

ROBERT JAKIMOWICZ ▶

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

## Nowy Jedwabny Szlak a wzrost pozycji krajów Europy Środkowo-Wschodniej wobec Rosji i Chin

### Abstract

This article discusses the realization of the conception of the New Silk Road in the countries of East-Central Europe. Author in the introduction of the article described the idea of The New Silk Road and its six corridors. Then, it was depicted format "16+1" and its meaning for the realization of the Chinese conception in first part of the article. Moreover, it became underlined the meaning economic buildings „the Belt and Road” for the countries of Central-East-Europe. Author in second part represented Poland in the format „16+1” and her relation to the New Silk Road.

*Keywords:* New Silk Road, East-Central European countries, Russia, China, economic relations

### Абстракт

В данной статье рассматривается реализация концепции нового Шелкового пути в Центральной и Восточной Европе. Автор в предисловии статьи представляет идею нового Шелкового пути и его шести коридоров. В первой части статьи Автор описывает формат "16 + 1" и его значение для реализации китайских концепций. Кроме того, выделил важность экономического строительства, „the Belt and Road” для стран Центральной и Восточной Европы. В последней части статьи представляется позиция Польши в формате "16 + 1" и ее отношение к новому Шелковому пути. В конце находятся выводы.

Ключевые слова: новый Шелковый путь, страны Центрально-Восточной Европы, Россия, Китай, экономические отношения

## Wstęp

W dniu 28 marca 2013 r. po raz pierwszy zostały ujawnione zasady, ramy, priorytety i mechanizmy inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku, którego celem ma być przyczynienie się do polepszenia regionalnej spójności. Ma to stworzyć lepsze perspektywy na przyszłość. O planie działania, związanego z tą inicjatywą, wspólnie poinformowały Komisja ds. Narodowego Rozwoju i Reformy, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Handlu ChRL (*From Initiative...*). Zgodnie z jedną z zasad ta koncepcja (znana także w prasie chińskiej pod hasłem „One Belt and One Road” – „Jeden pas i jeden szlak”) jest otwarta na współpracę. Pokrywa ona, ale nie ogranicza się do obszaru starożytnego Szlaku Jedwabnego. W zasadzie otwarta jest ona dla wszystkich krajów, a także organizacji międzynarodowych i regionalnych, chcących się w nią zaangażować i w rezultacie, dzięki wspólnym wysiłkom, odnosić wymierne korzyści na szerszym terytorium (*Action plan on...*).

Przewodniczący ChRL, Xi Jinping, przedstawił ten pomysł na forum międzynarodowym w trakcie swojej wizyty we wrześniu i październiku 2013 r. w Azji Centralnej i Azji Południowo-Wschodniej. Inicjatywa w zasadzie została ukazana w dwóch wersjach: lądowego i morskiego Szlaku Jedwabnego. W tym roku również chiński premier Li Keqiang podkreślił konieczność budowy Morskiego Szlaku Jedwabnego, zorientowanego na ASEAN (*Action plan on...*). Na początku 2015 r. inicjatywa „Jeden pas, jeden szlak” został zaaprobowany na narodowym (państwowym) poziomie Chin i spodziewano się wprowadzić go wkrótce praktycznie w życie (*Riding the Silk Road...*).

Inicjatywa dąży do połączenia Azji, Europy i Afryki wzdłuż pięciu tras, trzech lądowych i dwóch morskich (wykorzystujących porty na trzech kontynentach). Zatem koncentruje się ona na połączeniu:

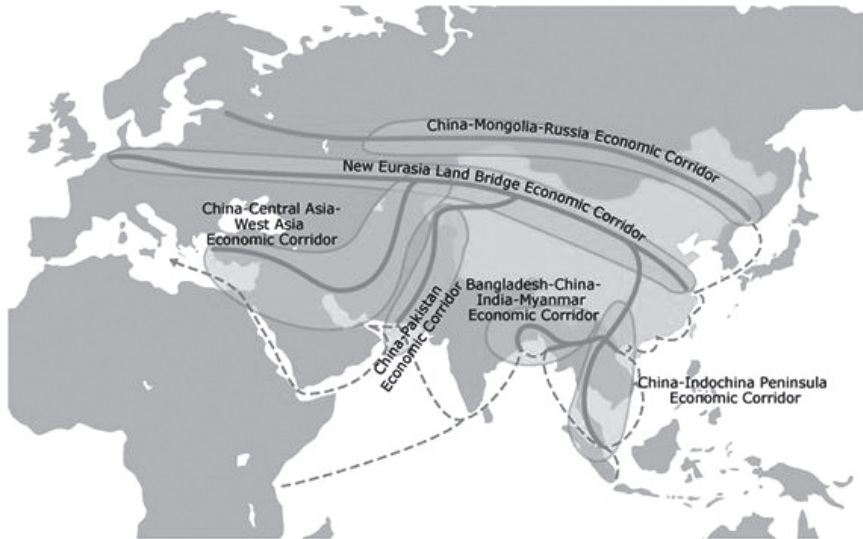
- 1) Chin z Europą przez Azję Centralną i Rosję;
- 2) Chin ze Środkowym i Bliskim Wschodem przez Azję Centralną;

- 3) Chin z Azją Południowo-Wschodnią, Azją Południową i Oceanem Indyjskim;
- 4) Chin z Europą przez Morze Południowo-Chińskie i Ocean Indyjski;
- 5) Chin z południowym Pacyfikiem przez Morze Południowo-Chińskie (*The Belt and Road Initiative...*).

W planach jest zbudowanie na pięciu wymienionych trasach sześciu międzynarodowych korytarzy współpracy gospodarczej obejmujących Azję, Europę i Afrykę. Jak pokazuje nam mapa 1, są to: korytarz gospodarczy Chiny – Mongolia – Rosja; korytarz gospodarczy – nowoeuroazjatycki most lądowy; korytarz gospodarczy Chiny – Azja Centralna – Azja Zachodnia; korytarz gospodarczy Chiny – Pakistan; korytarz gospodarczy Bangladesz – Chiny – Indie – Mjanma; korytarz gospodarczy Chiny – Półwysep Indochiński.

**Mapa 1. Nowy Szlak Jedwabny: sześć korytarzy gospodarczych spinających Azję, Europę i Afrykę**

**The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa**



*The Belt and Road Initiative*, 21 January 2016, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative//obor/en/1/1X000000/1/X0A36B7.htm> [2.11.2016].

