezentowane przez kolejne grupy czynników. Wymiar połączeń infrastrukturalnych jest brany pod uwagę w grupie 1 – „państwo i administracja”, wymiar niezakłóconego handlu uwzględnia grupa 2 – „sektor biznesowy”, natomiast wymiar wymiany międzyludzkiej jest reprezentowany za pomocą czynników z grupy 3. – „środowisko akademickie”.

W celu określenia pozycji województwa podlaskiego na tle innych województw Polski opracowano zestaw 14 czynników w podziale na 3 wymienione grupy. Ich porównanie umożliwi uszeregowanie województw na podstawie osiągniętych przez nie wartości czynników. Należy zauważyć, że w kontekście międzynarodowego projektu, jakim jest BRI, naturalniejszym może wydawać się porównywanie pozycji poszczególnych krajów w Inicjatywie. Porównywanie regionów w ramach krajów może nastręczać pewnych trudności, z których największą jest wyszczególnienie

²²⁶ J. Nazarko i in., *Czy podlaska karawana...*, op. cit.

²²⁷ *Joint communique of leaders roundtable...*, op. cit.

czynników, które jednocześnie będą charakterystyczne dla regionów, a także będą faktycznie opisywać aspekty, które wpływają na pozycję regionu w międzynarodowym projekcie. Z tego powodu listę czynników ograniczono do stosunkowo niewielkiej liczby 14, tak aby nie uwzględniać czynników słabo powiązanych z tematem, które mogłyby rozmyć wyniki badania.

W tabeli 4.1 przedstawiono listę wyszczególnionych czynników. Czynniki 1-4 oraz 7-14 są stymulantami, czyli im wyższy poziom danego czynnika osiąga województwo, tym lepszy będzie jego wynik w ogólnej klasyfikacji. Czynniki numer 5 i 6 to destymulanty, czyli pożądanym jest jak najniższy poziom danego czynnika.

Tabela 4.1. Czynniki opisujące pozycję województw w BRI

Grupa czynników	L.p.	Czynnik	Jednostka
Państwo i administracja	1	Gęstość sieci kolejowej	km/100 km ² powierzchni
	2	Gęstość sieci drogowej	km/100 km ² powierzchni
	3	Zasięg dystrybucyjny województwa	populacja w promieniu 500 km
	4	Dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych	t/n
	5	Kolejowa odległość od portów morskich	km
	6	Drogowa odległość od portów morskich	km
Sektor biznesowy	7	Liczba terminali intermodalnych	szt.
	8	Liczba kolejowych połączeń z Chinami	szt.
	9	Liczba chińskich firm w województwie	szt.
	10	Potencjał turystyczny województwa	skala 1-5
Środowisko akademickie	11	Liczba absolwentów kierunków logistycznych	szt.
	12	Liczba klas i instytutów konfucjańskich	szt.
	13	Liczba chińskich studentów	szt.
	14	Liczba polsko-chińskich projektów badawczych	szt.

Zródło: opracowanie własne.

W grupie pierwszej „państwo i administracja” wyszczególniono czynniki wynikające z sytuacji infrastrukturalnej województw, a także z ich położenia geograficznego i geopolitycznego. Czynniki numer 1 i 2 odnoszą się do sieci logistycznej infrastruktury

liniowej, którymi dysponują regiony – odpowiednio do sieci torów kolejowych oraz dróg. Międzynarodowe sieci logistyczne mają silny związek z infrastrukturą transportową, która stanowi swego rodzaju „szkielet” dla przepływów logistycznych²²⁸. Dobrze rozwinięta sieć dróg i torów premiuje więc województwa w roli potencjalnych hubów przeładunkowych dla towarów przybywających ze wschodu poprzez korytarze transportowe BRI. Z uwagi na rosnące znaczenie transportu intermodalnego²²⁹, czyli wykorzystującego więcej niż jeden środek transportu, istotne jest uwzględnienie zarówno transportu kolejowego, jak i drogowego. Z kolei uwzględnienie wielkości województw w analizie czynnika, poprzez przedstawienie go jako kilometry drogi na 100 kilometrów kwadratowych powierzchni, pozwala na uwzględnienie uwarunkowań województw wynikających z ich obszaru.

Czynnik 3. opisuje potencjał województwa do pełnienia roli centrum przeładunkowego z perspektywy międzynarodowej i jest wyrażony poprzez orientacyjną populację Polski oraz innych krajów Europy zamieszkującą obszar 500 kilometrów od stolicy województwa. Odległość ta koresponduje z określonym w literaturze minimalnym zasięgiem centrum dystrybucyjnego uznawanego za międzynarodowe²³⁰ i obrazuje wolumen potencjalnych odbiorców towarów przeładowywanych w takim centrum. Czynniki numer 3 i 4 jest powiązany z 4., mówiącym o dostępie poszczególnych województw do szerokiego toru kolejowego i funkcjonujących przejść granicznych. Razem opisują one potencjał województw do pełnienia roli europejskiego hubu przeładunkowego, powiązanego w szczególności z kolejowym aspektem BRI.

Z kolei czynniki numer 5 i 6 uwzględniają korytarz morski Inicjatywy i mówią o odległości, odpowiednio kolejowej oraz drogowej, stolic województw od portu morskiego w Gdańsku. Pomimo znacznych możliwości udziału Polski i poszczególnych regionów w obsłudze ładunków transportowanych z Chin koleją oraz pomimo rosnącego znaczenia transportu kolejowego w BRI, nie należy umniejszać roli transportu morskiego w przewozach towarów z Chin, jako że wciąż stanowi on główną wykorzystywaną gałąź transportu. Według stanu na czerwiec 2021 port w Gdańsku obsługuje 10 regularnych, cotygodniowych połączeń z 7 portami w Chinach²³¹ w porównaniu do 4 regularnych połączeń kolejowych na linii Polska – Chiny. Można więc uznać,

²²⁸ B. Zakrzewski, *Potencjalne centra logistyczne Polski wschodniej w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym nr 2*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 4, s. 118. Dostępne online na stronie BazTech: <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-a07bf583-0e74-4dec-a9ad-8e03cc821cf9> [30.05.2021].

²²⁹ *Transport intermodalny w latach 2017-2019*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2020, s. 15. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-latach-2017-2019,16,1.html> [30.05.2021].

²³⁰ *Logistyka a centrum logistyczne*, 2 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie TransEDU: <https://edu.trans.eu/wydarzenie/logistyka-a-centrum-logistyczne> [30.05.2021].

²³¹ *Sprawdź szczegóły wybranego połączenia żeglugowego* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Portu w Gdańsku: <https://www.portgdansk.pl/port/polaczenia-zezlugowe/> [01.06.2021].

że obecnie morski korytarz BRI jest z perspektywy Polski zdecydowanie intensywniej eksploatowany niż kolejowy, koniecznym jest więc uwzględnienie go w analizie.

W grupie drugiej „sektor biznesowy” wyszczególniono czynniki związane z prowadzeniem działalności gospodarczej powiązanej bezpośrednio lub pośrednio z Inicjatywą Pasa i Szlaku. Czynnikiem numer 7 określa liczbę terminali intermodalnych funkcjonujących w województwie. W odróżnieniu od czynników z grupy pierwszej, opisujących infrastrukturę transportową oraz graniczną i odnoszących się do możliwości województwa w zakresie przeładunków intermodalnych, ten czynnik mówi o już teraz działających centrach przeładunkowych. Określa więc rzeczywisty obecny potencjał przeładunkowy województwa, z uwzględnieniem wszystkich cech, jakie terminale muszą spełniać (dobre połączenie z siecią drogową i kolejową, przystosowanie do przyjmowania pociągów towarowych w całości, a także wystarczające zdolności przeładunkowe, pojemność składowa oraz powierzchnia²³²). Czynnikiem ten, wraz z czynnikiem 8. określającym liczbę funkcjonujących połączeń kolejowych z Chinami, obrazuje efekty dotychczasowych działań polskich operatorów logistycznych podjętych w kierunku aktywnego przejmowania i obsługi części strumienia towarów przybywających z Chin do Europy.

Z kolei czynniki numer 9 i 10 obrazują nastawienie i zainteresowanie strony chińskiej (zarówno biznesu, jak i ludności) nawiązywaniem współpracy. Czynnikiem 9. pokazuje liczbę chińskich przedsiębiorstw działających w województwie. Z uwagi na ustrój i model funkcjonowania Chin, wszelkie projekty pokroju BRI są koordynowane niemal wyłącznie przez chiński rząd, a dopiero za decyzjami rządu idą działania przedsiębiorstw²³³. Jest to widoczne również na przykładzie bezpośrednich inwestycji zagranicznych, których wzmożone natężenie jest widoczne w Europie Środkowo-Wschodniej w krajach pozytywnie nastawionych do współpracy z Chinami²³⁴. Wzmożona obecność chińskiego biznesu w danym regionie może więc świadczyć o szczególnym zainteresowaniu sektora biznesowego, a co za tym idzie – o aprobachie rządu chińskiego. Tę zależność można do pewnego stopnia odnieść również do informacji niesionej przez czynnik numer 10, mówiący o potencjale turystycznym poszczególnych województw. Kraje, które są w pozytywny sposób obrazowane w chińskich mediach, zyskują zainteresowanie chińskich turystów i są przez nich chętniej odwiedzane.

²³² D. Pyza, M. Piątek, *Terminale intermodalne i ich znaczenie w łańcuchach dostaw*, „Prace Naukowe Politechniki Poznańskiej – Transport” 2017, nr 119, s. 385. Dostępne online na stronie BazTech: <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-86f5183d-bfcb-407f-a762-bea329f073e9?q=bwmeta1.element.baztech-3cb368a5-fb65-4e06-9b26-4214c8c252e4;31&qt=CHILDREN-STATELESS> [01.06.2021].

²³³ R. McGregor, *How the state runs business in China*, 25 July 2019. Dostępne online na stronie The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/25/china-business-xi-jinping-communist-party-state-private-enterprise-huawei> [05.06.2021].

²³⁴ A. Kratz et al., *Chinese FDI in Europe...*, *op. cit.*

Natomiast regiony mogą rywalizować o turystów poprzez zwiększanie swojego poziomu atrakcyjności turystycznej, charakteryzowanego m.in. przez cechy takie jak długość szlaków turystycznych, liczba turystycznych obiektów noclegowych czy zabytków i obecność powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych²³⁵. Czynniki 10. został ujęty jako zbiorcza reprezentacja wymienionych cech dla danego województwa.

W grupie trzeciej „środowisko akademickie” wyszczególniono czynniki związane ze współpracą naukową i badawczą w kontekście BRI. Czynniki 11., określający poziom kształcenia logistyków w regionie, mówi o potencjale zapewnienia wykwalifikowanej kadry realizującej prace związane z obsługą logistyczną ładunków, w tym tych przybywających do Europy szlakami BRI. W świetle danych o trwającym i prognozowanym wzroście wartości rynku logistycznego²³⁶ wysoka jakość kształcenia logistyków wspiera rozwój tego sektora w regionie, a więc zwiększa jego konkurencyjność. Czynniki ten obrazuje perspektywę krajową, w odróżnieniu od pozostałych znajdujących się w grupie trzeciej, mówiących o współpracy polskiego i chińskiego środowiska akademickiego.

Czynnik numer 12 dotyczy współpracy realizowanej poprzez działalność instytutów oraz klas konfucjańskich w województwach. Są to jednostki działające przy uczelniach wyższych, których celem jest promowanie chińskiego języka i kultury, wspieranie lokalnego nauczania chińskiego na arenie międzynarodowej oraz ułatwianie wymiany kulturalnej. Z działalnością instytutów i klas konfucjańskich związane są pewne kontrowersje, dotyczące m.in. stosowanej cenzury informacji oraz tłumienia wolności akademickiej²³⁷. Należy jednak zaznaczyć, że dokonany przegląd informacji dotyczących działalności tych jednostek w Polsce nie wykazał znaczących problemów i kontrowersji z nią związanych. Instytuty działające w Polsce zajmują się m.in. organizacją nauki języka chińskiego, konferencji naukowych i konkursów, wydarzeń kulturalnych związanych z chińską muzyką i kinem, a także obozów wakacyjnych i wymian akademickich w Chinach²³⁸.

Czynniki 13. oraz 14. dotyczą bezpośredniej współpracy i wymiany akademickiej – odpowiednio w środowisku dydaktycznym oraz badawczym. Czynniki 13 obrazuje

²³⁵ Ł. Czernicki, P. Kukołowicz, M. Miniszewski, *Branża turystyczna w Polsce. Obraz sprzed pandemii*, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2020, s. 28. Dostępne online na stronie Polskiego Instytutu Ekonomicznego: https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2020/05/PIE-Raport_Turystyka.pdf [05.06.2021].

²³⁶ *Logistics industry trends: the next career boom* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Granite Logistics: <https://www.granite-logistics.com/blog/industry-trends> [05.06.2021].

²³⁷ J. Gil, *Explainer: what are Confucius Institutes and do they teach Chinese propaganda?*, 28 March 2019. Dostępne online na stronie The Conversation: <https://theconversation.com/explainer-what-are-confucius-institutes-and-do-they-teach-chinese-propaganda-114274> [05.06.2021].

²³⁸ M. Adamczyk, *Instytuty Konfucjusza jako narzędzie chińskiej miękkiej siły*, „Ogrody Nauk i Sztuk” 2016, nr 6, s. 245, DOI: 10.15503/onis2016.238.247.

liczbę studentów z Chin kształcących się na wszystkich kierunkach na polskich uczelniach według stanu na grudzień 2019. Należy wziąć pod uwagę, że w późniejszym okresie w związku z pandemią i jej skutkami: początkową nieufnością do obywateli chińskich w Europie, a także utrudnieniami w podróżowaniu i realizacją kwestii administracyjnych²³⁹, część studentów mogła zdecydować o przerwaniu nauki i wcześniejszym powrocie do Chin. W niektórych przypadkach takie decyzje podjęły władze uczelni²⁴⁰. Obecna liczba studiujących w Polsce chińskich studentów może więc być niższa. Czynniki 14. mówi natomiast o współpracy badawczej realizowanej przez polskie i chińskie uczelnie wyższe. Wartość ta jest obrazowana przez liczbę projektów, które uzyskały finansowanie w ramach trzech konkursów: SHENG-1, organizowanego przez Narodowe Centrum Nauki²⁴¹, oraz pierwszego i drugiego polsko-chińskiego konkursu bilateralnego, organizowanych przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju²⁴².

Przedstawione czynniki z pewnością nie stanowią zamkniętej, ostatecznej listy. Jednak z uwagi na napotkane trudności związane z koniecznością jak najsilniejszego powiązania czynników z rozwojem regionalnym, a także z pozyskaniem danych opisujących poszczególne województwa, część opracowanych czynników pominięto w badaniu. Wśród pominiętych czynników znalazły się takie jak dostępność terenów inwestycyjnych czy potencjał realizacji transportu towarów z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej w grupie 1., liczba chińskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych w grupie 2. oraz liczba chińskich uczelni partnerskich w grupie 3. W ich przypadku główną trudność stanowiło pozyskanie danych ilościowych odzwierciedlających ich wartości dla poszczególnych województw. Jednak na potrzeby niniejszej pracy uznano, że grupa 14 wyszczególnionych czynników może w rzetelny sposób przedstawić pozycję i potencjał województw w Inicjatywie BRI. Przebieg badania opisano w kolejnym podrozdziale.

²³⁹ S. Zakrzewska, *Epidemia koronawirusa. Polskie uczelnie z chińskimi studentami boją się zarażeń*, 30 stycznia 2020. Dostępne online na stronie Gazety Wyborczej: <https://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/7,48722,25647698,epidemia-koronawirusa-polskie-uczelnie-z-chińskimi-studentami.html> [07.06.2021].

²⁴⁰ *Epidemia koronawirusa. Polskie uczelnie odwołują wyjazdy studentów i pracowników do Chin*, 2 lutego 2020. Dostępne online na stronie Wprost Zdrowie i Medycyna: <https://zdrowie.wprost.pl/zdrowie/10294706/2/epidemia-koronawirusa-uczelnie-odwołują-wyjazdy-studentów-do-chin.html> [07.06.2021].

²⁴¹ *Wyniki konkursu SHENG-1*, 26 kwietnia 2019. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Nauki: <https://www.ncn.gov.pl/konkursy/wyniki/2019-04-26-sheng1> [07.06.2021].

²⁴² *Współpraca dwustronna – Chiny* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju: <https://archiwum.ncbr.gov.pl/programy/programy-miedzynarodowe/wspolpraca-dwustronna/chiny/> [07.06.2021].

4.2. Analiza porównawcza czynników ilościowych

Drugi etap badania pozycji województw Polski w Inicjatywie Pasa i Szlaku stanowiło badanie eksperckie, przeprowadzone w dniach 15–24 czerwca 2021. Przy użyciu metody CAWI skierowano kwestionariusz ankiety²⁴³ do 15 ekspertów – celowo dobranych przedstawicieli administracji samorządowej, sektora prywatnego oraz środowiska akademickiego. Respondenci zostali poproszeni o dokonanie oceny ważności wyszczególnionych czynników za pomocą 5-stopniowej skali, gdzie ocena 1 oznaczała, że czynnik został uznany za „zdecydowanie nieważny”, a 5 – „zdecydowanie ważny”. Za pomocą dwóch pytań w metryczce respondenta uzyskano informacje o jego miejscu pracy (jednostka administracji samorządowej, przedsiębiorstwo prywatne czy uczelnia wyższa) oraz o rodzaju zainteresowania tematyką BRI (zawodowy, prywatny czy zarówno zawodowy, jak i prywatny).

W badaniu wzięło udział po 5 ekspertów z każdej z wymienionych grup. 7 z nich zadeklarowało, że tematyką BRI interesuje się zawodowo (na przykład poprzez prowadzenie działalności związanej z obsługą przewozów towarowych z Chin, prowadzenie prac badawczych nad tematyką BRI, organizację wydarzeń związanych z BRI), natomiast 8 respondentów interesuje się zagadnieniem BRI zarówno zawodowo, jak i prywatnie (na przykład poprzez śledzenie wiadomości o BRI w mediach i literaturze czy udział w konferencjach i wydarzeniach związanych z tematyką BRI).

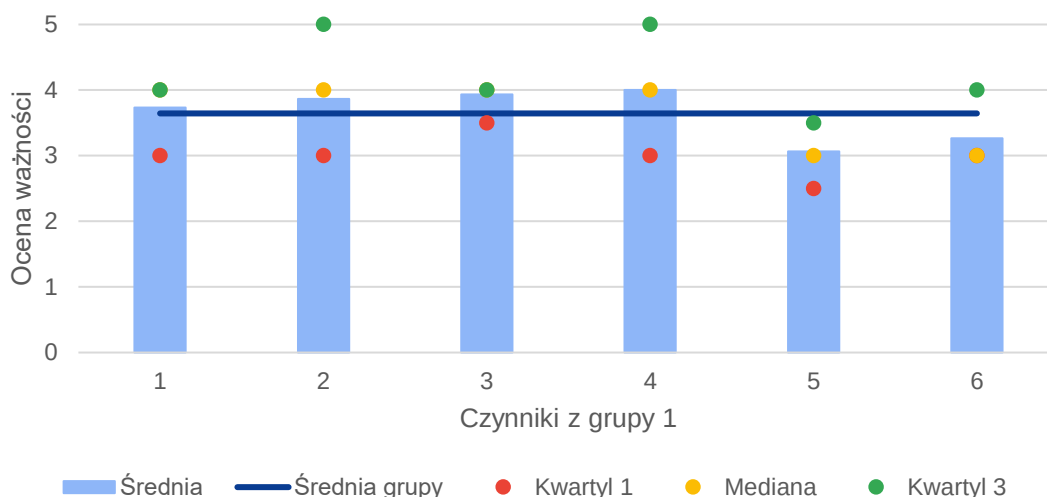
W tabeli 4.2 oraz na rysunku 4.2 przedstawiono wyniki oceny ważności czynników z grupy 1.

Tabela 4.2. Oceny ważności czynników z grupy 1

L.p.	Czynnik	Średnia arytmetyczna	Odchylenie standardowe	Współczynnik zmienności	Pierwszy kwartyl	Mediana	Trzeci kwartyl
1	Gęstość sieci kolejowej	3,73	0,88	24%	3	4	4
2	Gęstość sieci drogowej	3,87	1,06	27%	3	4	5
3	Zasięg dystrybucyjny województwa	3,93	0,70	18%	3,5	4	4
4	Dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych	4,00	0,85	21%	3	4	5
5	Kolejowa odległość od portów morskich	3,07	0,88	29%	2,5	3	3,5
6	Drogowa odległość od portów morskich	3,27	0,96	29%	3	3	4

Źródło: opracowanie własne.

²⁴³ Badanie eksperckie: ocena ważności czynników określających pozycję województw Polski w Inicjatywie Pasa i Szlaku [15.06.2021]. Dostępne online w Formularzu Google: <https://forms.gle/smdfQ9EYfYSRNsbF8> [21.06.2021].

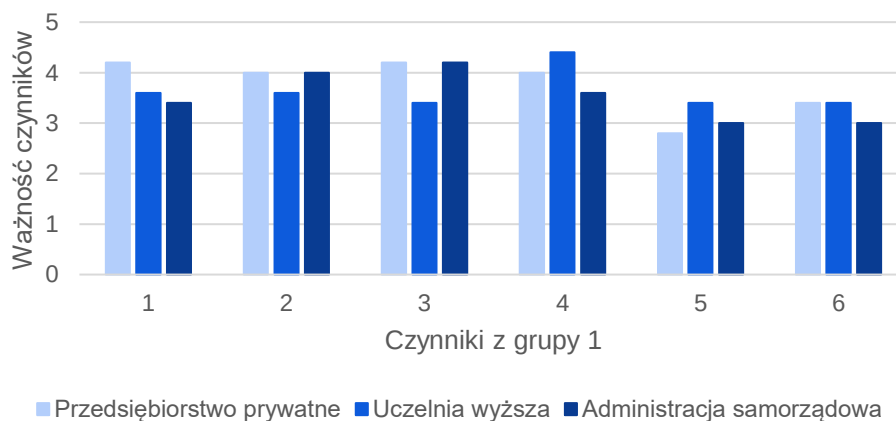


Rysunek 4.2. Oceny ważności czynników z grupy 1

Źródło: opracowanie własne.

Ważność czynników z tej grupy wyniosła średnio 3,64. Czynnikiem o największej ważności był według ekspertów czynnik 4. – dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych. Jego ważność została oceniona na 4. Czynnikiem o najniższej wartości był według ekspertów czynnik 5. – kolejowa odległość od portów morskich. Jego ważność została oceniona na 3,07. Oceny ważności czynników są dość jednorodne i charakteryzują się zmiennością niską (poniżej 25%) lub przeciętną (25%÷45%). Najwyższą zmiennością charakteryzuje się czynnik 6. – drogowa odległość od portów morskich. Jego oceny odchylają się od średniej arytmetycznej o $\pm 0,96$. Natomiast najniższą zmiennością charakteryzuje się czynnik 3. – zasięg dystrybucyjny województwa. Jego oceny odchylają się od średniej arytmetycznej o $\pm 0,7$, a więc w jego ocenie eksperci byli najbardziej zgodni.

Na rysunku 4.3 przedstawiono wyniki oceny ważności czynników z grupy 1 w podziale na miejsce pracy respondenta.



Rysunek 4.3. Ocena ważności czynników z grupy 1 w podziale na miejsce pracy respondenta

Źródło: opracowanie własne.

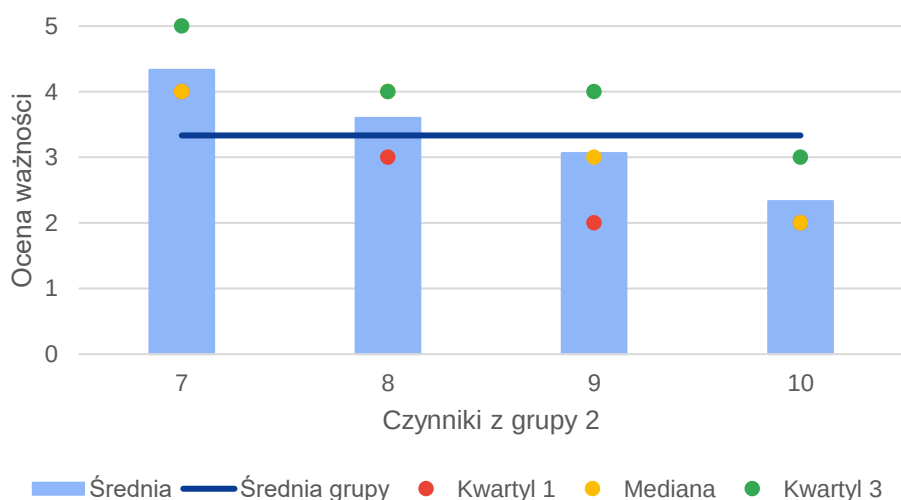
Respondenci z grupy przedstawicieli przedsiębiorstw prywatnych za najważniejsze uznali czynniki 1. – gęstość sieci kolejowej oraz 3. – zasięg dystrybucyjny województwa (ważność na poziomie 4,2). Natomiast najmniej ważnym czynnikiem był według tej grupy czynnik 5. – kolejowa odległość od portów morskich, o ważności 2,8. Przedstawiciele uczelni wyższych najwyżej ocenili czynnik 4. – dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych. Jego ważność wyniosła w tej grupie 4,4. Natomiast najmniej ważne okazały się w ocenach środowiska akademickiego aż 3 czynniki, oznaczone numerami 3, 5 oraz 6 (ważność na poziomie 3,4). Przedstawiciele samorządu terytorialnego za najważniejszy uznali czynnik 3. – zasięg dystrybucyjny województwa. Jego ważność wyniosła 4,2. Najmniej ważne w tej grupie okazały się czynniki 5. i 6., które otrzymały ocenę 3.

W tabeli 4.3 oraz na rysunku 4.4 przedstawiono wyniki oceny ważności czynników z grupy 2.

Tabela 4.3. Oceny ważności czynników z grupy 2

L.p.	Czynnik	Średnia arytmetyczna	Odstąpienie standardowe	Współczynnik zmienności	Pierwszy kwartyl	Mediana	Trzeci kwartyl
7	Liczba terminali intermodalnych	4,33	0,72	17%	4	4	5
8	Liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami	3,60	1,06	29%	3	4	4
9	Liczba chińskich przedsiębiorstw w województwie	3,07	0,96	31%	2	3	4
10	Potencjał turystyczny województwa	2,33	0,98	42%	2	2	3

Źródło: opracowanie własne.

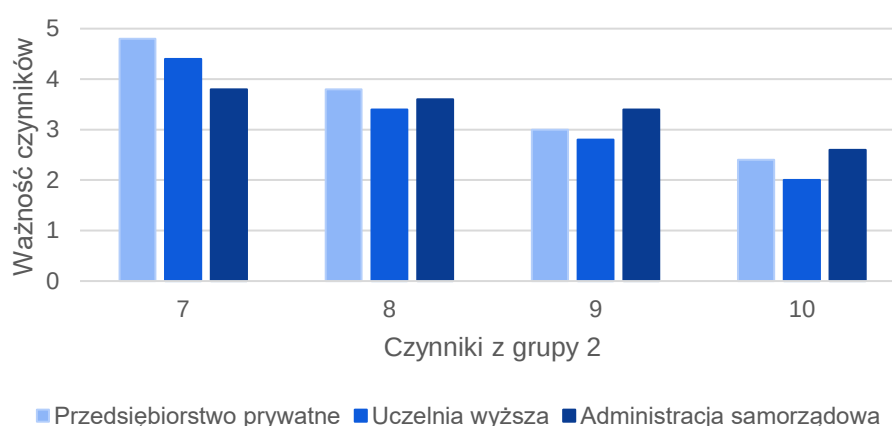


Rysunek 4.4. Oceny ważności czynników z grupy 2

Źródło: opracowanie własne.

Ważność czynników z tej grupy wyniosła średnio 3,33. Czynnikiem o największej ważności był według ekspertów czynnik 7. – liczba terminali intermodalnych. Jego ważność została oceniona na 4,33. Czynnikiem o najniższej wartości był według ekspertów czynnik 10. – potencjał turystyczny województwa. Jego ważność została oceniona na 2,33. Oceny ważności czynników charakteryzują się zmiennością niską (poniżej 25%) lub przeciętną (25%÷45%). Najwyższą zmiennością charakteryzuje się czynnik 10. Jego oceny odchylają się od średniej arytmetycznej o $\pm 0,98$. Natomiast najniższą zmiennością charakteryzuje się czynnik 7. Jego oceny odchylają się od średniej arytmetycznej o $\pm 0,72$.

Na rysunku 4.5 przedstawiono wyniki oceny ważności czynników z grupy 2 w podziale na miejsce pracy respondenta.



Rysunek 4.5. Ocena ważności czynników z grupy 2 w podziale na miejsce pracy respondenta

Źródło: opracowanie własne.

Respondenci ze wszystkich grup byli stosunkowo zgodni w ocenie czynników z grupy 2. Najwyżej oceniony został czynnik 7. – liczba terminali intermodalnych. Przedstawiciele przedsiębiorstw prywatnych ocenili jego ważność na 4,8, respondenci ze środowiska akademickiego na 4,4, a pracownicy administracji samorządowej na 3,8. Natomiast najniżej został oceniony czynnik 10. – potencjał turystyczny województwa. Przedstawiciele poszczególnych grup ocenili jego ważność na odpowiednio: 2,4, 2 oraz 2,6.

W tabeli 4.4 oraz na rysunku 4.4 przedstawiono wyniki oceny ważności czynników z grupy 3.

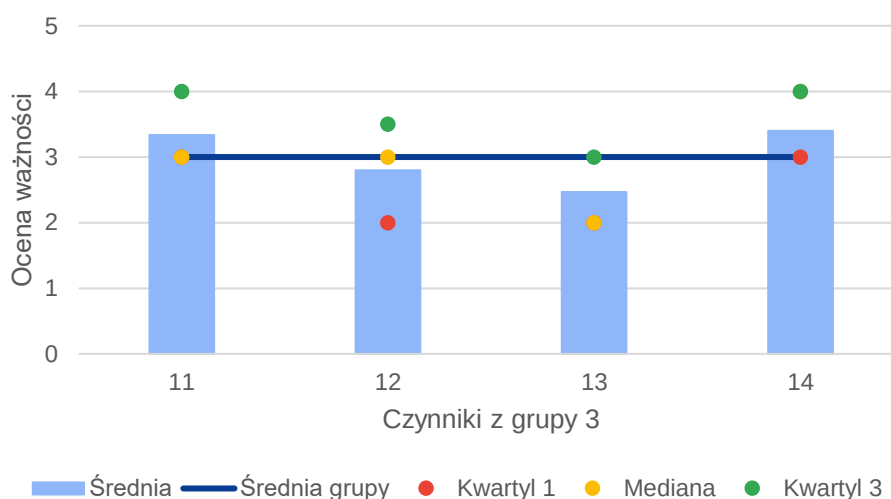
Ważność czynników z tej grupy wyniosła średnio 3. Czynnikiem o największej ważności był według ekspertów czynnik 14. – liczba polsko-chińskich projektów badawczych. Jego ważność została oceniona na 3,4. Czynnikiem o najniższej wartości był według ekspertów czynnik 13. – liczba chińskich studentów. Jego ważność została oceniona na 2,47. Oceny ważności czynników są dość jednorodne i charakteryzują się zmiennością niską (poniżej 25%) lub przeciętną (25%÷45%). Najwyższą zmiennością charakteryzuje się czynnik 12. – liczba

instytutów i klas konfucjańskich. Jego oceny odchylają się od średniej arytmetycznej o $\pm 1,01$. Natomiast najniższą zmiennością charakteryzuje się czynnik 14. Jego oceny odchylają się od średniej arytmetycznej o $\pm 0,74$, a więc w jego ocenie eksperci byli najbardziej zgodni.

Tabela 4.4. Oceny ważności czynników z grupy 3

L.p.	Czynnik	Średnia arytmetyczna	Odchylenie standardowe	Współczynnik zmienności	Pierwszy kwartyl	Mediana	Trzeci kwartyl
11	Liczba absolwentów kierunków logistycznych	3,33	0,9	27%	3	3	4
12	Liczba instytutów i klas konfucjańskich	2,80	1,01	36%	2	3	3,5
13	Liczba chińskich studentów	2,47	0,74	30%	2	2	3
14	Liczba polsko-chińskich projektów badawczych	3,40	0,74	22%	3	4	4

Źródło: opracowanie własne.



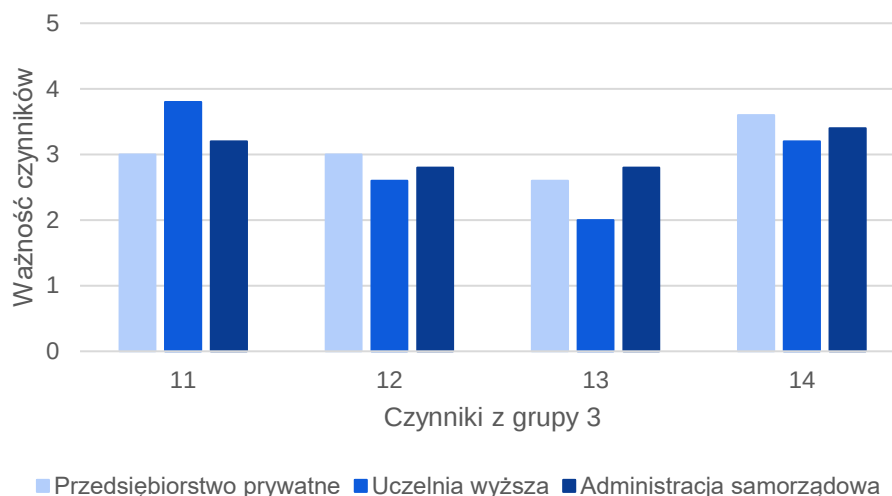
Rysunek 4.6. Oceny ważności czynników z grupy 3

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 4.7 przedstawiono wyniki oceny ważności czynników z grupy 3 w podziale na miejsce pracy respondenta.

Respondenci z grupy przedstawicieli przedsiębiorstw prywatnych za najważniejszy uznali czynnik 14. – liczba polsko-chińskich projektów badawczych (ważność na poziomie 3,6). Natomiast najmniej ważnym czynnikiem był według tej grupy czynnik 13. – liczba chińskich studentów, o ważności 2,6. Przedstawiciele uczelni wyższych najwyżej ocenili czynnik 11. – liczba absolwentów kierunków logistycznych. Jego ważność wyniosła w tej grupie 3,8. Natomiast najmniej ważny okazał się w ocenach środowiska akademickiego czynnik 13., oceniony na 2. Przedstawiciele samorządu

terytorialnego za najważniejszy uznali czynnik 14. Jego ważność wyniosła 3,4. Najmniej ważne w tej grupie okazały się czynniki 12. i 13., które otrzymały ocenę 2,8.



Rysunek 4.7. Ocena ważności czynników z grupy 3 w podziale na miejsce pracy respondenta

Źródło: opracowanie własne.

Trzeci etap badania obejmował zebranie dla poszczególnych województw danych ilościowych odpowiadających wyszczególnionym czynnikom, a także normalizację tych danych.

W tabeli w Załączniku 1 przedstawiono dane oryginalne wraz ze źródłami ich pozyskania. W przypadku czynnika 10. – potencjał turystyczny województwa, został on wyrażony za pomocą czterech wskaźników: długości szlaków turystycznych, obecności powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych, liczby turystycznych obiektów noclegowych oraz liczby zabytków. Dane obrazujące te wskaźniki dla poszczególnych województw zostały znormalizowane, natomiast ostateczna wartość czynnika „potencjał turystyczny województwa” dla danego województwa została przedstawiona jako uśredniona wartość danych znormalizowanych.

W przypadku czynnika 11. – liczba absolwentów kierunków logistycznych, z uwagi na napotkane braki w danych statystycznych, dla dwóch województw dokonano estymacji wartości. Dla województwa małopolskiego liczbę absolwentów kierunków logistycznych określono jako odsetek liczby absolwentów wszystkich kierunków. Najpierw dla pozostałych województw wyliczono, jaki średni procent wszystkich absolwentów to absolwenci kierunków logistycznych, a następnie tę proporcję zastosowano dla województwa małopolskiego. Natomiast w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego nie zostały udostępnione zarówno dane o liczbie absolwentów kierunków logistycznych, jak i o liczbie absolwentów wszystkich kierunków. Na podstawie dokonanego przeglądu ofert uczelni wyższych z tego województwa stwierdzono, że na jednej z uczelni kierunki logistyczne znajdują się w ofercie dopiero od roku akademickiego

2019/2020²⁴⁴, natomiast na innych są dostępne jedynie jako specjalności na kierunkach pokrewnych (zarządzanie, zarządzanie i inżynieria produkcji)²⁴⁵ lub wcale. Z uwagi na brak możliwości określenia liczby absolwentów poszczególnych specjalności oraz brak danych o liczbie wszystkich absolwentów warmińsko-mazurskich uczelni, liczbę absolwentów kierunków logistycznych określono dla województwa warmińsko-mazurskiego jako 0.

Zebrane dane ilościowe dotyczące województw zostały następnie znormalizowane. Było to konieczne z uwagi na zróżnicowane zakresy danych i konieczność sprowadzenia rzędu wielkości zmiennych do stanu porównywalności. Procedura normalizacji została zrealizowana z wykorzystaniem formuły unitaryzacji klasycznej.

Ogólną formułę normalizacji zmiennych przedstawiono we wzorze 4.1²⁴⁶,

$$x'_{ij} = \left(\frac{x_{ij}-a}{b}\right)^p \quad (4.1)$$

gdzie:

- x'_{ij} – wartość i-tej zmiennej dla j-tego obiektu przed normalizacją,
- x_{ij} – wartość i-tej zmiennej dla j-tego obiektu po normalizacji,
- a, b, p – parametry normalizacyjne.

W przypadku normalizacji z wykorzystaniem formuły unitaryzacji klasycznej przyjęto parametry normalizacyjne przedstawione we wzorze 4.2²⁴⁷,

$$x'_{ij} = \frac{x_{ij}-\min\{x_{ij}\}}{\max\{x_{ij}\}-\min\{x_{ij}\}} \quad (4.2)$$

gdzie:

- x'_{ij} – wartość i-tej zmiennej dla j-tego obiektu przed normalizacją,
- x_{ij} – wartość i-tej zmiennej dla j-tego obiektu po normalizacji,
- $\min\{x_{ij}\}$ – minimalna wartość i-tej zmiennej,
- $\max\{x_{ij}\}$ – maksymalna wartość dla i-tej zmiennej.

²⁴⁴ Setubal – UWM – wspólnie pomimo dystansu, 17 września 2019. Dostępne online na stronie Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie: <http://www.uwm.edu.pl/egazeta/setubal-uwm-wspolnie-pomimo-dystansu> [30.06.2021].

²⁴⁵ Inżynieria logistyczna [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania im. prof. T. Kotarbińskiego w Olsztynie: <http://owsiiz.edu.pl/oferta/zarzadzanie-i-inzynieria-produkcji/inzynieria-logistyczna/>; Zarządzanie [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej: <https://www.euh-e.edu.pl/pl/oferta/studia-i-stopnia/zarzadzanie> [30.06.2021].