Europa Środkowo-Wschodnia (EŚW) jest zainteresowana przede wszystkim połączeniem Chin z Europą przez Azję Centralną i Rosję. W koncepcji lądowego i morskiego Nowego Jedwabnego Szlaku założono utworzenie sieci korytarzy transportowych łączących ChRL z krajami Unii Europejskiej, także przebiegających przez EŚW. Należy w tym miejscu podkreślić, że w 2014 r. jedynie 3,5% chińskiego eksportu trafiało drogą lądową do Unii Europejskiej. Na uwagę zasługuje dużo niższy koszt tej drogi w porównaniu z transportem lotniczym, jak również o wiele krótszy czas w porównaniu z transportem morskim. Drogą morską towary, np. do Niemiec, dostarczane są w czasie od 50 do 60 dni, natomiast drogą lądową od 12 do 16 dni. W związku z tym transport kolejowy jest konkurencyjny zarówno do powietrznego, jak i morskiego. Jednak należy dodać, że sieć kolejowa pozostanie uzupełnieniem transportu morskiego (Kaczmarski, 2015, s. 7).

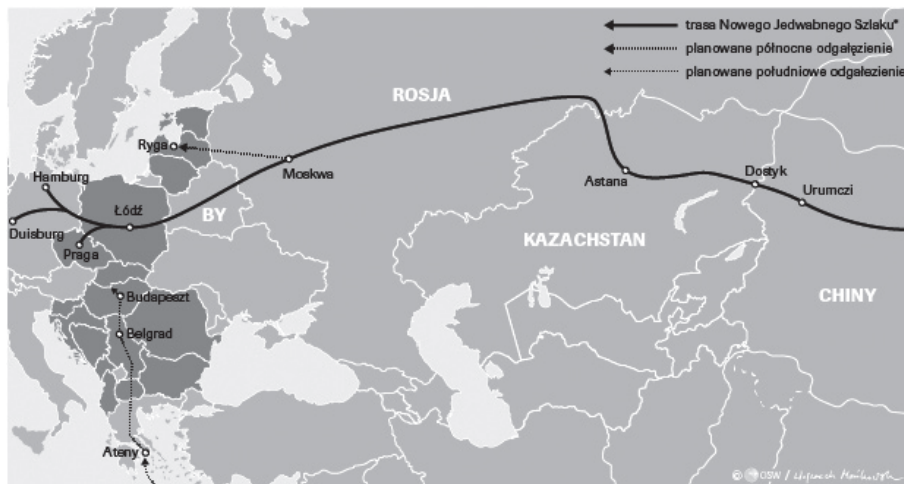
Realizacja koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku oznacza wymierne korzyści dla EŚW, wiążące się m.in. z modernizacją infrastruktury transportowej – kolejowej, w tym kolei dużych prędkości, dróg, portów lądowych i morskich oraz lotnisk. Wiąże się ona również z budową infrastruktury przesyłowej obejmującej gazociągi i ropociągi czy z budową infrastruktury telekomunikacyjnej (*Szef MSZ w Chinach...*)

### **Europa Środkowo-Wschodnia jako fragment Nowego Jedwabnego Szlaku**

Należy podkreślić, że Chiny, występując z inicjatywą Nowego Jedwabnego Szlaku, w zasadzie nie sformułowały zasad, na podstawie których miałyby on funkcjonować. W zamian pojawiają się ogólnikowe deklaracje o „wzajemnie korzystnej współpracy” (Kaczmarski, Rodkiewicz, 2016, s. 2). Pojęcie to jest dość pojemne i można podkładać pod niego różne treści, co stanowi jego atut, jakim jest elastyczność. Patrząc na drugą mapę, widać trasę szlaku, biegnącego do Europy Środkowo-Wschodniej przez terytorium Kazachstanu, Rosji i Białorusi. Główna trasa przebiega przez Polskę, przez miasto Łódź, do Niemiec i Czech. Od niej planowane są dwa odgałęzienia: północne i południowe. Pierwsze z nich biegnie do Rygi, a drugie,

po przekroczeniu szlaku morskiego, biegnie od Pireusu w Grecji, drogą lądową, przez Belgrad do Budapesztu.

## Mapa 2. Nowy Jedwabny Szlak



M. Kaczmarek, J. Jakóbcowski, J. Handle-Hussein, *Szczyt Chiny-Europa Środkowo-Wschodnia: nowa wizja współpracy, stare instrumenty*. <http://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2015-12-02/szczyt-chiny-europa-srodkowo-wschodnia-nowa-wizja-wspolpracy-stare>

Jedną z przeszkód, związaną z realizacją korytarzy Nowego Szlaku Jedwabnego biegnących przez Rosję, którą należało pokonać, było przekonanie przez Chiny partnera rosyjskiego do swojej koncepcji. Moskwa, która z niepokojem obserwowała rosnące chińskie wpływy gospodarcze w Azji Centralnej, już w latach 90. XX wieku obawiała się podważenia swojej roli w tzw. „bliskiej zagranicy” (krajach powstałych z rozpadu ZSRR – tutaj Wspólnocie Niepodległych Państw – WNP) jako najważniejszego podmiotu w tym regionie. W związku z tym powstały rosyjskie projekty integracji gospodarczej intensywnie realizowane od 2011 r.: unia celna, wspólna przestrzeń gospodarcza i unia euroazjatycka. Jednym z głównych celów tych koncepcji było zahamowanie penetracji gospodarczej Pekinu na obszarze WNP (Kaczmarek, Rodkiewicz, s. 2–5). Jednak w maju 2014 r., na szczycie w Szanghaju przywódców obu państw, zadeklarowano gotowość do rozmów na temat synchronizacji projektów: rosyjskiej Eurazjatyckiej

Unii Gospodarczej i chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku. Na kolejnym szczycie w 2015 r. została przyjęta deklaracja o współpracy dotyczącej obu inicjatyw (Kaczmarek, Rodkiewicz, *Rosyjska Wielka* 2016, s. 2–3). 25 czerwca 2016 r. prezydent Władimir Putin w trakcie swojej wizyty w Chinach zaproponował przewodniczącemu ChRL, Xi Jinpingowi, nową wizję współpracy ekonomicznej pod nazwą „wielkie partnerstwo eurazjatyckie”, znane też jako projekt Wielkiej Eurazji (Kaczmarek, Rodkiewicz, s. 2–3). Zatem Rosja poprzez swoje inicjatywy chciała prawdopodobnie osiągnąć efekt propagandowy sprowadzający się do wywołania wrażenia równości i partnerstwa między obu państwami, tym samym ukrywając niemożność powstrzymania agresywnej polityki gospodarczej Chin. Poza tym należy wskazać jeszcze na dwie przyczyny, leżące u podstaw zachowania Rosji. Po pierwsze, Federacja Rosyjska rozczarowała się co do Zachodu w latach 90. XX wieku po rozpadzie ZSRR, który nie udzielił jej dostępu do swoich kapitałów i nowoczesnych technologii bez przyjęcia przez nią zachodnich standardów (Kaczmarek, Rodkiewicz, 2016, s. 2–3). Zmieniając wektor polityczny z zachodniego na wschodni – eurazjatycki, Chiny stały się i są po dzień dzisiejszy jednym z najważniejszych, o ile nie najważniejszym, partnerem dla Rosji (Jakimowicz, 2015, s. 19–102).