²⁴⁶ K. Nermend, *Normowanie zmiennych opisujących obiekty nietypowe*, „Metody Ilościowe w Badaniach Ekonomicznych” 2009, nr X, s. 186. Dostępne online w repozytorium CEON: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.desklight-6115fc8b-e595-43ee-83f5-3ba34f71f076>.

²⁴⁷ M. Jarocka, *Wybór formuły normalizacyjnej w analizie porównawczej obiektów wielocechowych*, „Economics and Management” 2015, nr 1, s. 116, DOI: 10.12846/j.em.2015.01.08.

Procedura normalizacji zrealizowana z wykorzystaniem formuły unitaryzacji klasycznej pozwoliła na uzyskanie zmiennych o ujednoliconym zakresie zmienności, definiowanym przez różnicę pomiędzy ich wartościami maksymalnymi i minimalnymi²⁴⁸. Przeprowadzona normalizacja danych pozwoliła również na zastąpienie zróżnicowanych zakresów zmienności poszczególnych zmiennych zakresem stałym od 0 do 1.

W tabeli 4.5 przedstawiono dane po dokonaniu ich normalizacji.

Tabela 4.5. Dane liczbowe dotyczące województw po dokonaniu normalizacji

		Województwo															
		dolnośląskie	kujawsko-pomorskie	lubelskie	lubuskie	łódzkie	małopolskie	mazowieckie	opolskie	podkarpackie	podlaskie	pomorskie	śląskie	świętokrzyskie	warmińsko-mazurskie	wielkopolskie	zachodniopomorskie
Numer czynnika	1	0,43	0,25	0,00	0,24	0,19	0,25	0,10	0,39	0,10	0,00	0,25	1,00	0,12	0,07	0,22	0,12
	2	0,31	0,57	0,51	0,22	0,47	1,00	0,56	0,20	0,28	0,39	0,32	0,96	0,53	0,06	0,43	0,00
	3	0,89	0,45	0,48	1,00	0,67	0,72	0,37	0,90	0,59	0,11	0,06	0,87	0,65	0,11	0,73	0,00
	4	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,33	0,67	0,00	0,33	0,33	0,67	0,00	0,00
	5	0,35	0,77	0,29	0,37	0,48	0,14	0,52	0,24	0,00	0,36	1,00	0,24	0,26	0,74	0,56	0,48
	6	0,23	0,72	0,06	0,27	0,45	0,07	0,44	0,14	0,00	0,36	1,00	0,17	0,25	0,74	0,50	0,43
	7	0,75	0,00	0,5	0,25	1,00	0,50	0,75	0,00	0,00	0,50	0,75	1,00	0,00	0,50	1,00	0,50
	8	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	9	0,02	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	1,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,04	0,00	0,00	0,04	0,01
	10	0,48	0,28	0,10	0,47	0,06	0,91	0,18	0,27	0,35	0,12	0,39	0,54	0,37	0,29	0,23	0,35
	11	0,57	0,17	0,25	0,08	0,53	0,18	0,69	0,13	0,38	0,18	0,30	0,52	0,16	0,00	1,00	0,20
	12	1,00	0,50	0,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,50	0,00	0,50	0,50	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00
	13	0,17	0,19	0,03	0,00	0,21	0,19	1,00	0,08	0,04	0,03	0,31	0,16	0,02	0,00	0,22	0,01
	14	0,31	0,00	0,19	0,00	0,06	0,31	1,00	0,00	0,00	0,00	0,44	0,13	0,00	0,13	0,19	0,00

Źródło: opracowanie własne.

Czwarty etap badania obejmował natomiast określenie rezultatów osiąganych przez poszczególne województwa, z uwzględnieniem ważności czynników określonej przez ekspertów oraz wartości czynników ilościowych. Porównanie tych rezultatów umożliwiło uszeregowanie województw, a także określenie pozycji województwa podlaskiego na tle pozostałych. Wyniki trzeciego etapu badań oraz szczegółowe określenie pozycji województwa podlaskiego przedstawiono w kolejnym podrozdziale.

²⁴⁸ M. Jarocka, *Wybór formuły normalizacyjnej...*, op. cit., s. 116.

4.3. Określenie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku

Czwarty etap badań stanowiło określenie pozycji województw w Inicjatywie Pasa i Szlaku z uwzględnieniem uzyskanych w badaniu eksperckim ważności czynników oraz znormalizowanych wartości czynników. Rezultat dla każdego z województw wyliczono jako sumę iloczynów wartości czynników ilościowych i ocen ważności tych czynników. W tabeli 4.6 przedstawiono ostateczne wyniki osiągnięte przez województwa, a także ich pozycję w klasyfikacji.

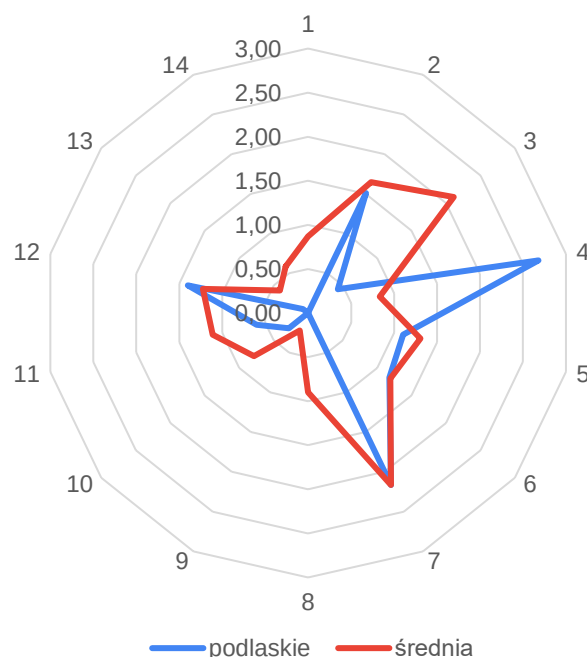
Tabela 4.6. Klasyfikacja województw pod względem ich pozycji w BRI

Miejsce w klasyfikacji	Województwo	Wynik
1	mazowieckie	28,33
2	śląskie	28,16
3	pomorskie	21,19
4	wielkopolskie	21,02
5	dolnośląskie	18,73
6	łódzkie	18,69
7	małopolskie	17,56
8	lubelskie	12,90
9	kujawsko-pomorskie	12,71
10	warmińsko-mazurskie	11,58
11	podlaskie	11,42
12	lubuskie	10,17
13	opolskie	9,62
14	świętokrzyskie	9,43
15	podkarpackie	7,28
16	zachodniopomorskie	7,03

Źródło: opracowanie własne.

W klasyfikacji pozycji poszczególnych województw w Inicjatywie Pasa i Szlaku, podlaskie uplasowało się w drugiej połowie zestawienia, na 11. pozycji spośród 16 województw Polski. Natomiast spośród województw ściany wschodniej podlaskie zajmuje 3. pozycję, po lubelskim i warmińsko-mazurskim. Z pewnością jest to wynik, który daje pole do dalszej pracy i działań na rzecz umacniania pozycji województwa w BRI. W celu określenia, które obszary reprezentowane w badaniu stanowią potencjalne miejsca interwencji trzech grup interesariuszy – samorządu województwa, środowiska akademickiego oraz sektora prywatnego – przeprowadzono dalszą analizę, obejmującą zestawienie rezultatów województwa podlaskiego z uśrednionymi wynikami dla całego kraju, z wynikami trzech liderów klasyfikacji, a także z wynikami województw położonych na wschodzie Polski.

Na rysunku 4.8 przedstawiono rezultaty osiągane przez województwo podlaskie na tle uśrednionych rezultatów całego kraju.



Rysunek 4.8. Rezultaty województwa podlaskiego na tle średniej kraju

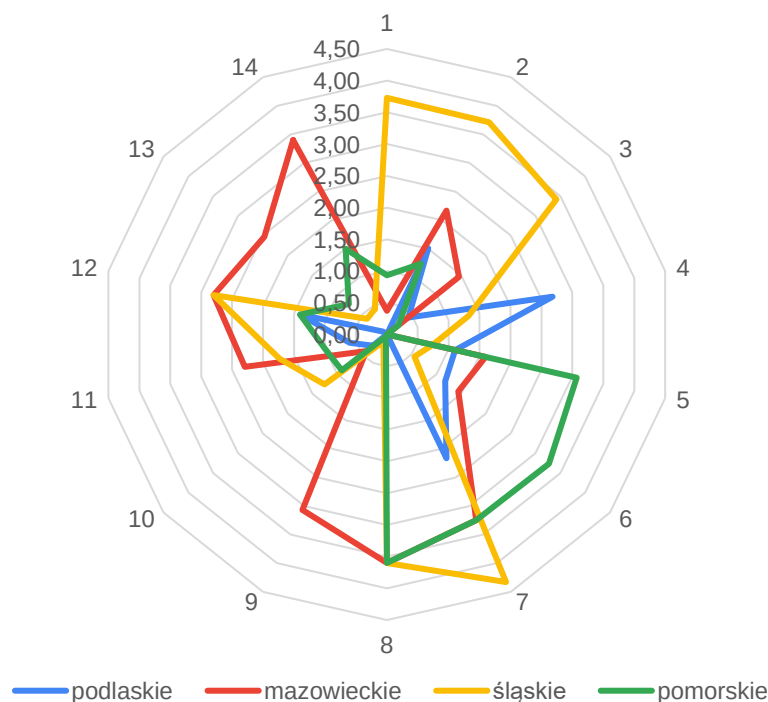
Źródło: opracowanie własne.

Podlaskie osiągnęło stosunkowo dobre wyniki w porównaniu do średnich rezultatów, na co wskazuje choćby fakt, że jedynie w przypadku jednego czynnika: 3. – zasięg dystrybucyjny województwa, średnia dla kraju znacznie przewyższa wynik województwa podlaskiego.

Spośród 14 czynników uwzględnionych w badaniu, województwo podlaskie osiągnęło rezultat powyżej średniej w przypadku dwóch czynników: 4. – dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych oraz 12. – liczba instytucji i klas konfucjańskich. W przypadku czynnika 4. znaczącą rolę odgrywa dywidenda geograficzna województwa. Podlaskie premiiowane jest za położenie na ścianie wschodniej kraju i dwa aktywne przejścia graniczne z dostępem do szerokiego toru kolejowego. Natomiast w przypadku czynnika 12. na korzyść województwa podlaskiego działa funkcjonowanie na Politechnice Białostockiej klasy konfucjańskiej. Przy uwzględnieniu, że aż w 7 województwach Polski nie funkcjonuje żadna jednostka konfucjańska, wynik osiągany przez podlaskie zapewnia mu rezultat powyżej średniej.

W przypadku dwóch kolejnych czynników: 6. – drogowa odległość od portów morskich oraz 7. – liczba terminali intermodalnych, podlaskie osiągnęło rezultat równy lub niemal równy średniej. Na szczególną uwagę zasługuje tu czynnik 7. W świetle informacji o mającym powstać pod Sokółką nowym terminalu intermodalnym, rezultat podlaskiego w najbliższych latach prawdopodobnie poprawi się. W przypadku pozostałych 10 czynników podlaskie osiągnęło wyniki poniżej średniej dla kraju.

Na rysunku 4.9 przedstawiono rezultaty osiągnięte przez województwo podlaskie na tle trzech pierwszych województw w klasyfikacji (mazowieckiego, śląskiego i pomorskiego).



Rysunek 4.9. Rezultaty województwa podlaskiego na tle trzech województw z najwyższym rezultatem

Źródło: opracowanie własne.

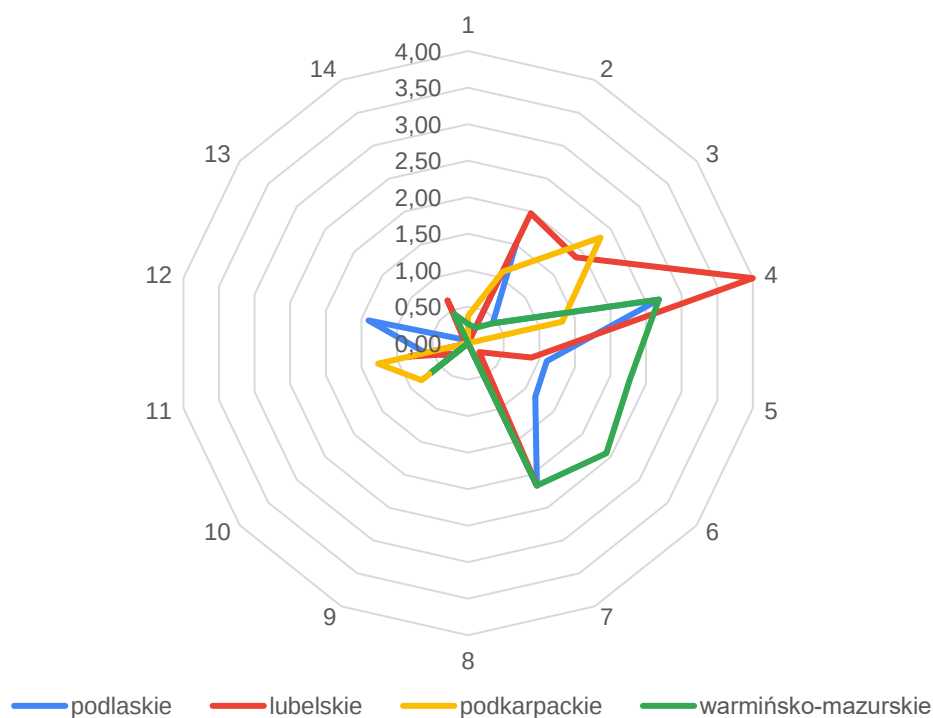
W porównaniu z liderami klasyfikacji województw, podlaskie osiąga lepszy wynik jedynie w przypadku czynnika 4., mówiącego o dostępie do szerokiego toru kolejowego. W przypadku pozostałych czynników widoczna jest silna dominacja liderów. Należy jednak wziąć pod uwagę jakie czynniki mają wpływ na pozycję trzech pierwszych województw w BRI.

Województwo mazowieckie osiąga relatywnie wysokie oceny w przypadku czynników 9. – liczba chińskich firm w województwie, a także 14. – liczba polsko-chińskich projektów badawczych. Są to czynniki zdecydowanie premiujące mazowieckie z jego stołeczną funkcją, jako że Warszawa stanowi popularne miejsce rejestracji przedsiębiorstw (również tych realnie funkcjonujących w innych regionach kraju), a także miejsce funkcjonowania wielu pozauczelnianych ośrodków badawczych, które otrzymały dofinansowanie w związku z realizacją polsko-chińskich obiektów badawczych.

Natomiast województwo pomorskie osiąga relatywnie wysokie oceny w przypadku czynników 5. i 6., mówiących o odległości od portu w Gdańsku, a także czynnika 8. – liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami. Są to czynniki premiujące istotną rolę pomorskiego na Morskim Jedwabnym Szlaku, która dla innych województw Polski jest bardzo trudna do osiągnięcia lub wręcz nieosiągalna ze względu na brak dostępu do morza.

Nie należy jednak umniejszać przewagi trzech województw będących liderami klasyfikacji. W przypadku czynników takich jak 1. i 2., mówiących o gęstości sieci dróg i torów, czy czynnika 7., określającego liczbę terminali intermodalnych, dobre oceny związane z tymi czynnikami świadczą o przewadze tych województw pod względem infrastruktury i potwierdzają ważną ich rolę na logistycznej mapie Polski.

Na rysunku 4.10 przedstawiono rezultaty podlaskiego na tle województw ze ściany wschodniej (warmińsko-mazurskiego, lubelskiego i podkarpackiego).



Rysunek 4.10. Rezultaty województwa podlaskiego na tle województw ze ściany wschodniej

Źródło: opracowanie własne.

Spośród 14 czynników uwzględnionych w badaniu, województwo podlaskie osiągnęło rezultat wyższy niż pozostałe województwa ze ściany wschodniej Polski w przypadku czynnika 12. – liczba instytutów i klas konfucjańskich, natomiast rezultat porównywalny w przypadku czynników 2. – gęstość sieci drogowej i 7. – liczba terminali intermodalnych. Gęstość sieci drogowej wiąże się w znacznym stopniu z położeniem na ścianie wschodniej Polski, dlatego cztery województwa uwzględnione w tym zestawieniu osiągają porównywalne rezultaty. Natomiast w przypadku czynnika opisującego liczbę terminali intermodalnych zbliżone wyniki osiągane przez trzy województwa (podlaskie, lubelskie i warmińsko-mazurskie) świadczą o relatywnie wysokim potencjale przeładunkowym wschodniej części Polski.

W przypadku 9 pozostałych czynników podlaskie zazwyczaj osiągało wyniki niższe niż pozostałe województwa na wschodniej ścianie Polski. Niekiedy jest tu widoczna dominacja jednego z województw, jak w przypadku czynnika 4. – dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych, gdzie najwyższy wynik osiągnęło lubelskie, z aż trzema funkcjonującymi przejściami na granicy z Białorusią i Ukrainą – w tym z bardzo istotnym przejściem w Terespolu.

Powyższa analiza z pewnością nie wyczerpuje możliwości porównania rezultatów osiągniętych przez województwo podlaskie w Inicjatywie Pasa i Szlaku z rezultatami osiągniętymi przez inne województwa Polski. Jednak zestawienie wyników podlaskiego z wynikami średnimi dla kraju, a także z wynikami trzech pierwszych województw w klasyfikacji oraz województw położonych na wschodzie kraju zapewnia stosunkowo wszechstronne porównanie: z wartością średnią, z wartościami najwyższymi, a także z wartościami osiąganymi przez obiekty funkcjonujące w porównywalnych warunkach gospodarczych. Jest to zróżnicowany zestaw benchmarków, obejmujący zarówno te bezpośrednie i możliwe do osiągnięcia, jak i te opisujące liderów klasyfikacji.

Dotychczas przeprowadzona analiza pozwala na wyciągnięcie ogólnych wniosków, jednak określenie bardziej szczegółowych rekomendacji wymaga przeprowadzania dalszej analizy. Należy również pamiętać, że pozycja osiągnięta przez województwo podlaskie w Inicjatywie Pasa i Szlaku, określona na podstawie analizy porównawczej czynników ilościowych uwzględnionych w badaniu, uwzględnia zarówno czynniki, na których stan samorząd województwa, środowisko akademickie oraz sektor prywatny mają bezpośredni wpływ, a także takie, które wynikają z uwarunkowań niezależnych od tych interesariuszy. Jednak szczegółowa analiza rezultatów osiąganých przez województwo podlaskie w przypadku poszczególnych czynników może pozwolić na określenie pola do wdrożenia działań mających umocnić jego pozycję w BRI. Przebieg oraz rezultaty tej szczegółowej analizy zostały opisane w rozdziale 5.

5. Możliwe obszary interwencji samorządu wojewódzkiego w zakresie poprawy pozycji województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku

5.1. Identyfikacja możliwych obszarów interwencji samorządu wojewódzkiego

Przeprowadzona w rozdziale 4 analiza porównawcza czynników ilościowych badania pozwoliła na określenie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku. Ta część badania umożliwiła opisanie stanu aktualnego, jednak uzyskane wyniki mogą pozwolić również na uwzględnienie w badaniu stanu przyszłego i opracowanie zestawu rekomendacji, których wdrożenie może pozwolić na umocnienie pozycji podlaskiego w BRI. W tym celu konieczne jest przeprowadzenie bardziej szczegółowej analizy uzyskanych dotychczas rezultatów badania.

W tabeli 5.1 przedstawiono wyniki osiągnięte przez województwo podlaskie w przypadku poszczególnych czynników, w zestawieniu ze średnimi wynikami dla kraju oraz ważnością czynników. Czynniki zostały uszeregowane według ich ważności w kolejności malejącej.

Tabela 5.1. Rezultaty cząstkowe województwa podlaskiego oraz średnie dla kraju

Nr	Nazwa czynnika	Ważność	Wynik woj. podlaskiego	Średni wynik
7	Liczba terminali intermodalnych	4,33	2,17	2,17
4	Dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych	4,00	2,68	0,83
3	Zasięg dystrybucyjny województwa	3,93	0,43	2,11
2	Gęstość sieci drogowej	3,87	1,51	1,65
1	Gęstość sieci kolejowej	3,73	0,00	0,87
8	Liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami	3,60	0,00	0,90
14	Liczba polsko-chińskich projektów badawczych	3,40	0,00	0,59
11	Liczba absolwentów kierunków logistycznych	3,33	0,60	1,11
6	Drogowa odległość od portów morskich	3,27	1,18	1,19
5	Kolejowa odległość od portów morskich	3,07	1,11	1,30
9	Liczba chińskich przedsiębiorstw w województwie	3,07	0,00	0,22
12	Liczba instytutów i klas konfucjańskich	2,80	1,40	1,23
13	Liczba chińskich studentów	2,47	0,07	0,41
10	Potencjał turystyczny województwa	2,33	0,28	0,78

Źródło: opracowanie własne.

Uwzględnienie w dalszej części badania ważności czynników umożliwi określenie priorytetowych kierunków działań mających na celu umocnienie pozycji województwa w BRI. Jednak należy również wziąć pod uwagę, na stan których czynników interesariusze uwzględnieni w badaniu – samorząd województwa, środowisko akademickie oraz sektor

prywatny – mają rzeczywisty wpływ. Kolorem szarym w tabeli oznaczono czynniki, których poziom dla danego województwa wynika z uwarunkowań niezależnych od tych interesariuszy.

W przypadku czynnika 4. – dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych, podlaskie osiąga rezultat zdecydowanie powyżej średniej dla kraju. Uwzględniając fakt, że czynnik 4. osiągnął drugą najwyższą ważność w badaniu eksperckim, można stwierdzić, że taki rezultat podlaskiego jest znacznym wzmocnieniem pozycji województwa w BRI. Dodatkowo rezultat podlaskiego w przypadku tego czynnika może być wyższy, a dostępność do szerokiego toru zwiększona w przypadku przedłużenia go poza obszar graniczny, w głąb województwa (jak to ma miejsce w przypadku województwa śląskiego i Śląskowa). Dla czynnika 6. – drogowa odległość od portów morskich, rezultat podlaskiego jest bardzo zbliżony do średniej (różnica rzędu 0,01). Natomiast w przypadku czynników 5. – kolejowa odległość od portów morskich oraz 3. – zasięg dystrybucyjny województwa wynik osiągany przez podlaskie jest odpowiednio niższy oraz zdecydowanie niższy od średniej kraju. Biorąc pod uwagę wysoką ważność czynnika 3., stosunkowo niski rezultat podlaskiego osiągnięty dla tego czynnika ma znaczny negatywny wpływ na ogólny rezultat osiągany przez województwo w klasyfikacji.

Wszystkie uwzględnione czynniki należą do grupy 1. czynników „państwo i administracja” i związane są z położeniem geograficznym województwa. Ich poziom dla danego województwa określa stan faktyczny i jest stały. Z tego powodu te czynniki nie mogą być uznane za możliwe obszary interwencji i działań na rzecz umocnienia pozycji województwa w BRI. Wyniki województwa podlaskiego osiągane w przypadku tych czynników mogą być jedynie uwzględniane jako pozytywnie lub negatywnie wpływające na ogólny rezultat. Pozostałe 10 czynników dotyczy obszarów, w których działania mające na celu poprawę stanu rzeczywistego są możliwe do podjęcia.

W tabeli 5.2 przedstawiono wyniki osiągnięte przez województwo podlaskie w przypadku wybranych do dalszej analizy 10 czynników, uszeregowanych malejąco pod względem ważności, w zestawieniu z wynikami dla ściany wschodniej, średnimi oraz maksymalnymi. Uwzględnienie w zestawieniu trzech wymienionych zestawów danych pozwala na określenie różnych benchmarków dla województwa podlaskiego. Porównanie rezultatów podlaskiego do rezultatów województw położonych na wschodzie Polski, a więc funkcjonujących w porównywalnych warunkach gospodarczych, pozwala określić, jakie są szanse podlaskiego na osiągnięcie pozycji lidera Polski wschodniej. Byłby to pierwszy krok na drodze umacniania pozycji podlaskiego w BRI. Natomiast porównanie do rezultatów średnich dla kraju (wyższych od tych osiąganych na ścianie wschodniej) i maksymalnych pozwala na uwzględnienie długoterminowych celów i określenie, jakie działania należy podjąć, aby – w pierwszej kolejności – osiągać wyniki powyżej średniej, a następnie zbliżone do liderów zestawienia.

Tabela 5.2. Rezultaty częściowe województwa podlaskiego oraz rezultaty uśrednione dla ściany wschodniej, średnie i maksymalne

Nr	Nazwa czynnika	Ważność	Podlaskie	Ściana wschodnia	Średni wynik	Maksymalny wynik
7	Liczba terminali intermodalnych	4,33	2,17	1,62	2,17	4,33
2	Gęstość sieci drogowej	3,87	1,51	1,20	1,65	3,87
1	Gęstość sieci kolejowej	3,73	0,00	0,16	0,87	3,73
8	Liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami	3,60	0,00	0,00	0,90	3,60
14	Liczba polsko-chińskich projektów badawczych	3,40	0,00	0,27	0,59	3,40
11	Liczba absolwentów kierunków logistycznych	3,33	0,60	0,67	1,11	3,33
9	Liczba chińskich przedsiębiorstw w województwie	3,07	0,00	0,00	0,22	3,07
12	Liczba instytutów i klas konfucjańskich	2,80	1,40	0,35	1,23	2,80
13	Liczba chińskich studentów	2,47	0,07	0,06	0,41	2,47
10	Potencjał turystyczny województwa	2,33	0,28	0,50	0,78	2,12

Zródło: opracowanie własne.

Identyfikacja możliwych obszarów działań mających na celu umocnienie pozycji województwa podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku może zostać przeprowadzona w dwojaki sposób. Jedną z możliwości jest przyjęcie założenia, że im wyższa ważność czynnika, tym dany obszar działań można uznać za bardziej priorytetowy w porównaniu do pozostałych. Przyjmując taką metodę, można w prosty sposób określić, że obszarem, w którym jako pierwsze powinny zostać podjęte działania, byłby obszar funkcjonowania terminali intermodalnych na terenie województwa. Jednak porównanie rezultatu osiąganego przez województwo podlaskie w odniesieniu do tego czynnika z wynikami dla ściany wschodniej, średnimi oraz maksymalnymi pozwala stwierdzić, że na tym polu podlaskie osiąga stosunkowo dobry wynik – na poziomie średniej kraju. Natomiast w przypadku trzeciego najważniejszego czynnika wynik podlaskiego plasuje się poniżej średniej dla województw ze ściany wschodniej, więc powinien to być bardziej priorytetowy obszar działań niż ten reprezentowany przez najważniejszy czynnik.

Druga możliwość zakłada oparcie się na różnicach pomiędzy rezultatami osiąganymi przez województwo podlaskie a rezultatami kolejnych poziomów benchmarków. W tym przypadku priorytetowe byłyby obszary, w których rezultat podlaskiego jest na poziomie poniżej średniej dla województw położonych na wschodzie Polski. Następne byłyby obszary, gdzie podlaskie osiąga wyniki poniżej średniej dla kraju, a w ostatniej kolejności rekomendowane byłyby działania w obszarach, gdzie podlaskie osiąga wyniki poniżej maksymalnych. Jednak zastosowanie takiego podejścia doprowadziłoby do sytuacji, gdzie drugim rekomendowanym obszarem działań byłby ten związany z czynnikiem 10, mówiącym o potencjale turystycznym województwa. Czynnik ten

został oceniony w badaniu eksperckim jako najmniej ważny. Zastosowanie takiej metody nie pozwoliłoby więc na rzetelne uwzględnienie rezultatów badania eksperckiego.

W celu uwzględnienia zarówno ważności czynników, jak i poziomu odniesienia rezultatów osiąganych przez województwo podlaskie do kolejnych poziomów benchmarków (ściana wschodnia, średnia dla kraju oraz rezultat maksymalny) przyjęto mieszaną metodę identyfikacji obszarów interwencji. Zakłada ona podział czynników na trzy grupy. W pierwszej grupie czynników znalazły się te, w których podlaskie osiąga rezultaty poniżej średniej województwa ściany wschodniej. W drugiej grupie znalazły się czynniki, w przypadku których wynik podlaskiego jest niższy niż wynik średni kraju. Ostatnią grupę czynników stanowią natomiast te, w których wynik podlaskiego jest niższy niż maksimum. W ramach tych grup czynniki, będące jednocześnie obszarami interwencji, zostały uszeregowane pod względem ważności.

W tabeli 5.3 przedstawiono klasyfikację czynników powstałą z zastosowaniem założeń opisanych powyżej.

Tabela 5.3. Klasyfikacja możliwych obszarów interwencji

Nr	Nazwa czynnika	Ważność	Podlaskie	Ściana wschodnia	Średni wynik	Maksymalny wynik
1	Gęstość sieci kolejowej	3,73	0,00	0,16	0,87	3,73
8	Liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami	3,60	0,00	0,00	0,90	3,60
14	Liczba polsko-chińskich projektów badawczych	3,40	0,00	0,27	0,59	3,40
11	Liczba absolwentów kierunków logistycznych	3,33	0,60	0,67	1,11	3,33
9	Liczba chińskich przedsiębiorstw w województwie	3,07	0,00	0,00	0,22	3,07
10	Potencjał turystyczny województwa	2,33	0,28	0,50	0,78	2,12
2	Gęstość sieci drogowej	3,87	1,51	1,20	1,65	3,87
13	Liczba chińskich studentów	2,47	0,07	0,06	0,41	2,47
7	Liczba terminali intermodalnych	4,33	2,17	1,62	2,17	4,33
12	Liczba instytutów i klas konfucjańskich	2,80	1,40	0,35	1,23	2,80

Źródło: opracowanie własne.

Tak uszeregowane czynniki stanowi jednocześnie listę rekomendowanych obszarów interwencji. W pierwszej kolejności rekomendowane są działania w obszarach reprezentowanych przez czynniki numer 1, 8, 14, 11, 9 oraz 10, tak, aby wyniki województwa podlaskiego mogły osiągnąć poziom przynajmniej średniej dla ściany wschodniej. Następnie można podjąć działania związane z czynnikami 2 i 13, a w ostatniej kolejności związane z czynnikami 7 oraz 12. Przykładowe rekomendacje działań mających na celu umocnienie pozycji województwa podlaskiego w BRI przedstawiono w kolejnym podrozdziale.

5.2. Rekomendacje działań w wybranych obszarach interwencji

Wyselekcjonowane i uszeregowane w kolejności od najbardziej do najmniej priorytetowych obszary interwencji stanowią tło do planowania i rekomendowania konkretnych działań, które można podjąć w celu poprawy pozycji województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku. Jak już wspomniano, szansa na zaistnienie regionu w Inicjatywie jest możliwa tylko w razie uzyskania synergii trzech wymiarów: działań władz lokalnych, biznesu i nauki. Tak więc działania obejmujące te trzy wymiany mogłyby przynieść wymierny skutek i pozytywnie wpłynąć na pozycję województwa podlaskiego w Inicjatywie.

Na potrzeby niniejszej pracy rekomendacje działań zostaną przedstawione w odniesieniu do władz lokalnych (samorządu województwa). Jednak z pewnością nie będą to działania, na których realizację wpływ będzie miał wyłącznie wybrany interesariusz. Zgodnie z opisanym już modelem potrójnej helisy, regionalny rozwój i wzrost gospodarczy jest warunkowany przez dynamikę interakcji pomiędzy trzema uwzględnionymi sferami instytucjonalnymi – rządem, przedsiębiorstwami oraz uczelniami wyższymi²⁴⁹. Ważnym elementem tego modelu jest wzajemne przenikanie się ról i funkcji pełnionych przez poszczególne strony²⁵⁰. Tak więc rekomendowane działania będą uwzględniały współpracę między wszystkimi stronami, która z pewnością będzie stanowić kluczowy aspekt osiągnięcia pozytywnych rezultatów wprowadzanych zmian.

Misją samorządu województwa jest wykonywanie zadań publicznych o charakterze wojewódzkim, które nie zostały zastrzeżone prawem na rzecz organów administracji rządowej. Do podstawowych zadań samorządu województwa należą m.in.: tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, promocja walorów i możliwości rozwojowych województwa, wspieranie rozwoju nauki i współpracy między sferą nauki i gospodarki czy utrzymanie i rozbudowa infrastruktury o znaczeniu wojewódzkim²⁵¹. Samorząd dysponuje pewną sferą samodzielności oraz zawiaduje mieniem wojewódzkim i budżetem, a także ma możliwość pozyskiwania środków unijnych i udostępniania ich na realizację działań związanych z rozwojem województwa. Dzięki temu, we współpracy z sektorem prywatnym, środowiskiem akademickim oraz pozostałymi jednostkami samorządu (gminami i powiatami) i rządem (na szczeblu lokalnym oraz krajowym), samorząd może z powodzeniem inicjować i realizować działania mające na celu rozwój regionu.

²⁴⁹ J. Nazarko (red.), *Podlaska Strategia Rozwoju Nanotechnologii...* op. cit., s. 66.

²⁵⁰ Y. Cai, H. Etzkowitz, *Theorizing the Triple Helix...*, op. cit., s. 8.

²⁵¹ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U.2020.1668). Dostępne online na stronie Internetowego Systemu Aktów Prawnych: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19980910576> [07.07.2021].

Samorząd województwa jako urząd jest zobligowany do pełnienia swojej misji i dysponowania środkami finansowymi w sposób przejrzysty i spójny, z wykorzystaniem długoterminowych planów i z niewielkim polem do realizacji działań w sposób reakcyjny. Dlatego ważne jest, aby proponowane rekomendacje były spójne z już planowanymi działaniami. Wyznaczniakiem planów i długoterminowych celów województwa może być Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030 (nazywana w dalszej części pracy Strategią), czyli dokument, który wyznacza kierunki polityki regionalnej województwa²⁵². Uwzględniono w nim różnorodne perspektywy rozwoju regionu: gospodarczą, kapitału ludzkiego oraz partnerstwa międzynarodowego, reprezentowane przez cele strategiczne oraz cele operacyjne²⁵³. Dzięki temu szerokiemu zakresowi celów możliwe będzie wskazanie analogii pomiędzy celami strategicznymi zawartymi w Strategii oraz obszarami interwencji uwzględnionymi w badaniu.

Obszary interwencji reprezentowane przez czynniki 1. – gęstość sieci kolejowej, 2. – gęstość sieci drogowej oraz 7. – liczba terminali intermodalnych dotyczą sfery infrastrukturalnej i opisują atrakcyjność komunikacyjną i logistyczną województwa. Działania strategiczne związane z transportową infrastrukturą liniową i punktową uwzględnia w Strategii cel operacyjny 2.3 – przestrzeń wysokiej jakości²⁵⁴. Aspekt ten jest również podkreślany w strategii promocyjnej województwa „Podlaskie – naturalna droga rozwoju”²⁵⁵. Potencjał logistyczny województwa jest reprezentowany przez położenie na skrzyżowaniu ważnych międzynarodowych szlaków transportowych, a także funkcjonowanie na terenie województwa trzech nowoczesnych terminali intermodalnych o łącznej przepustowości rzędu 300 000 TEU. Jednak żeby ten potencjał w pełni wykorzystać, konieczne jest podjęcie realnych działań mających na celu rozwój sieci infrastruktury w województwie.

Takie działania powinny objąć budowę nowych i modernizację istniejących tras kolejowych i drogowych. Z uwagi na stosunkowo niską gęstość sieci torów kolejowych (niższą niż średnia na ścianie wschodniej) oraz dróg (niższą niż średnia kraju) konieczna jest ich rozbudowa i podniesienie jakości, ponieważ bez odpowiednio rozbudowanej infrastruktury transportowej tempo rozwoju województwa jako potencjalnego hubu przeładunkowego znacząco spada.

²⁵² *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030*, 28 kwietnia 2020. Dostępne online na stronie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego: https://strategia.wrotapodlasia.pl/pl/strategia_rozwoju_województwa_podlaskiego_2030/ [07.07.2021].

²⁵³ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030*, Departament Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, Białystok 2020, s. 2. Dostępne online na stronie UMWP: https://strategia.wrotapodlasia.pl/pl/strategia_rozwoju_województwa_podlaskiego_2030/ [07.07.2021].

²⁵⁴ *Ibidem*, s. 49-50.

²⁵⁵ *Podlaskie. Naturalna droga...*, *op. cit.*, s. 4-9.

Samorządy mogą pozyskiwać na te cele środki z programów unijnych (takich jak Infrastruktura i Środowisko²⁵⁶) czy rządowych (takich jak Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg²⁵⁷).

Oprócz działań na rzecz poprawy stanu dróg w województwie, działania samorządu powinny obejmować wsparcie związane z funkcjonowaniem przejść granicznych na granicy z Białorusią. Według stanu na lipiec 2020 w podlaskim zaledwie dwa z czterech przejść (w Kuźnicy Białostockiej oraz w Siemianówce) obsługują ruch towarowy i odciażają przejście w Terespolu w obsłudze ładunków ze wschodu. Samorząd województwa mógłby wesprzeć działania dążące do ponownego otwarcia przejścia w Czeremsku oraz Zubkach Białostockich. W przypadku pierwszego z wymienionych przejść brakuje zgody Krajowej Administracji Skarbowej na jego eksploatację, natomiast w przypadku drugiego – porozumienia ze stroną białoruską i woli odtworzenia infrastruktury niezbędnej do funkcjonowania przejścia. W obu przypadkach poparcie oraz udział samorządu wojewódzkiego w negocjacjach mógłby w znacznym stopniu zwiększyć możliwość otwarcia przejść, co w połączeniu z poprawieniem jakości i gęstości sieci torów i dróg oraz wsparciem organizacyjnym i legislacyjnym inwestorów prywatnych w budowie nowych terminali intermodalnych znacznie zwiększyłoby możliwości transportowe i przeładunkowe województwa.

Obszary interwencji reprezentowane przez czynniki 8. – liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami oraz 9. – liczba chińskich przedsiębiorstw w województwie dotyczą sfery biznesowej współpracy międzynarodowej z Chinami i opisują atrakcyjność biznesową i inwestycyjną województwa. Działania strategiczne związane z tym obszarem uwzględnia w Strategii cel operacyjny 3.3 – partnerstwa międzynarodowe i ponadregionalne, a także jeden z aspektów wizji województwa uwzględnionej w Strategii – „Podlaskie partnerskie”²⁵⁸. Jednym z elementów podkreślanych w Strategii jest partnerstwo z krajami wschodnimi, co jest szczególnie istotne w kontekście umacniania pozycji województwa podlaskiego w BRI.

Przełamanie stereotypu o „ogólnej niskiej atrakcyjności inwestycyjnej” Podlasia wymagać będzie zbudowania spójnej i atrakcyjnej oferty skierowanej do inwestorów. W kontekście zwiększania atrakcyjności biznesowej województwa i przyciągania do regionu chińskich inwestorów i eksporterów ważne jest wykorzystanie posiadanych zasobów (położenia geograficznego, silnego zaplecza naukowego, potencjału rozwojowego), a także kreowanie

²⁵⁶ *Ponad 2,3 mld zł z UE na budowę dróg*, 30 października 2020. Dostępne online w Portalu Funduszy Europejskich: <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/wiadomosci/ponad-23-mld-zl-z-ue-na-budowe-drog/> [07.07.2021].

²⁵⁷ *Podlaskie samorządy otrzymają od rządu ponad 205 mln zł na remont i budowę nowych dróg*, 21 kwietnia 2021. Dostępne online w Serwisie Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.gov.pl/web/uw-podlaski/podlaskie-samorzady-otrzymaja-od-rzadu-ponad-205-mln-zl-na-remont-i-budowe-nowych-drog> [07.07.2021].