Poza tym zgoda Rosji na przebieg Nowego Szlaku Jedwabnego przez jej terytorium z jednej strony przyniesie jej wymierne korzyści, a Chinom poważne skrócenie szlaków handlowych do Europy oraz rozwój ekspansji gospodarczej w Unii Europejskiej. Z drugiej strony kraje Europy Środkowo-Wschodniej, przez które będzie przebiegała część szlaku, zyskają na znaczeniu dla Chin w roli „bramy” do UE. Unowocześnienie infrastruktury drogowej i kolejowej w EŚW również podniesie w perspektywie znaczenie tego regionu dla Rosji po zniesieniu sankcji w nią wymierzonych, z powodu aneksji Krymu i dotychczasowej jej polityki wobec Ukrainy.

Zainteresowanie ChRL Europą jest zupełnie zrozumiałe, gdy pod uwagę weźmie się fakt, że Chiny mają z tym regionem największą wartość obrotów handlowych. W 2014 r. wyniosła ona 515 mld euro, na drugim miejscu znalazły się Stany Zjednoczone – 464 mld euro, Japonia zaś znalazła się na czwartym miejscu z 262 mld euro za Hongkongiem z 315 mld euro (Kaczmarek, s. 5–6). Jest także inne, ciekawe porównanie wartości obrotów handlowych za ten rok, 2016: Europa – 559 mld USD, Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN) – 443 mld USD, Bliski

Wschód – 257 mld USD, Afryka – 192 mld USD, Wspólnota Niepodległych Państw (WNP) – 150 mld USD. Jednak wartość obrotów handlowych Chin z EŚW wyniosła w tym czasie mniej niż 10% obrotów z UE (Kaczmarek, s. 5–6).

Choć koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku pojawiła się w 2013 r., jak wspomniano wcześniej, jest ona elastyczna. Chiny dostrzegły możliwość jej konkretnej realizacji w EŚW dzięki tzw. oficjalnej formule „16+1”, powołanej w 2012 r. na forum szefów rządów w Warszawie (Chiny reprezentował premier Wen Jiabao), która była efektem forum gospodarczego w Budapeszcie, zorganizowanego jeszcze w 2011 r. z inicjatywy ChRL (Kaczmarek, Jakóbcowski, 2015, s. 1–2). W 2012 r. został powołany stały sekretariat przy chińskim ministerstwie spraw zagranicznych, a w 2014 r. stały sekretariat ds. inwestycji w Warszawie. Utworzono także kilka stowarzyszeń i organizacji sektorowych, które są koordynowane przez poszczególne państwa (Kaczmarek, Jakóbcowski, 2015, s. 1–2). Należy w tym miejscu dodać, że w trakcie inauguracji formatu „16+1” strona chińska przedstawiła definicję Europy Środkowo-Wschodniej obejmującej 16 państw: Albanie, Bośnię i Hercegowinę, Bułgarię, Chorwację, Czarnogórę, Czechy, Estonię, Litwę, Łotwę, Macedonię, Polskę, Rumunię, Serbię, Słowację, Słowenię i Węgry. Wyłączone z niej zostały trzy państwa tego regionu, tj.: Austria, Białoruś i Ukraina (Kaczmarek, Jakóbcowski, Hyndle-Hussein, 2015). Zatem chińska koncepcja objęła zarówno państwa będące członkami UE (11), jak i aspirujące do niej (5).

Z punktu widzenia Chin Format „16+1” ma umożliwić im otwarcie regionu na inwestycje, przyczynić się do kształtowania stosunków ChRL z EŚW. Ze swej strony kraje EŚW zainteresowały się współpracą z partnerem chińskim m.in. z powodu trwającego kryzysu w strefie euro (Kaczmarek, Jakóbcowski, 2015, s. 1). Obie strony zdecydowały, że w ramach „16+1” spotkania na szczycie będą odbywać się co roku. Partner chiński nie ukrywał, że przez kraje EŚW zamierza wprowadzić na rynek europejski maszyny i urządzenia, szybkie koleje oraz nowoczesne technologie. Na punkt ekspansji eksportowej został wyznaczony wspomniany grecki port w Pireusie, który w 2016 r. został w całości wydzierżawiony i jest eksploatowany przez chińską firmę w obrocie kontenerami COSCO (China Ocean Shipping (Group) Company) (Szumski, 2016).



Ogólnie rzecz biorąc, kilka lat funkcjonowania formatu „16+1” nie spełniło w zadowalającym stopniu oczekiwań Pekinu, m.in. dotyczących ekspansji chińskich przedsiębiorstw w UE przez kraje EŚW będące jej państwami członkowskimi. Złożyły się na to m.in. takie przeszkody, jak: podział na państwa w Unii Europejskiej i poza nią; państwa członkowskie UE z EŚW należące i nienależące do strefy euro, bariery prawne UE oraz dostosowanie się do prawa unijnego państw EŚW, aspirujących do niej czy braki w ekspertyzie chińskich firm dotyczących warunków działalności gospodarczej w tym regionie, nie mówiąc już o występujących różnicach politycznych, kulturowych i historycznych (Kaczmarek, Jakóbowski, 2015, s. 1).