²⁵⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego...*, op. cit., s. 7-8, 58-60.

nowych możliwości poprzez współpracę z innymi regionami kraju i UE. Rozwijający się, otwarty na innowacje region z wykwalifikowanymi pracownikami, silną bazą logistyczną i rozbudowaną infrastrukturą może stać się miejscem atrakcyjnym dla inwestorów zagranicznych. Konieczne jest tu wspieranie inicjatyw budujących pozytywny wizerunek regionu pod względem innowacyjnym (takich jak Białostocki Park Naukowo-Technologiczny²⁵⁹), jak i biznesowym. Samorząd może wspierać branże stanowiące inteligentne specjalizacje regionu, czyli kompetencje regionu, które mogą przyczynić się do jego transformacji i restrukturyzacji²⁶⁰. Wśród inteligentnych specjalizacji województwa podlaskiego można wyróżnić sektor rolno-spożywczy (w szczególności branżę mleczarską) czy przemysł metalowo-maszynowy (reprezentowany w regionie przez Klaster Obróbki Metali²⁶¹). Wspieranie tych kluczowych dla rozwoju regionu branż (na przykład przez pomoc w pozyskiwaniu dotacji czy wspólną realizację akcji promocyjnych) może umocnić ich możliwości eksportowe i przyciągnąć zainteresowanie strony chińskiej zarówno pod względem inwestowania w regionie, jak i importu regionalnych produktów.

Obszary interwencji reprezentowane przez czynniki 14. – liczba polsko-chińskich projektów badawczych, 11. – liczba absolwentów kierunków logistycznych oraz 12. – liczba instytutów i klas konfucjańskich dotyczą sfery naukowej i opisują atrakcyjność województwa pod względem dydaktycznym i badawczym. Działania strategiczne związane z tym obszarem uwzględnia w Strategii cel operacyjny 1.2. – podlaski system otwartych innowacji oraz 2.1. – kompetentni mieszkańcy, a także jeden z aspektów wizji województwa uwzględnionej w Strategii – „Podlaskie partnerskie”²⁶². Wizja ta zakłada wypracowanie modelu ożywionej współpracy wewnątrzregionalnej, krajowej i międzynarodowej realizowanej przez uczelnie i ośrodki naukowe, sprzyjającej wysokiemu poziomowi edukacji i badań, z których korzystać będzie także samorząd i gospodarka regionu.

Proaktywne działania białostockich uczelni wyższych już teraz są zauważalne i mają znaczny wpływ na rozwój regionu. Przykład takich działań stanowi wspólny projekt białostockich uczelni wyższych, Białostockiego Parku Naukowo-Technologicznego, Klastra Obróbki Metali i Fundacji Regionalny Ekosystem Innowacji, obejmujący wprowadzenie

²⁵⁹ O nas [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Białostockiego Parku Naukowo-Technologicznego: <https://bpnt.bialystok.pl/PL/bpn-t/o-nas> [07.07.2021].

²⁶⁰ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego...*, op. cit., s. 64.

²⁶¹ *Klaster Obróbki Metali* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Klastra Obróbki Metali: <https://www.metalklaster.pl/klaster-obrobki-metali> [07.07.2021].

²⁶² *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego...*, op. cit., s. 8, 29-30, 43-44.

na rynek i komercjalizację innowacyjnych pomysłów środowiska akademickiego²⁶³. Dzięki wsparciu materialnemu z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego w wysokości 2,5 mln zł przyznanemu przez zarząd województwa, 10 najlepszych pomysłów naukowych otrzyma finansowanie²⁶⁴. Z pewnością jest to projekt, który pozytywnie wpłynie na konkurencyjność i innowacyjność regionu. Jednocześnie podlaskie uczelnie powinny zwiększyć swoją obecność w projektach międzynarodowych, w których możliwość współpracy z naukowcami z zagranicznych uczelni oraz szersze możliwości finansowania badań znacznie zwiększają ich skalę i późniejszą możliwość komercjalizacji. Konkursy takie jak SHENG 1 czy polsko-chińskie konkursy bilateralne pozwalają na uzyskanie finansowania rzędu nawet 2,7 mln na projekt, jednak w przypadku trzech konkursów uwzględnionych w analizie czynników ilościowych, wśród projektów rekomendowanych do finansowania nie znalazł się ani jeden projekt z województwa podlaskiego. Aby zwiększyć możliwości badawcze regionu, konieczne jest prowadzenie wielotorowej polityki obejmującej silne powiązywanie realizowanych projektów z potrzebami krajowego i międzynarodowego przemysłu, a także poszukiwanie nowych kierunków rozwoju województwa. Przykładem takiego kierunku mogłaby być nanotechnologia, której możliwości rozwoju w regionie zostały szeroko opisane w „Podlaskiej strategii rozwoju nanotechnologii do 2020 roku” stworzonej na Politechnice Białostockiej w 2013 roku²⁶⁵. Biorąc pod uwagę, że wśród projektów rekomendowanych do finansowania w wyżej wymienionych konkursach znalazło się kilka projektów dotyczących nanotechnologii, można uznać, że jest to obszar atrakcyjny pod względem badawczym oraz komercyjnym.

Działania samorządu w zakresie wspomagania rozwoju regionu w tym aspekcie mogłyby obejmować również wsparcie uczelni wyższych w dostosowywaniu możliwości badawczych do obecnych i przyszłych kierunków rozwoju regionu (na przykład do inteligentnych specjalizacji województwa) poprzez wsparcie w pozyskiwaniu finansowania na rozwój ośrodków naukowych i badawczych. W kontekście zwiększania atrakcyjności badawczej oraz dydaktycznej ważne jest również stałe dostosowywanie oferty dydaktycznej województwa do realiów rynkowych oraz przyciąganie do regionu studentów z Polski oraz Europy przy jednoczesnym zapobieganiu drenażowi mózgów. Wsparcie samorządu mogłoby obejmować finansowanie projektów zwiększających kompetencje, aktywność i możliwości zdobywania praktycznego

²⁶³ 10 pomysłów naukowych z białostockich uczelni będzie miało szansę na komercjalizację, 4 lutego 2021. Dostępne online na stronie Polskiego Radia Białystok: <https://www.radio.bialystok.pl/wiadomosci/index/id/195977> [07.07.2021].

²⁶⁴ Politechnika Białostocka pokieruje współpracą nauki z biznesem w regionie, 19 marca 2021. Dostępne online na stronie bia24: <https://bia24.pl/kategorie/wiadomoci/politechnika-bia%C5%82ostocka-pokieruje-wsp%C3%B3ln%C5%82prac%C4%85-nauki-z-biznesem-w-regionie.html> [08.07.2021].

²⁶⁵ J. Nazarko (red.), *Podlaska strategia rozwoju nanotechnologii...*, op. cit.

doświadczenia przez studentów poprzez praktyki i staże w lokalnych przedsiębiorstwach, ale również poprzez rozwój współpracy międzynarodowej. Taka współpraca z Chinami jest już realizowana na przykład Letnie Szkoły Logistyki w Chinach czy funkcjonowanie klasy konfucjańskiej Politechniki Białostockiej, jednak możliwości są tu z pewnością znacznie szersze.

Obszary interwencji reprezentowane przez czynniki 10. – potencjał turystyczny województwa i 13. – liczba chińskich studentów dotyczą sfery atrakcyjności i wizerunku regionu i opisują ogólne zainteresowanie województwem chińskich turystów i studentów. Działania strategiczne związane z tym obszarem uwzględnia w Strategii cel operacyjny 3.4 – gościnny region²⁶⁶. W Strategii podlaskie przedstawiane jest jako wygodne i czyste miejsce zarówno do osiedlenia się, jak i do wypoczynku.

W celu zbudowania takiego wizerunku regionu i przełamania stereotypowego do niego podejścia w świadomości potencjalnych przybyszy z kraju, a także z zagranicy (w tym z Chin), konieczne jest podejmowanie działań związanych z budowaniem silnej marki województwa podlaskiego. Dobrym przykładem takich działań jest strategia promocyjna „Podlaskie – naturalna droga rozwoju”, w której województwo przedstawiane jest jako miejsce strategicznie położone, o wysokim potencjale zasobów ludzkich i innowacji, ale również atrakcyjne i różnorodne kulturowo, bezpieczne i czyste²⁶⁷. Jednak działania promocyjne muszą również zostać wsparte działaniami operacyjnymi. Wsparcie samorządu w tym zakresie powinno objąć wszystkie dotychczas wymienione sfery – infrastrukturalną, biznesowej współpracy międzynarodowej i naukową. Wsparcie instytucjonalne, organizacyjne i finansowe wszelkich inicjatyw mających na celu uczynienie województwa podlaskiego atrakcyjnym miejscem podjęcia studiów (na przykład poprzez pomoc udzielaną uczelniom wyższym w finansowaniu programów wymiany zagranicznej studentów i badaczy z Chin), poszukiwania pracy czy zwiedzania w połączeniu z działaniami promocyjnymi z pewnością może umocnić zarówno pozycję, jak i wizerunek podlaskiego w Inicjatywie Pasa i Szlaku.

Uwzględnione sfery działań (infrastrukturalna, biznesowej współpracy międzynarodowej, naukowa oraz atrakcyjności i wizerunku regionu) stanowią wyłącznie umowny podział możliwych działań samorządu województwa. Przedstawione rekomendacje działań w wybranych obszarach interwencji z pewnością nie wyczerpują możliwości samorządu w zakresie umacniania pozycji województwa w BRI. Jednak realizacja chociaż niektórych z zaproponowanych działań we współpracy z sektorem prywatnym i środowiskiem naukowym może stanowić dobry początek na drodze do tego, by w przyszłości województwo podlaskie stanowiło ważny przystanek na trasach Inicjatywy Pasa i Szlaku.

²⁶⁶ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego...*, op. cit., s. 61-62.

²⁶⁷ *Podlaskie. Naturalna droga...*, op. cit.

ZAKOŃCZENIE

Przygotowanie przeglądu literatury dotyczącej zagadnienia Inicjatywy Pasa i Szlaku, a także przeprowadzenie kilkuetapowego badania czynników ilościowych pozwoliło na osiągnięcie celu głównego pracy oraz udzielenie odpowiedzi na dwa pytania badawcze postawione we wstępie. Punkt wyjścia do osiągnięcia celu głównego pracy stanowiła krytyczna analiza informacji zawartych w monografiach, artykułach naukowych, raportach i źródłach internetowych, dotyczących Inicjatywy w wymiarze globalnym oraz regionalnym. Następnie zrealizowano część badawczą pracy, obejmującą sześć etapów:

- 1) określenie listy czynników warunkujących pozycję województw Polski w BRI,
- 2) ocenę ważności czynników w badaniu eksperckim,
- 3) zebranie i normalizację danych ilościowych,
- 4) analizę porównawczą znormalizowanych danych ilościowych,
- 5) określenie obszarów interwencji samorządu województwa,
- 6) opracowanie zestawu rekomendacji działań samorządu województwa mających na celu umocnienie pozycji województwa w BRI w wybranych obszarach interwencji.

Etapy 1-4 badania pozwoliły na udzielenie odpowiedzi na pierwsze pytanie badawcze: jaka jest pozycja województwa podlaskiego na tle innych województw Polski w kontekście Inicjatywy Pasa i Szlaku? Uzyskane wyniki badań pozwoliły na stwierdzenie, że na tle innych województw Polski podlaskie zajmuje 11 z 16 miejsce w klasyfikacji uwzględniającej rezultaty osiągnięte w przypadku 14 wyszczególnionych czynników ilościowych. Natomiast etapy 5-6 badania pozwoliły na udzielenie odpowiedzi na drugie pytanie badawcze: jakie działania interwencyjne może podjąć samorząd województwa podlaskiego w celu umocnienia pozycji województwa w Inicjatywie Pasa i Szlaku? Uzyskane wyniki badań pozwoliły na opracowanie zestawu rekomendacji działań, które może podjąć samorząd województwa w celu umocnienia jego pozycji w BRI.

Badanie pozycji województw Polski w Inicjatywie Pasa i Szlaku okazało się stosunkowo trudnym wyzwaniem badawczym. W kontekście globalnego projektu, jakim jest BRI, naturalniejszym może wydawać się porównywanie pozycji poszczególnych krajów w Inicjatywie. Natomiast w przypadku porównywania poszczególnych regionów kraju członkowskiego napotkano pewne trudności. W etapie określania czynników warunkujących pozycję województw Polski w BRI wyzwaniem okazało się wyszczególnienie czynników, które jednocześnie będą charakterystyczne dla regionów, a także będą faktycznie opisywać aspekty, które wpływają na pozycję regionu w międzynarodowym projekcie. W przypadku kilku branych

pod uwagę czynników trudności związane z pozyskaniem danych opisujących poszczególne województwa sprawiły, że ostatecznie nie uwzględniono ich w badaniu.

W przypadku międzynarodowego projektu jakim jest BRI, gdzie główne ustalenia i decyzje strategiczne są podejmowane na poziomie rządowym, rozpatrywanie udziału regionów krajów członkowskich w projekcie jest niemożliwe bez uwzględnienia udziału w nim całego kraju. W przypadku Polski dotychczasowe działania i podejście rządu do BRI, charakteryzujące się umiarkowanym optymizmem i zachowywaniem dystansu od głębszego zaangażowania się, sprawiają, że poszczególne województwa mają utrudnioną możliwość aktywnego dołączania do projektu i powiększania w nim swojego udziału i znaczenia. Dzieje się tak dlatego, że obecne uwarunkowania organizacyjne, legislacyjne, podatkowe i celne związane z obsługą towarów ze Wschodu w Polsce sprawiają, że ich odprawy, kontrola i przeładunek są na terytorium Polski stosunkowo trudne w porównaniu do krajów Europy Zachodniej. Polscy przedsiębiorcy podejmują oddolne indywidualnie oraz zbiorowe (poprzez stowarzyszenia takie jak Polska Izba Spedycji i Logistyki czy Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki i Zakupów) działania mające na celu dostosowanie obowiązujących przepisów do dobrych praktyk z zachodu. Jednak brak wystarczającej woli politycznej na poziomie kraju sprawia, że takie działania nie powodzą się.

Opracowany zestaw rekomendacji działań samorządu województwa w wybranych obszarach interwencji oczywiście nie stanowi definitywnej listy, a raczej przykłady inicjatyw, jakie można podjąć w celu umocnienia pozycji województwa w BRI. Jednak te działania mają szansę przynieść oczekiwane rezultaty tylko w połączeniu z wypracowaniem spójnych celów i planów na poziomie strony rządowej i samorządowej, sektora prywatnego oraz środowiska akademickiego, a także w połączeniu ze wzajemnym wsparciem swoich działań. Kluczowa jest w tym aspekcie otwartość na współpracę międzynarodową oraz możliwości, jakie niesie za sobą dla przedsiębiorstw i kraju Inicjatywa Pasa i Szlaku. Tylko jeżeli w porę dostrzeże się te możliwości, będziemy mogli jako kraj wykorzystać swój potencjał udziału w tym projekcie i zaobserwować realne korzyści wynikające z tego udziału.

Ze względu na pozostające do dyspozycji autorki ograniczone zasoby i ukierunkowanie badań na potrzeby pracy magisterskiej, uzyskane wyniki i sformułowane na tej podstawie wnioski nie mają waloru uniwersalnego i mają szereg związanych z tym ograniczeń. Powinny być traktowane jako autorski wkład do dyskusji na temat możliwości rozwojowych województwa podlaskiego w kontekście globalnej Inicjatywy Pasa i Szlaku. Zdaniem autorki, samorząd województwa powinien zlecić kompetentnym instytucjom naukowym przeprowadzenie kompleksowych badań nad strategią możliwie szerokiej inkorporacji województwa podlaskiego w przedsięwzięcia Inicjatywy i wykorzystania ich jako istotnego bodźca rozwoju regionu.

Prace nad przygotowaniem i napisaniem przedkładanej pracy magisterskiej umożliwiły mi znaczące poszerzenie posiadanego zasobu informacji i wiedzy dotyczącej Inicjatywy Pasa i Szlaku w wymiarze globalnym oraz regionalnym. Ponadto przestudiowanie tej tematyki na podstawie polskich i zagranicznych źródeł literaturowych pozwoliło mi zyskać nowe, szersze spojrzenie na ten projekt. Natomiast realizacja badania z wykorzystaniem metod takich jak badanie ankietowe, statystyka opisowa oraz analiza porównawcza czynników ilościowych, pozwoliła mi na zdobycie nowych umiejętności związanych z pozyskiwaniem oraz obróbką danych ilościowych. Prace nad redakcją tekstu podniosły moje kompetencje w zakresie opracowywania zwartych tekstów o charakterze akademickim. Wiedza i kompetencje zyskane podczas przygotowania przedkładanej pracy magisterskiej mogą w przyszłości pozwolić na dalsze, bardziej szczegółowe zgłębianie tego i innych zagadnień gospodarczo-biznesowych i naukowych.

WYKAZ ŹRÓDEŁ

Wydawnictwa zwarte

1. Bartosiewicz A., Szterlik P., *Poland on the New Silk Road. Current state and perspectives*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2020, s. 16-17
2. Dave B., *Silk Road Economic Belt: Effects of China's Soft Power Diplomacy in Kazakhstan*, w: Laruelle M. (red.), *China's Belt and Road initiative and its impact in Central Asia*, The George Washington University, Central Asia Program, 2018, s. 102, ISBN 978-0-9996214-0-0
3. Góralczyk B., *Wielki renesans. Chińska transformacja i jej konsekwencje*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa 2018, s. 447
4. Pechlaner H. et al (red.), *China and the New Silk Road. Challenges and Impacts on the Regional and Local Level*, Springer International Publishing, Switzerland 2020, s. 61, 63, 98
5. Vakulchuk R., Overland I., *China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia*, w: Cheung F. M., Hong Y. (red.), *Regional Connection under the Belt and Road Initiative. The Prospects for Economic and Financial Cooperation*, Routledge, 2019, s. 117, 119, 121, 128, ISBN: 978-0-429-46717-2

Wydawnictwa ciągłe

6. Adamczyk M., *Instytuty Konfucjusza jako narzędzie chińskiej miękkiej siły*, „Ogrody Nauk i Sztuk” 2016, nr 6, s. 245, DOI: 10.15503/onis2016.238.247
7. Antonowicz M., Zaremba M., *Rola Grupy PKP w obsłudze frachtu kolejowego Chiny – Unia Europejska*, „Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula” 2018, nr 4(58), s. 51. Dostępne online na stronie CEJSH: <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-3dce4e8a-cbc3-475a-a279-d15889bd84ce> [11.05.2021]
8. Baca B., Kula T., *Jak wsiąść do chińskiego pociągu?*, „Dziennik Gazeta Prawna”, nr 54, 19-21 marca 2021, s. 21
9. Bartosiewicz A., Szterlik P., *Łódź na Nowym Jedwabnym Szlaku. Analiza przypadku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2019, nr 385, s. 96, 102. Dostępne online na stronie ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/340175693_Lodz_na_nowym_jedwabnym_szlaku_Analiza_przypadku [13.05.2021]
10. Bartosiewicz A., Szterlik P., *Nowy Jedwabny Szlak a relacje polsko-chińskie*, „Ekonomia XXI Wieku” 2018, nr 4(20), s. 8, DOI: 10.15611/e21.2018.4.01
11. Brzozowski T. T., *Gospodarcze szanse Polski w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku*, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2018, nr 14, s. 156-158, DOI: 10.24917/20833296.14.11
12. Cai Y., Etkowitz H., *Theorizing the Triple Helix model: Past, present, and future*, „Triple Helix Journal” 2020, s. 7-8, 11, DOI: 10.1163/21971927-bja10003
13. Choroś-Mrozowska D., *Global and regional consequences of the Chinese Belt and Road Initiative*, „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” 2019, nr 63(6), s. 13, 15-16, DOI: 10.15611/pn.2019.6.01
14. Czerewacz-Filipowicz K., *The Eurasian Economic Union as an Element of the Belt and Road Initiative*, „Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe” 2019, nr 22(2), s. 32, DOI: 10.2478/cer-2019-0010
15. Czerewacz-Filipowicz K., *Zakres procesów integracyjnych w ramach Unii Celnej Rosji, Białorusi i Kazachstanu*, „International Business and Global Economy” 2014, nr 33, s. 235, DOI: 10.4467/23539496IB.13.016.2401
16. Garlick J., *The Regional Impacts of China's Belt and Road Initiative*, „Journal of Current Chinese Affairs” 2020, vol. 49(1), s. 3-5, 7, DOI: 10.1177/1868102620968848

17. Góralczyk B., *Geostrategia Xi Jinpinga – Chiny ruszają w świat*, „Rocznik Strategiczny” 2016/2017, s. 290-291, DOI: 10.7366/2300265420152119
18. Jarocka M., *Wybór formuły normalizacyjnej w analizie porównawczej obiektów wielocechowych*, „Economics and Management” 2015, nr 1, s. 116, DOI: 10.12846/j.em.2015.01.08
19. Kostecka-Tomaszewska L., Czerewacz-Filipowicz K., *Poland – A Gate to the EU or a Bottleneck in the Belt and Road Initiative*, „European Research Studies Journal” 2019, nr 22(4), s. 475, 478-479, 482, DOI: 10.35808/ersj/1524
20. Kuźmich K. et al., *Czynniki kształtowania konkurencyjności portów morskich*, „Akademia Zarządzania” 2020, nr 4(3), s. 50. Dostępne online na stronie Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Białostockiej: <http://info.wiz.pb.edu.pl/Nauka/Czasopismo-Akademia-Zarz%C4%85dzania> [14.04.2021]
21. Maciążek F., *Komunikacja kolejowa między Polską a Białorusią*, „TTS Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 24(10), s. 22. Dostępne online w Repozytorium CeON: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-0ceb860f-d235-48d7-9841-c5a490f4af0b> [15.05.2021]
22. Nazarko J., Kuźmich K., Czerewacz-Filipowicz K., *Polska na Nowym Jedwabnym Szlaku*, „Transport Manager” 2016, nr 2, s. 42, 46. Dostępne online w Repozytorium CeON: <https://depot.ceon.pl/handle/123456789/9638> [05.04.2021]
23. Nermend K., *Normowanie zmiennych opisujących obiekty nietypowe*, „Metody Ilościowe w Badaniach Ekonomicznych” 2009, nr X, s. 186. Dostępne online w repozytorium CEON: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.desklight-6115fc8b-e595-43ee-83f5-3ba34f71f076>
24. Nobis A., *Nowy Jedwabny Szlak, „win-win cooperation” i socjalizm z chińskim charakterem*, „Kultura i Wartości” 2016, nr 19, s. 8, DOI: 10.17951/kw.2016.19.5
25. Pelagidis T., Haralambides H., *The Belt and Road Initiative (BRI) and China's European Ambitions*, „World Economics” 2019, nr 20(3), s. 228. Dostępne online na stronie World Economic Journal: [https://www.world-economics-journal.com/Journal/Papers/The%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20\(BRI\)%20and%20China%E2%80%99s%20European%20Ambitions.details?ID=756](https://www.world-economics-journal.com/Journal/Papers/The%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20(BRI)%20and%20China%E2%80%99s%20European%20Ambitions.details?ID=756) [14.04.2021]
26. Pieriegud J., *Nowy Szlak Jedwabny, Polska a intermodal*, „Kurier Kolejowy” 2016, nr 2, s. 22
27. Pyza D., Piątek M., *Terminale intermodalne i ich znaczenie w łańcuchach dostaw*, „Prace Naukowe Politechniki Poznańskiej – Transport” 2017, nr 119, s. 385. Dostępne online na stronie BazTech: <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-86f5183d-bfcb-407f-a762-bea329f073e9?q=bwmeta1.element.baztech-3cb368a5-fb65-4e06-9b26-4214c8c252e4;31&qt=CHILDREN-STATELESS> [01.06.2021]
28. Radomska E., *Chińskie bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Unii Europejskiej – kontrowersje i wyzwania*, „Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula” 2018, nr 2(56), s. 97-98. Dostępne online na stronie CEJSH: <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-b0a3016e-bbd6-4c40-887a-daf4f919cb4e> [05.04.2021]
29. Rahman Z. U., *A comprehensive overview of China's belt and road Initiative and its implication for the region and beyond*, „Journal of Public Affairs” September 2020, s. 7, DOI: 10.1002/pa.2298
30. Sobiecki R., *Dokąd prowadzi Nowy Jedwabny Szlak?*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie” 2017, nr 2, s. 6, DOI: 10.5604/01.3001.0010.4673
31. Starr S. F., *US Perspectives on China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus*, „International Studies” 2019, nr 56(2-3), s. 82, DOI: 10.1177/0020881719851916
32. Tomaszewska P., Pohl A., *Dilemmas related to the Poland's participation in the Chinese Belt and Road Initiative*, „Przegląd Statystyczny” 2019, nr 12, s. 168, 173, DOI: 10.14746/ps.2019.1.11

33. Trifu S., Copcea B., *Regional disparities and growth dynamics in the Republic of Serbia*, „Constantin Brancusi Annals” 2015, nr 4, s. 271. Dostępne online na stronie IDEAS: <https://ideas.repec.org/a/cbu/jrnlec/y2015v4p265-275.html> [16.05.2021]
34. Turganbayev Y., *Regional convergence in Kazakhstan*, „Post-Communist Economies” 2016, nr 28(3), s. 318, DOI: 10.1080/14631377.2016.1204745
35. Vangeli A., *Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe*, „Journal of Current Chinese Affairs” 2020, nr 49(1), s. 24, DOI: 10.1177/1868102620953439
36. Vucić M., *European Union integration and the Belt and Road Initiative: A Curious case of Serbia*, „Medjunarodni Problemi” 2020, nr 72(2), s. 338, 341, DOI: 10.2298/MEDJP2002337V
37. Wang H., *The Belt and Road Initiative Agreements: Characteristics, Rationale and Challenges*, „World Trade Review” 2021, nr 20(3), s. 301-304, DOI:10.1017/S1474745620000452
38. Zakrzewski B., *Potencjalne centra logistyczne Polski wschodniej w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym nr 2*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 4, s. 118. Dostępne online na stronie BazTech: <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-a07bf583-0e74-4dec-a9ad-8e03cc821cf9> [30.05.2021]
39. Zogg B., *Kazakhstan: A Centrepiece in China's Belt and Road*, „Center for Security Studies Analyses” nr 249, September 2019, s. 3, DOI: 10.3929/ethz-b-000362184

Raporty

40. *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road*, Baker McKenzie, 2017, s. 19, 21. Dostępne online na stronie Baker McKenzie: https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf [03.05.2021]
41. *Belt and Road Economics. Opportunities and risks of transport corridors*, The World Bank, Washington 2019, s. 5, DOI: 10.1596/978-1-4648-1392-4
42. Bond I., *The EU, the Eurasian Economic Union and One Belt, One Road: Can they work together?*, Centre for European Reform, March 2017, s. 1. Dostępne online na stronie Centre for European Reform: https://cer.eu/sites/default/files/pb_eurasian_IB_16.3.17_0.pdf [05.05.2021]
43. Czernicki Ł., Kukołowicz P., Miniszewski M., *Branża turystyczna w Polsce. Obraz sprzed pandemii*, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2020, s. 28. Dostępne online na stronie Polskiego Instytutu Ekonomicznego: https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2020/05/PIE-Raport_Turystyka.pdf [05.06.2021]
44. Davies Gleave S., *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels 2018, s. 22, 24. Dostępne online na stronie Parlamentu Europejskiego: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf) [05.04.2021]
45. Dmitrowicz-Życka K., *Transport intermodalny w Polsce w 2019*, 29 września 2020. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-polsce-w-2019-roku,14,4.html> [30.05.2021]
46. *From Silk Road to Silicon Road: How the Belt and Road Initiative will transform the global economy*, Centre for Economics and Business Research, The Chartered Institute of Building, London 2019, s. 9-10. Dostępne online na stronie CIOB: <https://www.ciob.org/blog/silk-road-silicon-road-how-belt-and-road-initiative-will-transform-global-economy> [05.04.2021]
47. Ivleva D., *The Belt and Road Initiative in Kazakhstan: Does the geopolitics of China's outward investments put the brakes on decarbonisation?*, adelphi, Berlin 2020. Dostępne online na stronie adelphi: <https://www.adelphi.de/en/publication/belt-and-road-initiative-kazakhstan> [18.04.2021]

48. Jakóbowski J., Popławski K., Kaczmarski M., *The Silk Railroad The EU-China rail connections: background, actors, interests*, OSW Studies, Warszawa 2018, s. 8, 36-38, 41-42, 76-78. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-studies/2018-02-28/silk-railroad> [28.03.2021]
49. *Kolej w województwach - wykorzystanie i polityka transportowa*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 10. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html> [30.05.2021]
50. Kratz A. et al., *Chinese FDI in Europe: 2019 Update*, Mercator Institute for Chinese Studies, Berlin 2020, s. 11. Dostępne online na stronie Rhodium Group: <https://rhg.com/research/chinese-fdi-in-europe-2019-update/> [02.05.2021]
51. *Kultura w 2019 roku*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Kraków 2019, s. 36. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/kultura/kultura-w-2019-roku,2,17.html> [30.05.2021]
52. Nazarko J. (red.), *Podlaska Strategia Rozwoju Nanotechnologii do 2020 roku. Przelomowa wizja regionu*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok 2013, s. 66. Dostępne online na stronie ResearchGate: https://www.researchgate.net/publication/303920431_Podlaska_strategia_rozwoju_nanotechnologii_do_2020_roku_Przelomowa_wizja_regionu [30.05.2021]
53. *Podlaskie. Naturalna droga rozwoju*, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego, Białystok 2020, s. 4-9, 24-33. Dostępne online na stronie Invest in Podlaskie: <https://investinpodlaskie.pl/> [15.05.2021]
54. *Polska a Nowy Szlak Jedwabny – szanse, zagrożenia i dalsze działania*, Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki i Zakupów, Warszawa 2020, s. 9-10, 48, 63-64, 71, 99, 105-106, 112. Dostępne online na stronie PSML: <https://psml.pl/wp-content/uploads/2020/12/Polska-a-Nowy-Szlak-Jedwabny-raport.pdf> [05.04.2021]
55. *Polska bramą dla Nowego Jedwabnego Szlaku – jak wykorzystać pojawiającą się szansę?* Rohlig Suus, styczeń 2021, s. 16-17. Dostępne online na stronie Rohlig Suus: https://www.suus.com/pub/artykuly/ROHLIG_SUUS_Logistics_Nowy_Jedwabny_Szlak.pdf [05.05.2021]
56. *Regions and Cities at a Glance 2018 – GREECE*, 5 March 2019. Dostępne online na stronie OECD: <https://www.oecd.org/regional/GREECE-Regions-and-Cities-2018.pdf> [16.05.2021]
57. *Sprawozdanie Rok 2018*, Zagraniczny Ośrodek Polskiej Organizacji Turystycznej w Pekinie, 2018, s. 7-8. Dostępne online na stronie Polskiej Organizacji Turystycznej: <https://www.pot.gov.pl/attachments/article/1804/ZOPOT%20Pekin.pdf> [04.05.2021]
58. *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030*, Departament Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego, Białystok 2020, s. 2, 7-8, 29-30, 43-44, 49-50, 58-62, 64. Dostępne online na stronie UMWP: https://strategia.wrotapodlasia.pl/pl/strategia_rozwoju_wojewodztwa_podlaskiego_2030/ [07.07.2021]
59. *Szkolnictwo wyższe w roku akademickim 2018/2019 (wyniki wstępne)*, 14 czerwca 2019. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/edukacja/edukacja/szkolnictwo-wyzsze-w-roku-akademickim-20182019-wyniki-wstepne,8,6.html> [30.05.2021]
60. *The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape*, OECD Business and Finance Outlook 2018, OECD Publishing, Paris 2018, s. 11-12. Dostępne online na stronie OECD: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> [28.03.2021]
61. *The Belt and Road Initiative: The First Seven Years*, CEIC, 2020, s. 21. Dostępne online na stronie CEIC: <https://info.ceicdata.com/en/our-insights-the-belt-and-road-initiative-report> [17.03.2021]

62. *Transport drogowy w Polsce w latach 2018 i 2019*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin 2021, s. 72-73. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/> [30.05.2021]
63. *Transport intermodalny w latach 2017-2019*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2020, s. 15. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-latach-2017-2019,16,1.html> [30.05.2021]
64. *Turystyka w 2019 roku*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Rzeszów 2020, s. 43, 115. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/turystyka/turystyka-w-2019-roku,1,17.html> [30.05.2021]
65. Wijeratne D. et al., *Repaving the ancient Silk Routes*, PwC Growth Market Centre, June 2017, s. 12. Dostępne online na stronie PwC: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web-full.pdf> [31.03.2021]

Strony internetowe

66. *10 pomysłów naukowych z białostockich uczelni będzie miało szansę na komercjalizację*, 4 lutego 2021. Dostępne online na stronie Polskiego Radia Białystok: <https://www.radio.bialystok.pl/wiadomosci/index/id/195977> [07.07.2021]
67. *About* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie UTLC ERA: <https://www.utlc.com/en/about/> [26.03.2021]
68. Adamczyk: *Nowy Jedwabny Szlak przyda się Polsce, ale...*, 16 marca 2018. Dostępne online na stronie Biznes Alert: <https://biznesalert.pl/adamczyk-nowy-jedwabny-szlak-polska/> [27.03.2021]
69. *AIIB and OBOR* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie OBOReuropa: <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/aiib-and-obor/> [20.02.2021]
70. Antoni Macierewicz: *Nowy Jedwabny Szlak to zagrożenie dla Polski*, 15 grudnia 2016. Dostępne online na stronie Nowa Polityka: <https://geopolityka.net/antoni-macierewicz-nowy-jedwabny-szlak-to-zagrozenie-dla-polski/> [27.03.2021]
71. *Article by Prime Minister Vladimir Putin "A new integration project for Eurasia: The future in the making"*, 20 September 2011. Dostępne online na stronie Stałego Przedstawicielstwa Federacji Rosyjskiej w Unii Europejskiej: <https://russiaeu.ru/en/news/article-prime-minister-vladimir-putin-new-integration-project-eurasia-future-making-izvestia-3-> [25.03.2021]
72. *Badanie eksperckie: ocena ważności czynników określających pozycję województw Polski w Inicjatywie Pasa i Szlaku* [15.06.2021]. Dostępne online w Formularzu Google: <https://forms.gle/smdfQ9EyfYSRNsbfb8> [21.06.2021]
73. Becker A., *Nowy Szlak Jedwabny: pułapka zadłużenia?*, 21 kwietnia 2018. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/pl/nowy-szlak-jedwabny-pu%C5%82apka-zad%C5%82u%C5%BCenia/a-43477346> [15.03.2021]
74. Beech H., *Donald Trump Talked a Lot About China at the Debate. Here's What China Thought About That*, 27 September 2016. Dostępne online na stronie Time: <https://time.com/4509121/china-presidential-debate-hillary-clinton-donald-trump/> [21.03.2021]
75. Bellos I., *Cosco seeks a further 16% stake in OLP*, 26 November 2020. Dostępne online na stronie eKathimerini: <https://www.ekathimerini.com/economy/259589/cosco-seeks-a-further-16-stake-in-olp/> [14.04.2021]
76. Birimzham M., *In a post-Covid world, Kazakhstan will be a key node in the road to recovery*, 19 June 2020. Dostępne online na stronie Seatrade Maritime: <https://www.seatrade-maritime.com/opinions-analysis/post-covid-world-kazakhstan-will-be-key-node-road-recovery> [18.04.2021]

77. Brinza A., *China and the Budapest-Belgrade Railway Saga*, 28 April 2020. Dostępne online na stronie The Diplomat: <https://thediplomat.com/2020/04/china-and-the-budapest-belgrade-railway-saga/> [11.04.2021]
78. Burda E., *Port przeładunkowy w Małaszewiczach. Chińczycy lubią to*, 14 luty 2021. Dostępne online na stronie Dziennika Wschodniego: <https://www.dziennikwschodni.pl/lubelskie/chinczyzy-polubili-malaszewicze,n,1000283714.html> [11.05.2021]
79. Cekuta R., *Kazakhstan — The Buckle in the Belt and Road Initiative Seeks Investment and Growth*, 31 January 2020. Dostępne online na stronie Centrum Polityki Kaspiskiej: <https://www.caspianpolicy.org/kazakhstan-the-buckle-in-the-belt-and-road-initiative-seeks-investment-and-growth/> [18.04.2021]
80. *China – Trade* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Komisji Europejskiej: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/> [19.02.2021]
81. *China Global Investment Tracker* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie American Enterprise Institute: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> [24.03.2021]
82. *China-EU - international trade in goods statistics*, [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Eurostat: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics&oldid=512844#EU_and_China_in_world_trade_in_goods [24.03.2021]
83. *Chiny. Historia* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Encyklopedii PWN: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/;4201798> [19.02.2021]
84. *Chiny: pozostałe regiony* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego: <https://www.lodzkie.pl/pozostale/chiny-pozosta%C5%82e-regiony> [13.05.2021]
85. *Chińska ofensywa inwestycyjna w Niemczech. "Strach"*, 23 maja 2018. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/pl/chi%C5%84ska-ofensywa-inwestycyjna-w-niemczech-strach/a-43888043> [15.03.2021]
86. *Confucius Institutes Around the World – 2021*, 22 luty 2021. Dostępne online na stronie Dig Mandarin: <https://www.digmandarin.com/confucius-institutes-around-the-world.html> [30.05.2021]
87. *Country Score Card: Poland 2018* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Banku Światowego: <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard> [05.05.2021]
88. Czubiński R., *Nowy Jedwabny Szlak: Łódzkie w awangardzie*, 28 marca 2017. Dostępne online na stronie Rynek Kolejowy: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/nowy-jedwabny-szlak-lodzkie-w-awangardzie-80983.html> [13.05.2021]
89. Derewienko E. i in., *Jak powstanie CPK wpłynie na polską gospodarkę? (cz. 1)*, 11 stycznia 2019. Dostępne online na stronie Rynek Lotniczy: <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/cpk-jednym-z-elementow-nowego-jedwabnego-szlaku-cz-1-5172.html> [14.05.2021]
90. *Direction of Trade Statistics (DOTS)*. Dostępne online na stronie Międzynarodowego Funduszu Walutowego (IMF): <https://data.imf.org/?sk=9D6028D4-F14A-464C-A2F2-59B2CD424B85> [07.04.2021]
91. Dzban J., *Kiedy ruszy budowa CPK? Jest deklaracja Horalę*, 14 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie Dziennik.pl: <https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/8142211,budowa-cpk-kiedy-ruszy.html> [14.05.2021]
92. *Epidemia koronawirusa. Polskie uczelnie odwołują wyjazdy studentów i pracowników do Chin*, 2 lutego 2020. Dostępne online na stronie Wprost Zdrowie i Medycyna: <https://zdrowie.wprost.pl/zdrowie/10294706/2/epidemia-koronawirusa-uczelnie-odwoluja-wyjazdy-studentow-do-chin.html> [07.06.2021]
93. *Euroterminal Sławków – Terminal Przeładunkowy* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Euroterminalu Sławków: <https://euroterminal.pl/o-firmie/> [14.05.2021]