Jeśli chodzi o kraje EŚW, to są one zainteresowane współpracą z Chinami z jednej strony ze względu na potrzeby infrastrukturalne i kapitałowe, z drugiej strony na ewentualną możliwość większego zbytu swoich towarów na rynku chińskim. Jednak na drodze większego zdyktalizowania obustronnych stosunków wyłania się bariera słabo rozwiniętych relacji politycznych i społecznych, do których strona chińska przykładą dużą wagę (Kaczmarek, Jakóbowski, 2015, s. 1). Niemniej jednak należy podkreślić, że format „16+1” sprzyja coraz częstszym i bardziej regularnym spotkaniom na płaszczyźnie politycznej na najwyższym szczeblu. Warto także dodać, że między krajami EŚW a Chinami nie ma spornych spraw politycznych, co stanowi ważną przesłankę na przyszłość w perspektywie zwiększenia dynamiki wzajemnych relacji nie tylko na płaszczyźnie gospodarczej. W sumie odbyło się dotychczas pięć spotkań na szczycie w: Warszawie (2012 r.), Bukareszcie (2013 r.), Belgradzie (2015 r.), Suzhou w Chinach (2015 r.) i Rydze (2016 r.) (*W listopadzie piąty Szczyt...*). Ważnym wydarzeniem ostatniego szczytu w Rydze, w dniach 5 i 6 listopada 2016 r., było uruchomienie przez Chiny funduszu inwestycyjnego o wartości 10 mld euro, który został przeznaczony na finansowanie projektów w krajach EŚW. O utworzeniu funduszu poinformował Industrial and Commercial Bank of China (*Chiny uruchamiają...*). Chodziło o subsydowanie projektów w takich sektorach, jak: infrastruktura, produkcja wysokich technologii oraz dóbr konsumpcyjnych (*Chiny uruchamiają...*). Chińska firma CEE Financial Holdings Ltd. została powołana na początku 2016 r. do prowadzenia Funduszu Chiny – EŚW (*Chiny uruchamiają...*).

W trakcie ostatniego szczytu została podpisana deklaracja ryska, w której liderzy 17 państw ponownie potwierdzili swoje poparcie dla współpra-



cy obejmującej porty mórz Adriatyckiego, Bałtyckiego i Czarnego i wzdłuż śródlądowych szlaków wodnych, zaproponowanej rok wcześniej, na poprzednim szczycie przez premiera Li Keqiang. Liderzy zwrócili uwagę, że współpraca pomiędzy portami trzech mórz da większe możliwości praktycznej współpracy, promowaniu zrównoważonego rozwoju w dłuższej perspektywie i przyczyni się do większej synergii pomiędzy inicjatywą „Jeden pas i jeden szlak”, rozwijania strategii EŚW i Transeuropejskiej Sieci Transportowej Unii Europejskiej (*The meeting of Heads of Government...*). Deklaracja ryska, zawierająca sześć punktów, wyraźnie odzwierciedla oczekiwania wszystkich stron odnośnie do tej inicjatywy (*The meeting of Heads of Government...*).

Obie strony, EŚW i Chiny, napotykać także na problemy we wzajemnej współpracy. Jednym z najważniejszych jest niewątpliwie problem deficytu handlowego EŚW z Chinami, który wyraźnie uwypuklają dane przedstawione w tabeli 1. Choć między 2011 r. a 2014 r. nastąpiło zmniejszenie deficytu handlowego z Chinami takich krajów jak Węgry, Łotwa, Czechy, Rumunia, Bułgaria i Chorwacja, to w pozostałych 10 krajach doszło do jego wzrostu. Należy ponadto dodać, że z problemem deficytu z Chinami od wielu lat borykają się nie tylko kraje EŚW, ale także inne kraje Unii Europejskiej oraz cała UE<sup>1</sup>. Strona chińska dostrzega znaczenie polityczne tego problemu w relacjach z EŚW, który można rozwiązać przez zwiększenie importu z krajów tego regionu (Jakóbowski, 2015). Kwestia ta została rozwiązana tylko w nieznacznym stopniu przez sektor rolno-spożywczy. Wartość jego eksportu z krajów EŚW wzrosła ze 137 mln USD w 2011 r. do 400 mln USD w 2014 r. Jednak jego udział w całości eksportu EŚW wyniósł wówczas jedynie 3,7% (Jakóbowski, 2015). Oznacza to, że problem ten może zostać zlikwidowany za wiele lat. Nie jest on jednak, co należy zaakcentować, aż tak istotny w szerszym wymiarze. Chiny dla EŚW nie są znaczącym rynkiem eksportowym ani partnerem importowym. W pierwszym przypadku wartość eksportu towarowego EŚW do ChRL wyniosła

---

<sup>1</sup> UE miała rekordowy deficyt w handlu towarami z Chinami w 2015 r. rzędu 180 mld USD. Niewielką nadwyżkę miała w handlu usługami – 10,3 mld USD. EU – China Summit. Record EU deficit in trade in goods with China of 180 billion euro in 2015... but record surplus for trade in services, eurostat newsrelease, 138/2016 – 12 July 2016, ec.europa.eu/eurostat, PDF, s. 1, <http://ec.europa.eu/eurostat/document/2995521/7553974/6-120-72016-BP-ENopdf/67bbb-d55F-4032-8c24-48e4c0f78c3a> [6.11.2016].

w 2014 r. 10,6 mld USD, co stanowiło jedynie 1,3% całości eksportu regionu. W drugim przypadku wartość importu z Chin w 2014 r. wyniosła 64,9 mld USD, tj. około 7,8% całości importu 16 państw regionu (Jakóbski, 2015).

**Tabela 1. Obroty handlowe Europy Środkowo-Wschodniej i Chin w latach 2011–2014 (dane w mln USD) (Jakóbski, 2015)**

Państwo	Eksport żywności		Eksport – całość		Import – całość		Bilans handlowy	
	2011	2014	2011	2014	2011	2014	2011	2014
Polska	61	219	1 861	2 251	18 116	22 993	-16 255	-20 742
Węgry	15	36	1 688	2 156	6 076	5 362	-4 388	-3 205
Czechy	26	40	1 668	2 033	18 905	17 252	-17 237	-15 219
Słowacja	4	1	2 075	1 825	4 644	6 348	-2 568	-4 523
Rumunia	4	13	544	759	3 525	3 150	-2 981	-2 390
Bułgaria	3	59	407	709	945	1 147	-538	-439
Estonia	8	13	304	204	1 395	1 500	-1 091	-1 296
Słowenia	3	4	127	186	1 601	1 725	-1 474	-1 539
Łotwa	4	8	56	140	414	468	-358	-328
Litwa	4	4	81	135	628	884	-548	-749
Macedonia	1	1	127	93	355	432	-227	-339
Albania	0,2	0,0	49	83	345	382	-296	-299
Chorwacja	1	1	55	68	1 605	589	-1 550	-521
Serbia	1	1	15	14	1 488	1 561	-1 473	-1 547
Bośnia i Hercegowina	0,1	0,2	6	9	552	922	-546	-913
Czarnogóra	1	1	1	3	144	176	-143	-173