94. *Find Population on Map* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie FreeMapTools: <https://www.freemaptools.com/find-population.htm> [30.05.2021]
95. *Firmy z chińskim kapitałem działające w Polsce*, 31 grudnia 2020. Dostępne online na stronie Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej: https://www.coig.com.pl/wykaz_lista_firm-z-chińskim-kapitałem_w_polsce.php [30.05.2021]
96. Fiszer K., *Czeremcha: PLK przygotowuje się do reaktywacji przejścia granicznego*, 2 kwietnia 2019. Dostępne online na stronie Rynek Kolejowy: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/czeremcha-plk-przygotowuje-sie-do-reaktywacji-przejscia-granicznego--91303.html> [15.05.2021]
97. *Foreign Direct Investment in Poland* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Narodowego Banku Polski: <https://www.nbp.pl/homen.aspx?f=/en/publikacje/ziben/ziben.html> [02.05.2021]
98. Georgiopoulos G., *China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port*, 10 August 2016. Dostępne online na stronie Reuters: <https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252> [14.04.2021]
99. Gil J., *Explainer: what are Confucius Institutes and do they teach Chinese propaganda?*, 28 March 2019. Dostępne online na stronie The Conversation: <https://theconversation.com/explainer-what-are-confucius-institutes-and-do-they-teach-chinese-propaganda-114274> [05.06.2021]
100. Glass D., *China and Greece pledge joint work on Belt and Road Initiative*, 11 September 2020. Dostępne online na stronie Seatrade Maritime News: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/china-and-greece-pledge-joint-work-belt-and-road-initiative> [14.04.2021]
101. *Greece Signs BRI Deals, States „China Invested When Everyone Else Stayed Away”*, 19 November 2019. Dostępne online na stronie Silk Road Briefing: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/11/13/greece-signs-bri-deals-states-china-invested-everyone-else-stayed-away/> [14.04.2021]
102. *Greece: Doubts about Chinese investments*, 3 June 2020. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/en/greece-doubts-about-chinese-investments/av-53666116> [14.04.2021]
103. Haver Z., *Building China's Belt and Road Initiative BIT by BIT*, 27 October 2020. Dostępne online na stronie East Asia Forum: <https://www.eastasiaforum.org/2020/10/27/building-chinas-belt-and-road-initiative-bit-by-bit/> [17.03.2021]
104. Huijskens D., *Khorgos East Gate: from steppes to high-tech facility*, 30 April 2019. Dostępne online na stronie RailFreight: <https://www.railfreight.com/specials/2019/04/30/khorgos-east-gate-from-steppes-to-high-tech-facility/> [16.05.2021]
105. Ibold S., *Cooperation agreements and MoUs under the Belt and Road Initiative*, 18 November 2018. Dostępne online na stronie Belt and Road Initiative: <https://www.beltroad-initiative.com/memorandum-of-understanding-belt-and-road-initiative/> [17.03.2021]
106. *International Investment Agreements Navigator – China* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju: <https://investmentpolicy.unctad.org/international-investment-agreements/countries/42/china> [17.03.2021]
107. *Inżynieria logistyczna* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania im. prof. T. Kotarbińskiego w Olsztynie: <http://owsiiz.edu.pl/oferta/zarzadzanie-i-inzynieria-produkcji/inzynieria-logistyczna/> [30.06.2021]
108. Jakubowicz A., *Komu potrzebny jest CPK*, 9 lipca 2020. Dostępne online na stronie Rzeczpospolita: <https://www.rp.pl/Opinie/307099892-Komu-potrzebny-jest-CPK.html> [14.05.2021]
109. *Jarosław Stawiarski o Malaszewiczach: Dla nas to być albo nie być*, 23 marca 2021. Dostępne online na stronie Portalu Regionalnego Tygodnika Podlaskiego: <https://podlaski.info/2021/03/23/jaroslaw-stawiarski-o-malaszewiczach-dla-nas-to-byc-albo-nie-byc/> [11.05.2021]

110. *Joint communique of leaders roundtable of Belt and Road forum*, 15 May 2017. Dostępne online na stronie Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm [21.02.2021]
111. *Joint Communique of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Drugiego Forum Pasa i Szlaku na rzecz Współpracy Międzynarodowej: <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0427/c36-1311.html> [21.02.2021].
112. Kaczmarek M., Jakóbowicz J., *Nietrafiona oferta Pekinu: „16+1” a chińska polityka wobec Unii Europejskiej*, 15 września 2017. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2017-09-15/nietrafiona-oferta-pekinu-161-a-chinska-polityka-wobec-unii> [24.03.2021]
113. Kalwasiński M., *Padł rekord chińskich inwestycji w Polsce. Nasz kraj odbiorcą największej chińskiej inwestycji w Europie w 2020 r.*, 2 lutego 2021. Dostępne online na stronie Bankier: <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Padl-rekord-chinskih-inwestycji-w-Polsce-Nasz-kraj-odbiorca-najwiekszej-chinskiej-inwestycji-w-Europie-w-2020-r-8047952.html> [02.05.2021]
114. *Kategoria stan i ochrona środowiska* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/metadane/podgrupy/218> [30.05.2021]
115. Kavalski E., *China's "16+1" Is Dead? Long Live the "17+1"*, 29 March 2019. Dostępne online na stronie The Diplomat: <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-161-is-dead-long-live-the-171/> [24.03.2021]
116. *Klasa Konfucjańska Politechniki Białostockiej* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Politechniki Białostockiej: <https://pb.edu.pl/klasa-konfucjanska/> [15.05.2021]
117. *Klaster Obróbki Metali* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Klastra Obróbki Metali: <https://www.metalklaster.pl/klaster-obrobki-metali> [07.07.2021]
118. Kucharczyk M., *UE apeluje do Serbii o „pozostanie na europejskiej ścieżce”*, 3 września 2019. Dostępne online na stronie Euractiv: <https://www.euractiv.pl/section/demokracja/news/ue-apeluje-do-serbii-o-pozostanie-na-europejskiej-sciezce/> [11.04.2021]
119. Labrut M., *Cosco Shipping Ports inks deal to build \$3bn port in Chancay, Peru*, 15 May 2019. Dostępne online na stronie Seatrade Maritime: <https://www.seatrade-maritime.com/americas/cosco-shipping-ports-inks-deal-build-3bn-port-chancay-peru> [31.03.2021]
120. *Logistics industry trends: the next career boom* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Granite Logistics: <https://www.granite-logistics.com/blog/industry-trends> [05.06.2021]
121. *Logistyka a centrum logistyczne*, 2 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie TransEDU: <https://edu.trans.eu/wydarzenie/logistyka-a-centrum-logistyczne> [30.05.2021]
122. Madzjas J., *Cargotor: Rekordowy ruch w Małaszewiczach*, 11 maja 2020. Dostępne online na stronie Rynek Kolejowy: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/cargotor-rekordowy-ruch-w-malaszewiczach-96647.html> [27.03.2021]
123. Madzjas J., *Rząd szykuje kolejną gigantyczną inwestycję. Cztery miliardy na Małaszewicze?*, 26 stycznia 2021. Dostępne online na stronie Rynek Infrastruktury: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/mobile/rzad-szykuje-kolejna-gigantyczna-inwestycja-cztery-miliardy-na-malaszewicze-75126.html> [27.03.2021]
124. Makocki M., *China in the Balkans: The battle of principles*, 6 July 2017. Dostępne online na stronie ECFR: https://ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210/ [11.04.2021]
125. *Małaszewicze – park logistyczny tuż obok granicy polsko-białoruskiej*, 24 stycznia 2021. Dostępne online na stronie Polskiej Gazety Transportowej: <http://www.pgt.pl/malaszewicze-park-logistyczny> [11.05.2021]

126. *Mapa przejść i obiektów Straży Granicznej* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Komendy Głównej Straży Granicznej: <https://strazgraniczna.pl/pl/mapa-przejsc-i-obiektow/1,dok.html> [15.05.2021]
127. *Mapy Google - Trasa* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Mapy Google: <https://www.google.com/maps/@53.1274024,23.1853892,13z?hl=pl> [30.05.2021]
128. Mauk B., *Can China Turn the Middle of Nowhere into the Center of the World Economy?*, 29 January 2019. Dostępne online na stronie The New York Times: <https://www.nytimes.com/interactive/2019/01/29/magazine/china-globalization-kazakhstan.html> [16.05.2021]
129. McGregor R., *How the state runs business in China*, 25 July 2019. Dostępne online na stronie The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2019/jul/25/china-business-xi-jinping-communist-party-state-private-enterprise-huawei> [05.06.2021]
130. *Members and Prospective Members of the Bank* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie AIIB: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> [19.03.2021]
131. Mrożek M., *Rok Psa to rok współpracy*, 15 lutego 2018. Dostępne online na stronie Rzeczpospolita: <https://www.rp.pl/Opinie/302159830-Rok-Psa-to-rok-wspolpracy.html> [27.03.2021]
132. Nazarko J. i in., *Czy podlaska karawana wyruszy na Nowy Jedwabny Szlak?*, 27 grudnia 2015. Dostępne online na stronie Kurier Poranny: <https://poranny.pl/czy-podlaska-karawana-wyruszy-na-nowy-jedwabny-szlak/ar/c3-10212026> [15.05.2021]
133. Nedopil C., *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*, 2021. Dostępne online na stronie Green Belt and Road Initiative Center: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1613924848467> [21.02.2021]
134. Niedźwiedzki J., *Koronawirus uderza w punktualność dostaw. Kiedy przewoźnik ponosi odpowiedzialność za opóźnienia?*, 23 marca 2020. Dostępne online na stronie Trans.INFO: <https://trans.info/pl/koronawirus-uderza-w-punktualnosc-dostaw-za-co-odpowiada-przewoznik-178062> [26.03.2021]
135. *Nowy chiński Jedwabny Szlak nie spełnia oczekiwań*, 30 lipca 2018. Dostępne online na stronie Dziennika Gazety Prawnej: <https://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/1196782,nowy-chinski-jedwabny-szlak-nie-spelnia-oczekiwan.html> [15.03.2021]
136. *Nowy Jedwabny Szlak to ogromne możliwości i korzyści gospodarcze*, 20 czerwca 2016. Dostępne online na stronie Prawa i Sprawiedliwości: <http://pis.org.pl/aktualnosci/nowy-jedwabny-szlak-to-ogromne-mozliwosci-i-korzysci-gospodarcze> [27.03.2021]
137. Nugent C., Campell C., *The U.S. and China Are Battling for Influence in Latin America, and the Pandemic Has Raised the Stakes*, 4 February 2021. Dostępne online na stronie Time: <https://time.com/5936037/us-china-latin-america-influence/> [31.03.2021]
138. Nurgaliyev B., *China's Belt and Road Initiative: Kazakhstan and Geopolitics*, 3 June 2020. Dostępne online na stronie Astana Times: <https://astanatimes.com/2020/06/chinas-belt-and-road-initiative-kazakhstan-and-geopolitics/> [18.04.2021]
139. *O nas* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Białostockiego Parku Naukowo-Technologicznego: <https://bpnt.bialystok.pl/PL/bpn-t/o-nas> [07.07.2021]
140. *Odległości taryfowe* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie PKP Cargo: <https://www.pkpcargo.com/pl/strefa-klienta/odleglosci-taryfowe> [30.05.2021]
141. *Odpowiedź na interpelację posłów A. Miszalskiego, M. Sowy, K. Fryszta, K. Truskolaskiego i W. Zembaczyńskiego w sprawie Centralnego Portu Komunikacyjnego*, 23 czerwca 2020. Dostępne online na stronie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: <https://orka2.sejm.gov.pl/INT9.nsf/klucz/ATTBQXEM4/%24FILE/i05579-o1.pdf> [14.05.2021]
142. *OFERTA: Infrastruktura* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Europort: <http://www.cleuroport.pl/infrastruktura.php> [27.03.2021]
143. Official Information Source of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan, *Government summed up implementation results of Nuryly Zholtayev State Program for five years and sets goals*

- for 2020-2025 [brak daty wydania]. Dostępne online na oficjalnej stronie Premiera Republiki Kazachstanu: <http://www.government.kz/en/news/pravitelstvo-podvelo-itogi-pyati-let-realizacii-gosprogrammy-nu-ryly-zhol-i-postavilo-celi-na-2020-2025-gody> [18.04.2021]
144. *Ogłoszenie konkursu SHENG 1*, 15 czerwca 2018. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Nauki: <https://ncn.gov.pl/ogloszenia/konkursy/sheng1> [05.05.2021]
 145. *One Hundred Ports 2019* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Maritime Intelligence: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2019> [14.04.2021]
 146. Osowski D., *Chiny za kilka lat będą największą gospodarką świata*, 1 lutego 2021. Dostępne online na stronie Parkiet: <https://www.parkiet.com/Gospodarka---Swiat/302019908-Chiny-za-kilka-lat-beda-najwieksza-gospodarka-swiate.html> [21.03.2021]
 147. Ozturk T., *Serbia sees China ties as way to catch up with Europe*, 30 November 2019. Dostępne online na stronie Anadolu Agency: <https://www.aa.com.tr/en/europe/serbia-sees-china-ties-as-way-to-catch-up-with-europe/1659699> [12.04.2021]
 148. Pantovic M., *Serbia has rolled out the red carpet to China - but at what cost?*, 8 September 2020. Dostępne online na stronie Euronews: <https://www.euronews.com/2020/10/08/serbia-has-rolled-out-the-red-carpet-to-china-but-at-what-cost> [12.04.2021]
 149. Paszak P., *Chińskie „okno możliwości” w Serbii*, 18 kwietnia 2020. Dostępne online na stronie Warsaw Institute: <https://warsawinstitute.org/pl/chinskie-okno-mozliwosci-w-serbii/> [12.04.2021]
 150. Paszak P., *Wojna handlowa Chiny-USA: geneza, przebieg i skutki*, 3 kwietnia 2020. Dostępne online na stronie Warsaw Institute Think-Tank: <https://warsawinstitute.org/pl/wojna-handlowa-chiny-usa-geneza-przebieg-i-skutki/> [21.03.2021]
 151. *Pierwszy pociąg z Chin dotarł do Zagłębia. Jechał dwa tygodnie*, 6 stycznia 2020. Dostępne online na stronie Business Insider: <https://businessinsider.com.pl/finanse/handel/pierwszy-pociag-xian-chiny-euroterminal-slawkow-nowy-jedwabny-szlak/c2he4nj> [14.05.2021]
 152. *PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne/13257_PKP-Cargo-Centrum-Logistyczne-Malaszewicze.html [27.03.2021]
 153. *PKP LHS rozbudowuje tory pod kontrakty z Chinami. Inwestycję realizują śląskie firmy*, 15 maja 2020. Dostępne online na stronie Śląski Biznes: <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci,pkp-lhs-rozbudowuje-tory-pod-kontrakty-z-chinami-inwestycje-realizuja-slaskie-firmy,wia5-2-3110.html#!> [14.05.2021]
 154. *Podlaskie – kolej więcej towarów przewiezie przez wschodnią granicę*, 18 czerwca 2020. Dostępne online na stronie PKP Polskich Linii Kolejowych: <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/podlaskie-kolej-wiecej-towarow-przewiezie-przez-wschodnia-granice-4715/> [15.05.2021]
 155. *Podlaskie. Skrzyżowanie szlaków*, 7 października 2020. Dostępne online na kanale YouTube Invest in Podlaskie: <https://www.youtube.com/watch?v=T1pQF6Symz8> [15.05.2021]
 156. *Podlaskie samorządy otrzymają od rządu ponad 205 mln zł na remont i budowę nowych dróg*, 21 kwietnia 2021. Dostępne online w Serwisie Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.gov.pl/web/uw-podlaski/podlaskie-samorzady-otrzymaja-od-rzadu-ponad-205-mln-zl-na-remont-i-budowe-nowych-drog> [07.07.2021]
 157. *Politechnika Białostocka pokieruje współpracą nauki z biznesem w regionie*, 19 marca 2021. Dostępne online na stronie bia24: <https://bia24.pl/kategorie/wiadomosci/politechnika-bia%C5%82ostocka-pokieruje-wsp%C3%B3lprac%C5%82%C3%B3w-nauki-z-biznesem-w-regionie.html> [08.07.2021]
 158. *Polsko-chińskie partnerstwo strategiczne*, 20 grudnia 2011. Dostępne online na Oficjalnej Stronie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.prezydent.pl/archiwum-bronislawa-komorowskiego/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/art,140,polsko-chinskie-partnerstwo-strategiczne.html> [24.03.2021]

159. *Polsko-chińskie połączenia logistyczne* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Shiphub: <https://www.shiphub.pl/polsko-chinskie-polaczenia-logistyczne/> [30.05.2021]
160. *Ponad 2,3 mld zł z UE na budowę dróg*, 30 października 2020. Dostępne online w Portalu Funduszy Europejskich: <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/wiadomosci/ponad-23-mld-zl-z-ue-na-budowe-drog/> [07.07.2021]
161. *Port Gdańsk w pierwszej 15 największych portów kontenerowych w Europie. Rotterdam numerem 1*, 5 marca 2021. Dostępne online na stronie Gospodarka Morska: <https://www.gospodarkamorska.pl/port-gansk-w-pierwszej-15-najwiekszych-portow-kontenerowych-w-europie-rotterdam-numerem-1-57868> [05.05.2021]
162. *Projects* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie China-Pakistan Economic Corridor <http://www.cpecinfo.com/archive/energy-generation> [06.04.2021]
163. Przybylski R., *Politycy szukają alternatywnych tras dla kanału Sueskiego*, 20 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie Logistyka Rzeczpospolita: https://logistyka.rp.pl/transport/14787-politycy-szukaja-alternatywnych-tras-dla-kanal-u-sueskiego?doing_wp_cron=1620652333.0674529075622558593750 [11.05.2021]
164. *Railways* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Central Intelligence Agency World Factbook: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/field/railways/> [25.03.2021]
165. Rokita M., *Małaszewicze pokazują Moc. Na horyzoncie Nowy Jedwabny Szlak*, 8 maja 2020. Dostępne online na stronie Cargotor: <https://cargotor.com/malaszewicze-pokazuja-moc-na-horyzoncie-nowy-jedwabny-szlak/> [11.05.2021]
166. Rosa J., *Niemcy odpowiadają za niemal 1/4 całego PKB Unii Europejskiej. Polska może przegonić już tylko Holandię*, 22 stycznia 2021. Dostępne online na stronie 300gospodarka: <https://300gospodarka.pl/news/niemcy-odpowiadaja-za-niemal-1-4-calego-pkb-unii-europejskiej-polska-moze-przegonic-juz-tylko-holandie> [24.03.2021]
167. Sawicki B., *Trump odszedł, rywalizacja z Chinami trwa w najlepsze. Biden zamieni wojnę w wyścig*, 28 stycznia 2021. Dostępne online na stronie Forsal: <https://forsal.pl/swiat/usa/artykuly/8077877,trump-biden-stosunki-usa-z-chinami-plany-nowego-prezydenta.html> [21.03.2021]
168. *Serbia* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Rady Unii Europejskiej: <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/enlargement/serbia/> [11.04.2021]
169. *Setubal – UWM – wspólnie pomimo dystansu*, 17 września 2019. Dostępne online na stronie Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie: <http://www.uwm.edu.pl/egazeta/setubal-uwm-wspolnie-pomimo-dystansu> [30.06.2021]
170. *Silk Road Fund's Investment & Cooperation with Belt & Road Countries* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Belt and Road News: <https://beltandroad.news/world/asia/silk-road-funds-investment-cooperation-with-belt-road-countries/> [20.02.2021]
171. Smith H., *Greece blocks EU's criticism at UN of China's human rights record*, 18 June 2017. Dostępne online na stronie The Guardian: <https://www.theguardian.com/world/2017/jun/18/greece-eu-criticism-un-china-human-rights-record> [15.04.2021]
172. *Speech by Chinese Ambassador Huang Xingyuan at the Press Conference*, 19 May 2017. Dostępne online na stronie Ambasady ChRL na Cyprze: <http://cy.china-embassy.org/eng/xwtd/t1463595.htm> [21.02.2021]
173. *Sprawdź szczegóły wybranego połączenia żeglugowego* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Portu w Gdańsku: <https://www.portgdansk.pl/port/polaczenia-zeglugowe/> [01.06.2021]
174. Spruds A., Palkova A., Bikovs A., *Central Asia and connectivity: a view from Latvia*, 22 October 2020. Dostępne online na stronie Latvian Institute of International Affairs: <https://www.liia.lv/en/opinions/central-asia-and-connectivity-a-view-from-latvia-877> [27.03.2021]
175. Standish R., *China's Path Forward Is Getting Bumpy*, 1 October 2019. Dostępne online na stronie The Atlantic: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/10/china-belt-road-initiative-problems-kazakhstan/597853/> [18.04.2021]

176. *Stanowisko Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK*, 5 marca 2020. Dostępne online na stronie Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk: http://www.kpz.k.pan.pl/images/END_firmowy_stanowisko_SSL_CPK.pdf [14.05.2021]
177. Stanzel A., *China's Belt and Road – new name, same doubts?*, 19 May 2017. Dostępne online na stronie ECFR: https://ecfr.eu/article/commentary_chinas_belt_and_road_new_name_same_doubts/ [19.02.2021]
178. *Статистика ЕАЭС январь - декабрь 2020 года*, [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Euroazjatyckiej Komisji Ekonomicznej: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/tables/extra/Pages/2020/12.aspx [26.03.2021]
179. *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030*, 28 kwietnia 2020. Dostępne online na stronie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego: https://strategia.wrota.podlasia.pl/pl/strategia_rozwoju_wojewdzstwa_podlaskiego_2030/ [07.07.2021]
180. Steinmetz V., Pauly M., *Chinas zweifelhafte Versprechen*, 11 April 2019. Dostępne online na stronie Spiegel Politik: <https://www.spiegel.de/politik/ausland/china-und-osteuroopa-wo-peking-mehr-verspricht-als-haelt-a-1262207.html> [24.03.2021]
181. *Studenci zagraniczni na poszczególnych kierunkach (dane GUS)* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie RAD-on: https://radon.nauka.gov.pl/raporty/GUS_studenci_cudzoziemcy_kierunki [30.05.2021]
182. Styczek D., *Nowy Jedwabny Szlak Prowadzi do Małaszewicz*, 27 stycznia 2021. Dostępne online na stronie wGospodarce: <https://wgospodarce.pl/informacje/91333-nowy-jedwabny-szlak-prowadzi-do-malaszewicz> [11.05.2021]
183. Surk B., *As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, With Strings Attached*, 9 September 2017. Dostępne online na stronie NY Times: <https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html> [12.04.2021]
184. Suzuki W., *China's Belt and Road hits a speed bump in Kazakhstan*, 24 April 2019. Dostępne online na stronie Nikkei Asia: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-s-Belt-and-Road-hits-a-speed-bump-in-Kazakhstan> [18.04.2021]
185. Śmietana K., *Pilne inwestycje albo utrata Nowego Jedwabnego Szlaku. Polska musi podjąć działania*, 23 lutego 2021. Dostępne online na stronie Forsal: <https://forsal.pl/biznes/artykuly/8103226,pilne-inwestycje-albo-utrata-nowego-jedwabnego-szlaku-polska-musi-podjac-dzialania.html> [11.05.2021]
186. *Terminal Małaszewicze* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Adampol S.A.: <https://www.adampolsa.com.pl/terminale/> [27.03.2021]
187. *Terminal Przeladunkowy AGROSTOP* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne/16151,Terminal-Przeladunkowy-AGROSTOP.html> [27.03.2021]
188. *Terminale Intermodalne* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne> [13.05.2021]
189. *The 13th five-year plan for economic and social development of the People's Republic of China 2016-2020*, Central Committee of the Communist Party of China, Beijing 2016. Dostępne online na stronie NDRC: https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201612/P020191101481868235378.pdf [21.02.2021]
190. Tomaszewski W., *Nowy Jedwabny Szlak*, 11 maja 2015. Dostępne online na stronie Centrum Studiów Polska-Azja: <http://www.polska-azja.pl/w-tomaszewski-nowy-jedwabny-szlak/> [19.02.2021]

191. *Traditional own resources* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Komisji Europejskiej: https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/revenue/own-resources/duties-and-levies_en [03.05.2021]
192. *Trump accuses China of 'raping' US with unfair trade policy*, 2 May 2016. Dostępne online na stronie BBC News: <https://www.bbc.com/news/election-us-2016-36185012> [21.03.2021]
193. Urankayeva Z., *Khorgos Dry Port to Process more than 500,000 Containers by 2020*, 5 November 2016. Dostępne online na stronie Astana Times: <https://astanatimes.com/2016/11/khorgos-dry-port-to-process-more-than-500000-containers-by-2020/> [18.04.2021]
194. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U.2020.1668). Dostępne online na stronie Internetowego Systemu Aktów Prawnych: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19980910576> [07.07.2021]
195. van Leijen M., *Another direct train from China arrives in Ukraine*, 17 August 2020. Dostępne online na stronie Rail Freight: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2020/08/17/another-direct-train-from-china-arrives-in-ukraine/?gdpr=accept> [27.03.2021]
196. van Pinxteren G., *China's Belt & Road Initiative: nice for China, not for Europe*, 17 July 2017. Dostępne online na stronie Niderlandzkiego Instytutu Stosunków Międzynarodowych Clingendael: <https://www.clingendael.org/publication/chinas-belt-road-initiative-nice-china-not-europe> [15.04.2021]
197. Velebit V., *China has overtaken Russia as Serbia's Great Ally*, 8 July 2020. Dostępne online na stronie BalkanInsight: <https://balkaninsight.com/2020/07/08/china-has-overtaken-russia-as-serbias-great-ally/> [12.04.2021]
198. Vierecke L., Rujevic N., *Serbia as China's favorite partner*, 18 February 2021. Dostępne online na stronie Deutsche Welle: <https://www.dw.com/en/serbia-as-chinas-favorite-partner/a-56583379> [11.04.2021]
199. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, 2015. Dostępne online na stronie Belt and Road Forum: <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45.html> [21.02.2021]
200. Walenciak R., Góralczyk B., *Chiny chcą być numerem 1 w świecie*, 31 grudnia 2018. Dostępne online na stronie Tygodnika Przegląd: <https://www.tygodnikprzeglad.pl/chiny-chca-byc-numerem-1-swiecie/> [19.02.2021]
201. Wang W., Resare N., *China Is Changing Serbia From the Inside*, 3 April 2021. Dostępne online na stronie The Diplomat: <https://thediplomat.com/2021/04/china-is-changing-serbia-from-the-inside/> [12.04.2021]
202. Wiśniewska I., Jakóbowski J., *Kaliningrad na Kolejowym Jedwabnym Szlaku*, 19 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2021-04-19/kaliningrad-na-kolejowym-jedwabnym-szlaku> [02.05.2021]
203. *Wizyta oficjalna w Chinach – Komunikat*, 17 listopada 1997. Dostępne online na Oficjalnej Stronie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.prezydent.pl/aleksandra-kwasniewskiego/aktualnosci/rok-2000-i-starsze/art,158,220,wizyta-oficjalna-w-chinach-komunikat.html> [24.03.2021]
204. Wong D., *What to Expect in China's 14th Five Year Plan? Decoding the Fifth Plenum Communique*, 12 November 2020. Dostępne online na stronie China Briefing: <https://www.china-briefing.com/news/what-to-expect-in-chinas-14th-five-year-plan-decoding-the-fifth-plenum-communique/> [21.02.2021]
205. *Współpraca dwustronna – Chiny* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju: <https://archiwum.ncbr.gov.pl/programy/programy-miedzynarodowe/wspolpraca-dwustronna/chiny/> [07.06.2021]

206. *Współpraca z Chinami* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Wydziału Inżynierii Zarządzania Politechniki Białostockiej: <https://wiz.pb.edu.pl/wspolpraca/wspolpraca-z-chinami/> [05.05.2021].
207. *Wyniki drugiego polsko-chińskiego konkursu bilateralnego*, 30 października 2020. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju: <https://archiwum.ncbr.gov.pl/programy/programy-miedzynarodowe/wspolpraca-dwustronna/chiny/aktualnosci/aktualnosci-szczegoly/news/wyniki-drugiego-polsko-chinskiego-konkursu-bilateralnego-65411/> [30.05.2021]
208. *Wyniki konkursu SHENG-1*, 26 kwietnia 2019. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Nauki: <https://www.ncn.gov.pl/konkursy/wyniki/2019-04-26-sheng1> [07.06.2021]
209. *Wyniki pierwszego polsko-chińskiego konkursu bilateralnego*, 20 lutego 2019. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju: <https://archiwum.ncbr.gov.pl/programy/programy-miedzynarodowe/wspolpraca-dwustronna/chiny/aktualnosci/aktualnosci-szczegoly/news/wyniki-pierwszego-polsko-chinskiego-konkursu-bilateralnego-54617/> [30.05.2021]
210. *Xinhua Headlines: Port, pride and promise -- A tale of Piraeus' revitalization*, 28 December 2020. Dostępne online na stronie Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2020-12/28/c_139624303.htm [14.04.2021]
211. Xuequan M., *Xi gives new impetus to Belt and Road Initiative*, 28 August 2018. Dostępne online na stronie Xinhua: http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c_137423414.htm [21.02.2021]
212. Zakrzewska S., *Epidemia koronawirusa. Polskie uczelnie z chińskimi studentami boją się zarażeń*, 30 stycznia 2020. Dostępne online na stronie Gazety Wyborczej: <https://bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/7,48722,25647698,epidemia-koronawirusa-polskie-uczelnie-z-chińskimi-studentami.html> [07.06.2021]
213. *Zarządzanie* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej: <https://www.euh-e.edu.pl/pl/oferta/studia-i-stopnia/zarządzanie> [30.06.2021]

WYKAZ RYSUNKÓW

Rysunek 1.1. Korytarze ekonomiczne BRI	20
Rysunek 1.2. Wymiana handlowa pomiędzy UE a Chinami	25
Rysunek 1.3. Wymiana handlowa pomiędzy Polską a Chinami	25
Rysunek 1.4. Wschodnia część korytarza Nowy Eurazjatycki Most Lądowy	29
Rysunek 3.1. Główne szlaki kolejowe w handlu między Europą i Chinami i ich ważne punkty w Polsce	46
Rysunek 4.1. Model potrójnej helisy	59
Rysunek 4.2. Oceny ważności czynników z grupy 1	66
Rysunek 4.3. Ocena ważności czynników z grupy 1 w podziale na miejsce pracy respondenta	66
Rysunek 4.4. Oceny ważności czynników z grupy 2	67
Rysunek 4.5. Ocena ważności czynników z grupy 2 w podziale na miejsce pracy respondenta	68
Rysunek 4.6. Oceny ważności czynników z grupy 3	69
Rysunek 4.7. Ocena ważności czynników z grupy 3 w podziale na miejsce pracy respondenta	70
Rysunek 4.8. Rezultaty województwa podlaskiego na tle średniej kraju.....	74
Rysunek 4.9. Rezultaty województwa podlaskiego na tle trzech województw z najwyższym rezultatem.....	75
Rysunek 4.10. Rezultaty województwa podlaskiego na tle województw ze ściany wschodniej.....	76

WYKAZ TABEL

Tabela 1.1. Kraje członkowskie BRI na podstawie przebiegu korytarzy ekonomicznych.....	21
Tabela 4.1. Czynniki opisujące pozycję województw w BRI.....	60
Tabela 4.2. Oceny ważności czynników z grupy 1	65
Tabela 4.3. Oceny ważności czynników z grupy 2	67
Tabela 4.4. Oceny ważności czynników z grupy 3	69
Tabela 4.5. Dane liczbowe dotyczące województw po dokonaniu normalizacji.....	72
Tabela 4.6. Klasyfikacja województw pod względem ich pozycji w BRI	73
Tabela 5.1. Rezultaty częściowe województwa podlaskiego oraz średnie dla kraju.....	78
Tabela 5.2. Rezultaty częściowe województwa podlaskiego oraz rezultaty uśrednione dla ściany wschodniej, średnie i maksymalne.....	80
Tabela 5.3. Klasyfikacja możliwych obszarów interwencji	81

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1. Dane liczbowe dotyczące województw przed dokonaniem normalizacji 108

ANEKS

Załącznik 1. Dane liczbowe dotyczące województw przed dokonaniem normalizacji

			Województwo			
L.p.	Nazwa czynnika	Jednostka	dolnośląskie	kujawsko-pomorskie	lubelskie	lubuskie
1	Gęstość sieci kolejowej ⁱ	km/km ² powierzchni	8,8	6,7	3,6	6,5
2	Gęstość sieci drogowej ⁱⁱ	km/km ² powierzchni	123,1	155,9	148,1	111,9
3	Zasięg dystrybucyjny województwa ⁱⁱⁱ	mln km	93,5	74,1	75,6	98,1
4	Dostęp do szerokiego toru i przejść granicznych ^{iv}	szt.	0	0	3	0
5	Kolejowa odległość od portów morskich ^v	km	456	162	498	446
6	Drogowa odległość od portów morskich ^{vi}	km	493	178	600	464
7	Liczba terminali intermodalnych ^{vii}	szt.	3	0	2	1
8	Liczba kolejowych połączeń towarowych z Chinami ^{viii}	szt.	0	0	0	0
9	Liczba chińskich przedsiębiorstw w województwie ^{ix}	szt.	70	14	18	33
10	Szlaki turystyczne ^x	km/km ² powierzchni	34,5	32,7	16,8	45,4
	Turystyczne obiekty noclegowe ^{xi}	szt./ km ² powierzchni	5,2	2,3	1,9	2,2
	Powierzchnie o szczególnych walorach przyrodniczych ^{xii}	% powierzchni	18,6	32,2	22,7	37,4
	Zabytki ^{xiii}	szt./ km ² powierzchni	44	20	17	33
11	Liczba absolwentów kierunków logistycznych ^{xiv}	szt.	2321	698	1024	339
12	Liczba instytutów i klas konfucjańskich ^{xv}	szt.	2	1	0	0
13	Liczba chińskich studentów ^{xvi}	szt.	87	101	15	0
14	Liczba polsko-chińskich projektów badawczych ^{xvii}	szt.	5	0	3	0

Województwo											
łódzkie	małopolskie	mazowieckie	opolskie	podkarpackie	podlaskie	pomorskie	śląskie	świętokrzyskie	warmińsko-mazurskie	wielkopolskie	zachodniopomorskie
5,9	6,7	4,8	8,3	4,8	3,6	6,6	15,8	5,1	4,4	6,3	5,1
142,9	208,8	154,5	110,1	119,6	132,8	124,6	203,9	150,7	91,7	137,9	84,7
83,6	86,1	0	0	1	2	0	1	1	2	0	0
0	0	70,6	93,8	80,2	59,5	57,4	92,6	82,7	59,3	86,4	54,7
370	608	335	533	705	449	0	539	523	180	309	364
348	592	359	549	637	407	0	531	480	167	321	363
4	2	3	0	0	2	3	4	0	2	4	2
1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0
33	55	2570	11	18	17	40	125	11	14	119	24
14,1	57,5	18,2	16,3	13,0	21,7	17,9	52,3	24,9	11,7	16,9	34,3
1,8	10,2	1,8	1,8	3,7	1,4	9	5,7	2,1	2,2	2,3	7
19,5	53	29,7	27,6	44,9	31,6	32,8	22,1	64,9	46,7	29,6	21,8
16	41	22	36	29	12	20	35	16	27	27	19
2147	750	2829	547	1541	746	1216	2132	639	0	4081	800
0	2	2	1	0	1	1	2	0	0	2	0
111	100	521	43	21	14	161	81	10	0	115	7
1	5	16	0	0	0	7	2	0	2	3	0

-
- ⁱ *Kolej w województwach - wykorzystanie i polityka transportowa*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 10. Dostępne online na stronie Urzędu Transportu Kolejowego: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html> [30.05.2021].
- ⁱⁱ *Transport drogowy w Polsce w latach 2018 i 2019*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa, Szczecin 2021, s. 72-73. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/> [30.05.2021].
- ⁱⁱⁱ I. Wiśniewska, J. Jakóbowski, *Kaliningrad na Kolejowym Jedwabnym Szlaku*, 19 kwietnia 2021. Dostępne online na stronie OSW: <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2021-04-19/kaliningrad-na-kolejowym-jedwabnym-szlaku> [30.05.2021].
- ^{iv} *Find Population on Map* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie FreeMapTools: <https://www.freemaptools.com/find-population.htm> [30.05.2021].
- ^v *Odległości taryfowe* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie PKP Cargo: <https://www.pkpcargo.com/pl/strefa-klienta/odleglosci-taryfowe> [30.05.2021].
- ^{vi} *Mapy Google - Trasa* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Mapy Google: <https://www.google.com/maps/@53.1274024,23.1853892,13z?hl=pl> [30.05.2021].
- ^{vii} K. Dmitrowicz-Życka, *Transport intermodalny w Polsce w 2019*, 29 września 2020. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-polsce-w-2019-roku,14,4.html> [30.05.2021].
- ^{viii} *Polsko-chińskie połączenia logistyczne* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Shiphub: <https://www.shiphub.pl/polsko-chinskie-polaczenia-logistyczne/> [30.05.2021].
- ^{ix} *Firmy z chińskim kapitałem działające w Polsce*, 31 grudnia 2020. Dostępne online na stronie Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej: https://www.coig.com.pl/wykaz_lista_firm-z-chińskim-kapitałem_w_polsce.php [30.05.2021].
- ^x *Turystyka w 2019 roku*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Rzeszów 2020, s. 115. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/turystyka/turystyka-w-2019-roku,1,17.html> [30.05.2021].
- ^{xi} *Ibidem*, s. 43.
- ^{xii} *Kategoria stan i ochrona środowiska* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/metadane/podgrupy/218> [30.05.2021].
- ^{xiii} *Kultura w 2019 roku*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Kraków 2019, s. 36. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/kultura/kultura-w-2019-roku,2,17.html> [30.05.2021].
- ^{xiv} *Szkolnictwo wyższe w roku akademickim 2018/2019 (wyniki wstępne)*, 14 czerwca 2019. Dostępne online na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/edukacja/edukacja/szkolnictwo-wyzsze-w-roku-akademickim-20182019-wyniki-wstepne,8,6.html> [30.05.2021].
- ^{xv} *Confucius Institutes Around the World – 2021*, 22 lutego 2021. Dostępne online na stronie DigMandarin: <https://www.digmandarin.com/confucius-institutes-around-the-world.html> [30.05.2021].
- ^{xvi} *Studenci zagraniczni na poszczególnych kierunkach (dane GUS)* [brak daty wydania]. Dostępne online na stronie RAD-on: https://radon.nauka.gov.pl/raporty/GUS_studenci_cudzoziemcy_kierunki [30.05.2021].
- ^{xvii} *Wyniki konkursu SHENG-1*, 26 kwietnia 2019. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Nauki: <https://www.ncn.gov.pl/konkursy/wyniki/2019-04-26-sheng1>; *Wyniki pierwszego polsko-chińskiego konkursu bilateralnego*, 20 lutego 2019. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju: <https://archiwum.ncbr.gov.pl/programy/programy-miedzynarodowe/wspolpraca-dwustronna/chiny/aktualnosci/aktualnosci-szczegoly/news/wyniki-pierwszego-polsko-chińskiego-konkursu-bilateralnego-54617/>; *Wyniki drugiego polsko-chińskiego konkursu bilateralnego*, 30 października 2020. Dostępne online na stronie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju: <https://archiwum.ncbr.gov.pl/programy/programy-miedzynarodowe/wspolpraca-dwustronna/chiny/aktualnosci/aktualnosci-szczegoly/news/wyniki-drugiego-polsko-chińskiego-konkursu-bilateralnego-65411/> [30.05.2021].