Niemniej jednak w ramach wzajemnych relacji rozwijanie współpracy w sektorze rolno-spożywczym będzie prawdopodobnie odgrywać coraz ważniejszą rolę. Świadczyć o tym może utworzenie w czerwcu 2015 r. pod przewodnictwem rządu Bułgarii Stowarzyszenia na rzecz Wspierania Współpracy Rolnej między Chinami a EŚW oraz włączenie w 2016 r. współpracy w dziedzinie rolnictwa do projektu Nowego Jedwabnego Szla-

ku (Jakóbowski, 2015). Od kilkunastu lat odbywa się instytucjonalizacja bilateralnych stosunków w tym sektorze między ministerstwami rolnictwa. Pierwszymi krajami, które weszły na drogę instytucjonalizacji, były Polska i Węgry, a ostatnimi, w 2014 r. – Rumunia, w 2015 r. – Estonia. W zasadzie większość państw regionu podpisała z partnerem chińskim bilateralne porozumienia o rozwoju współpracy w obszarze rolnictwa (Jakóbowski, 2015). Najbardziej znaczącymi partnerami w sektorze rolno-spożywczym dla Chin są: Polska, Węgry i Bułgaria. W 2014 r. polski eksport żywności do Chin miał wartość 219 mln USD, co równało się prawie 55% wartości eksportu całego regionu (Jakóbowski, 2015). W 2015 r. jego wartość wyniosła 127 mln euro<sup>2</sup>. W 2015 r. polskich firm eksportujących produkty rolne było 103, w tym: 71 – eksportowały przetwory mleczne, 14 – ryby, 17 – mięso, 1 – sproszkowane mleko dla dzieci i niemowląt.

2016 r. zaznaczył się dalszym wzrostem wartości obrotów handlowych między EŚW i Chinami oraz inwestycji chińskich w EŚ. W pierwszych trzech kwartałach wartość handlu wzrosła o 4% w stosunku do 2015 r., chińskie inwestycje wzrosły prawie o 90%, a skumulowane inwestycje obustronne osiągnęły wartość 7 mld USD, przy czym pewna liczba doniosłych inwestycji została ukończona. Ponadto rozwija się wymiana między obywatelami tych krajów i kulturowa. Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych została zwiększona do sześciu, a liczba rocznych wzajemnych wizyt turystycznych przekroczyła ponad jeden milion osób (*Forging a Reliable Partnership...*).

Wspomniane powyżej tak znaczące zwiększenie inwestycji w 2016 r. można wiązać z faktem, że w 2014 r. bezpośrednie inwestycje zagraniczne (FDI) Chin zrównały się z bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi w Chinach, przy czym w 2015 r. nastąpiła przewaga po stronie inwestycji chińskich (*Riding the Silk Road...*).

---

<sup>2</sup> Polska eksportowała głównie serwatkę, mięso, jadalne podroby z drobiu, czekoladę i inne przetwory spożywcze, które zawierały kakao, syropy cukrowe, mleko i śmietanę, zagęszczone i niezagęszczone, oraz wyroby cukiernicze (*Polsko-chińskie porozumienie podpisane*, 2016).

## **Polska w formacie „16+1” i jej stosunek do Nowego Jedwabnego Szlaku**

Polska od uruchomienia formatu „16+1” oraz wystąpienia strony chińskiej z inicjatywą budowy Nowego Jedwabnego Szlaku wyraża aktywne zainteresowanie współpracą z Chinami. Format „16+1” dobrze wpisuje się w realizację inicjatywy ChRL. Polska podpisała wraz z czterema państwami Europy Środkowo-Wschodniej, Serbią, Czechami, Bułgarią i Słowacją, porozumienie z ChRL o współpracy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Porozumienie dotyczyło realizacji projektu „Jeden pas i jednego szlak”. Chiński premier Li Keqiang obiecał ze swej strony partnerom z EŚW preferencyjną pomoc finansową. Jak ujawniono, w realizację tego projektu będą zaangażowane Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych oraz Fundusz Jedwabnego Szlaku, a jednym z pierwszych elementów tego projektu ma być budowa szybkiego połączenia kolejowego na trasie Budapeszt–Belgrad (*Jedwabny Szlak – Polska...*).

W tym miejscu należy przypomnieć, że jeszcze pod koniec 2013 r. przewodniczący ChRL i premier Li Keqiang wyszli z inicjatywą powołania Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB) ze wstępnym kapitałem 50 mld USD, który miał być ewentualnie zwiększony do 100 mld USD. Zgłoszenie tej propozycji zbiegło się w czasie korzystnie z wysunięciem inicjatywy „Jeden pas i jeden szlak” oraz późniejszą zapowiedzią utworzenia Funduszu Jedwabnego Szlaku. Propozycja AIIB okazała się bardzo atrakcyjna i aż 57 państw zgłosiło chęć udziału w charakterze założycieli. W tym aż 14 państw było z Unii Europejskiej. Wśród nich zgłosiła swój akces Polska jako państwo założycielskie AIIB (Szumski, 2016). Pod koniec czerwca 2015 r. minister finansów Mateusz Szczurek w trakcie swojej wizyty w Pekinie spotkał się m.in. ze swoim chińskim odpowiednikiem Lou Jiweiem oraz Jin Liqunem, szefem sekretariatu odpowiedzialnego za tworzenie banku. Efektem wizyty była zgoda polskiego rządu, wyrażona 25 sierpnia 2015 r., na podpisanie umowy dotyczącej przystąpienia Polski do AIIB. Umowa została podpisana 9 października 2015 r. przez polskiego ambasadora w ChRL – Mirosława Gajewskiego. Finansowy wkład Polski przewidziano na 830 mln USD (*Azjatycki Bank Inwestycji...; What is the Asian...*).

Mapa 3. Warianty tras Nowego Jedwabnego Szlaku (Kaczmarek, 2016)



W kwietniu 2016 r. minister spraw zagranicznych, Witold Waszczykowski, udał się z wizytą do Chin. Odwiedził m.in. 14-milionowe Chengdu, stolicę prowincji Syczuan (jednej z najludniejszych prowincji, leżącą w południowo-zachodnich Chinach, liczącą 90 mln mieszkańców), gdzie spotkał się z przedstawicielami tamtejszych władz i wizytował terminal przeładunkowy linii kolejowej – Centrum Logistyczne w Qingbaijiang. Terminal ten, jak widzimy na mapie 3, jest jednym z początków trasy Nowego Jedwabnego Szlaku, docierającą do polskiego miasta Łodzi i dalej biegnącej przez Polskę z odgałęzieniami do Hamburga i Pragi. Koleją z Łodzi do terminalu Qingbaijiang dostarczana jest głównie polska żywność. Minister Waszczykowski odwiedził także polski konsulat generalny, mający swoją siedzibę w centrum Chengdu, do którego zadań należy m.in. inicjowanie i rozwijanie kontaktów gospodarczych między Polską a Syczuanem (*Szef MSZ w Chinach...*). Minister docenił znaczenie bezpośredniego połączenia kolejowego między Łodzią a Chengdu, podkreślając, że jest ono doskonałą bazą dla dalszego rozwoju stosunków handlowych między obu krajami (*Szef MSZ w Chinach...*).

Przed ostatnim szczytem w Rydze polski wiceminister spraw zagranicznych, Robert Grey, podkreślił: „Spośród wielu sektorów współpracy Chin i Europy Środkowo-Wschodniej Polska szczególnie docenia płaszczyznę biznesową i inwestycyjną”. Na potwierdzenie swych słów zaznaczył aktywny udział Rady Biznesu 16+1 z siedzibą w Warszawie w przygotowa-

niach do Forum Gospodarczego 16+1, będącego ważnym elementem towarzyszącym listopadowemu szczytowi w Rydze (*Spotkanie Narodowych Koordynatorów...*). Swoją siedzibę w Warszawie w ramach instytucji 16+1 ma instytucja pod nazwą Mechanizm Kontaktowy Agencji Promocji Inwestycji, do której kierowane są inicjatywy inwestycyjne, handlowe i promocyjne (*Spotkanie Narodowych Koordynatorów...*). Do priorytetów Polski w ramach współpracy 16+1 należą kwestie infrastrukturalne i transportowe. Determinują one zaangażowanie strony polskiej w funkcjonowanie sekretariatów, koordynujących współpracę logistyczną i transportowo-infrastrukturalną, mających swoje siedziby w stolicy Łotwy – w Rydze, i stolicy Serbii – Belgradzie (*Spotkanie Narodowych Koordynatorów...*). Polska premier Beata Szydło potwierdziła te priorytety, podkreślając na szczycie w Rydze, że Polsce zależy w szczególności na projektach komunikacyjnych i infrastrukturalnych. Wyraziła zainteresowanie budową wspólnych projektów transportowych, morskich i kolejowych (*Beata Szydło w Rydze...*).

Naprzeciw części oczekiwań strony polskiej wyszła kilka miesięcy wcześniej, w czerwcu 2016 r., strona chińska. W trakcie wizyty przewodniczącego ChRL Xi Jinpinga w Polsce zostało podpisanych wiele międzyrządowych porozumień, dotyczących inwestycji infrastrukturalnych, w tym chińskiego projektu Nowego Jedwabnego Szlaku. Ponadto podpisane porozumienia dotyczyły wymiany handlowej oraz współpracy naukowej i kulturalnej (*Beata Szydło w Rydze...*). Niemniej jednak najważniejszym wydarzeniem wizyty przewodniczącego Xi było podpisanie przez obie strony strategicznego partnerstwa między Polską i Chinami. Jego istotą, jak podkreślono, jest zbudowanie pomiędzy obu państwami wzajemnego zaufania politycznego, które umożliwi regularną i otwartą wymianę poglądów między liderami politycznymi (*Beata Szydło w Rydze...*). Należy w tym miejscu podkreślić, że wzajemne zaufanie polityczne stanowi dla Chin fundament rozwoju stosunków gospodarczych. Być może przełoży się ono w najbliższych latach m.in. na bardziej znaczące podniesienie obustronnej wartości obrotów handlowych. Jednak pojawia się pytanie, czy istnieje możliwość redukcji deficytu handlowego Polski z ChRL. O ile wartość bilateralnych obrotów handlowych pomiędzy obu krajami wzrastała w latach 2008–2015, jak pokazuje tabela 2, o tyle ujemne saldo po stronie polskiej jest trwałe i się zwiększa. W 2015 r. wyniosło ono 18 mld 310 mln euro. Polski eksport do Chin jest 11-krotnie mniejszy od chińskiego eksportu do

Polski. W 2015 r. ChRL zajęła w polskim imporcie drugie miejsce z 20,33 mld euro po Niemczech z ponad 40 mld euro. A w polskim eksporcie zajęła 21. miejsce przy 1% całkowitej jego wartości<sup>3</sup>. Ogółem wartość całości obrotów handlu zagranicznego Polski wyniosła 353 mld 742 mln euro, w tym eksport – 178 mld 710 mln 300 tys. euro, import – 175 mld 31 mln 700 tys. euro (*Obroty handlu zagranicznego ogółem...*).

**Tabela 2. Polsko-chińska wymiana towarowa w ostatnich latach (dane w mld euro) (Piechociński, 2016)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
eksport	0,86	1,05	1,22	1,34	1,35	1,59	1,68	1,82
import	11,46	9,98	12,61	13,24	13,68	14,62	17,56	20,33
obroty	12,33	11,03	13,84	14,59	15,04	16,21	19,24	22,15
saldo	-10,59	-8,93	-11,38	-11,89	-12,32	-13,02	-15,87	-18,51

Jeśli chodzi o strukturę naszych wzajemnych obrotów handlowych wygląda ona następująco: polski eksport do Chin to miedź i wyroby z miedzi, meble, czekolada i wyroby cukiernicze, części i akcesoria samochodowe, silniki, turbiny parowe, aparatura do telefonii przewodowej, przełączniki elektryczne i kauczuk syntetyczny; polski import z Chin: aparatura do telefonii przewodowej, urządzenia komputerowe, części do urządzeń nadawczych oraz odbiorników radiowych i telewizyjnych, części i akcesoria do maszyn biurowych, odzież i bielizna, zabawki, lampy i oprawy oświetleniowe, transformatory elektryczne, obuwie, maszyny drukarskie (*Ambasador: Chiny za mało...*).

Wartość wymiany handlowej niewątpliwie nie odpowiada potencjałowi obu krajów. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku wzajemnych inwestycji, co podkreślił ambasador Chin w Polsce Xu Jian. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne Polski u partnera chińskiego są bardzo małe, wręcz znikome, wyniosły w 2015 r. około 200 mln USD. Również chińskie inwe-

<sup>3</sup> M. Piechociński (2016). W niniejszym źródle zostały także przytoczone najważniejsze dokumenty składające się na podstawy prawno-traktatowe stosunków gospodarczo-handlowych między Polską i Chinami.



stycje w Polsce, z punktu widzenia drugiej gospodarki świata, również są skromne i wynoszą około 1 mld 300 mln USD. Ambasador Xu podkreślił, że strona chińska zainteresowana jest inwestowaniem przede wszystkim w infrastrukturę, budowę centrów logistycznych, branżę nowych technologii energetycznych i nowych materiałów. Ponadto podkreślił zainteresowanie inwestowaniem w polską technologię recyklingu i segregowania odpadów (*Ambasador: Chiny za mało...*).

### Zakończenie

Idea Nowego Jedwabnego Szlaku jest niewątpliwie interesującą propozycją ze strony Chin dla krajów Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski. Formuła „16+1” umożliwia, a przynajmniej powinna bardziej efektywną współpracę w realizacji tej idei, biorąc pod uwagę, że wiele krajów, znajdujących się w tej formule to kraje małe, których liczba mieszkańców jest porównywalna w niektórych przypadkach z liczebnością większego chińskiego miasta. Stąd spotkania na szczytach i innych forach w formule „16+1” są w zasadzie wygodne dla obu stron. Z jednej strony małym krajom Europy Środkowo-Wschodniej trudno byłoby przyciągnąć partnera chińskiego do rozmów bilateralnych, z drugiej strony Chinom łatwiej jest spotykać się cyklicznie z tyloma krajami EŚW na szczycie i innych forach, niż gdyby miały organizować ogromną liczbę spotkań bilateralnych, które w wielu przypadkach nie mogłyby przynieść oczekiwanych rezultatów.

Przedstawiona tu krótka analiza realizacji idei Nowego Jedwabnego Szlaku, a konkretnie jego fragmentu dotyczącego terytorium EŚW i związanych z nim oczekiwań obu stron, pozwala na wyciągnięcie przynajmniej kilku wniosków.

Po pierwsze, realizacja odcinka Nowego Jedwabnego Szlaku przez EŚW jest ważnym elementem w strategii Chińskiej Republiki Ludowej ekspansji gospodarczej w Europie, a konkretnie w Unii Europejskiej. Z tej strategii doskonale zdają sobie sprawę liderzy krajów EŚW.

Po drugie, realizacja koncepcji, jak się podkreśla, ma przynieść modernizację infrastruktury: transportowej, przesyłowej i telekomunikacyjnej w tej części Europy. Jak dotychczas skromne inwestycje, w stosunku do ogromnych oczekiwań krajów EŚW i dotychczasowych zapowiedzi part-

nera chińskiego, mogą rozczarowywać. Tę sytuację można tłumaczyć tym, że realizacja tej koncepcji, która pojawiła się zaledwie trzy lata wcześniej, nie mogła być w większym stopniu wdrożona w życie.

Po trzecie, ChRL czuje się również rozczarowana dotychczasowymi rezultatami ekspansji gospodarczej, wynikającymi z wielu przeszkód, które zostały przytoczone w artykule, m.in. przepisów unijnych, które muszą przestrzegać kraje aspirujące do członkostwa w UE.

Podkreślić jednak trzeba, że w miarę postępu realizacji koncepcji Nowego Szlaku Jedwabnego w EŚW będzie:

- wzrastać znaczenie tej części Europy dla Chin, ze względu na ich długofalowe zaangażowanie;
- nowoczesna infrastruktura transportowa, przesyłowa i telekomunikacyjna będzie ważnym elementem zarówno wzrostu, jak i rozwoju gospodarczego krajów EŚW, stając się tym samym bardziej pożądanym partnerem dla Federacji Rosyjskiej. Powstanie nowoczesnej infrastruktury w tej części Europy jest ważne także dla umacniania się całej Unii Europejskiej i jej dalszego rozwoju.

Wyłania się jednak fundamentalne pytanie: w perspektywie ilu lat ma szansę powstać nowoczesna infrastruktura transportowa, przesyłowa i telekomunikacyjna w EŚW w ramach realizacji inicjatywy Nowego Szlaku Jedwabnego? Na razie jest ona w sferze deklaracji obu stron. W 2013 r. inicjatywa ta została przedstawiona przez liderów chińskich na forum międzynarodowym. W 2016 r., podczas szczytu w Rydze „16+1”, polska premier Beata Szydło podkreśliła, że Polsce zależy w szczególności na projektach komunikacyjnych i infrastrukturalnych. Wyraziła zainteresowanie budową wspólnych projektów transportowych, morskich i kolejowych.

**DR HAB. ROBERT JAKIMOWICZ, prof. UEK**

---

Katedra Nauk Politycznych  
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie  
ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków, Poland  
jakimowr@uek.krakow.pl

## Bibliografia

- Action plan on the Belt and Road Initiative, March 30, 2015*, [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm)
- Ambasador: Chiny za mało zainwestowały w Polsce, ale poprawimy to*, 28.10.2016, <http://biznes.onet.pl/wiadomosci/kraj/chinskie-inwestycje-w-polsce-za-male-ale-wzrosna/lnjnp>
- Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych*, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Azjatycki\\_Bank\\_Inwestycji\\_Infrastrukturalnych](https://pl.wikipedia.org/wiki/Azjatycki_Bank_Inwestycji_Infrastrukturalnych)
- Beata Szydło w Rydze na szczycie Chin – Europa Środkowo-Wschodnia*, 5.11.2016, <http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/1688888,Beata-Szydlo-w-Rydze-na-szczycie-ChinyEuropa-SrodkowoWschodnia>
- Chiny uruchamiają fundusz inwestycyjny dla Europy Środkowo-Wschodniej*, 6.11.2016, <http://niezalezna.pl/88752-chiny-uruchamiaja-fundusz-inwestycyjny-dla-europy-rodkowo-wschodniej>
- EU – China Summit. Record EU deficit in trade in goods with China of 180 billion euro in 2015... but record surplus for trade in services*, Eurostat newsrelease, 138/2016 – 12 July 2016, [ec.europa.eu/eurostat](http://ec.europa.eu/eurostat), PDF, <http://ec.europa.eu/eurostat/document/2995521/7553974/6-120-72016-BP-ENopdf/67bbb-d55F-4032-8c244c0f-48e78c3a>
- From Initiative to reality: Moments in developing the Belt and Road Initiative*, [http://english.ov.cn/policies/infographics/2015/04/23/content\\_281475094425039.htm](http://english.ov.cn/policies/infographics/2015/04/23/content_281475094425039.htm)
- Forging a Reliable Partnership for Win-win Cooperation*, 26.11.08, *Keynote Speech by H.E. Li Keqiang Premier of the State Council of the People's Republic of China at the Sixth China-CEEC Business Forum, Riga, 5 November 2016*, [http://www.china-ceec.org/eng/zyxw\\_4/t1413793.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zyxw_4/t1413793.htm)
- Jakimowicz R., *Geostrategiczny wybór Rosji u zarania trzeciego tysiąclecia. Polityka Federacji Rosyjskiej wobec regionu Azji i Pacyfiku, Azji Centralnej i Arktyki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2015, t. 3.
- Jakóbowski J., *Współpraca handlowa w ramach "16+1": sektorowy sukces eksportu żywności do Chin*, Komentarze OSW, 29.10.2015, za: OECD, <http://www.osw.waw.pl/pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2015-1--29/wspolpraca-handlowa-w-ramach-161-sektorowy-sukces-eksportu>
- Jedwabny Szlak – Polska podpisała porozumienie z Chinami*, 27.11.2015, <http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/jedwanby-szlak---polska-podpisa-la,203,0,1965771.html>
- Kaczmarek K., *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*, Ośrodek Studiów Wschodnich, 9.02.2015, nr 161, s. 5–6.
- Kaczmarek J., Jakóbowski J., *Chiny – Europa Środkowo-Wschodnia: „16+1” widziane z Pekinu*, Komentarze OSW, 15.04.2015, nr 116, s. 1–2, [www.osw.waw.pl](http://www.osw.waw.pl)
- Kaczmarek J., Jakóbowski J., Hyndle-Hussein J., *Szczyt Chiny – Europa Środkowo-Wschodnia: nowa wizja współpracy, stare instrumenty*, Analizy 2.12.2015,

- <http://www.osw.wawa.pl/pl/publikacje/analizy/2015-12-02/szczyt-china-europa-srodkowo-wschodnia-nowa-wizja-wspolpracy-staare>
- Kaczmarek M., Rodkiewicz W., *Rosyjska Wielka Eurazja wobec chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku: adaptacja zamiast konkurencji*, Komentarze OSW, 21.07.2016, nr 219.
- Nowy Jedwabny Szlak* (mapa 2), <http://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2015-12-02/szczyt-chiny-europa-srodkowo-wschodnia-nowa-wizja-wspolpracy-stare>
- Obroty handlu zagranicznego ogółem i według krajów w okresie styczeń – grudzień 2015 r.*, Główny Urząd Statystyczny, wydanie sygnałowe, Warszawa, 12.02.2016, [http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/deafai;taltia;mpscso/5466/1/41/obroty\\_handlu\\_zagranicznego\\_ogolem\\_i\\_wedlug\\_krajow\\_w\\_okresie\\_styczen\\_grudzien\\_2015pdf](http://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/deafai;taltia;mpscso/5466/1/41/obroty_handlu_zagranicznego_ogolem_i_wedlug_krajow_w_okresie_styczen_grudzien_2015pdf)
- Piechociński J., *Polsko-chińskie stosunki gospodarcze*, 31.05.2016, za GUS (dane z 2015 roku są danymi wstępnymi), <http://piechocinski.blog.onet.pl/2016/05/31/polska-chiny-3/>
- Polsko-chińskie porozumienie podpisane*, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, 20.06.2016, <http://www.minrol.gov.pl/Ministerstwo/Biuro-Prasowe/Informacje-Prasowe?Polsko-chińskie-porozumienia-podpisane>
- Riding the Silk Road: China sees outbound investment boom*. Outlook for China's outward foreign direct investment, March 2015, <http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-china-outbound-investment-report-en/SFILE/ey-china-outbound-investment-report,-en.pdf>
- The Belt and Road Initiative, 21 January 2016*, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative//obor/en/1/1X000000/1/X0A36B7.htm>
- The meeting of Heads of Government of Central and Eastern European countries and China: Riga Declaration*, 2016-11-10, Ministry of foreign affairs of the Republic of Latvia, [http://www.china-ceec.org/eng/zysw\\_4/t1414325.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zysw_4/t1414325.htm)
- Szef MSZ w Chinach: mamy potencjał, by stać się ważnym partnerem nowego Jedwabnego Szlaku*, 24.04.2016, <http://www.polskieradio.pl/42/273/Artykul/1611624,Szef-M>
- Spotkanie Narodowych Koordynatorów formatu Europa Środkowo-Wschodnia – Chiny*, Biuro Rzecznika Prasowego Ministerstwo Spraw Zagranicznych, 14.10.2016, [http://www.msz.gov.pl/pl/aktualnosci/wiadomosci/spotkanie\\_narodowych\\_koordynatorow\\_formatu\\_europe\\_srodkowo\\_wschodnia\\_chiny](http://www.msz.gov.pl/pl/aktualnosci/wiadomosci/spotkanie_narodowych_koordynatorow_formatu_europe_srodkowo_wschodnia_chiny)
- Szumski K., *Nowa polityka zagraniczna prezydent Chin Xi Jinping*, Centrum Cywilizacji Azji Wschodniej, 2.06.2016, <http://swps.pl/nauka-i-badania/materialy-ccaw/2432-nowa-polityka-zagraniczna-prezydent-chin-xi-jinpinga>
- W listopadzie piąty Szczyt Chiny – Europa Środkowo-Wschodnia*, <http://www.parlamentary.pl/wydarzenia/w-listopadzie-piasty-szczyt-chiny-europa-srodkowo-wschodnia,16484.html>

*Warianty tras Nowego Jedwabnego Szlaku*, mapa 3, <http://www.scmp.com/business/economy/article/1657286/silk-road-subsidies-undermine-rail-link>

*What is the Asian Infrastructure Investment Bank? – AIIB*, <http://euweb.aiib.org/html/aboutusu/AIIB/?show=0>