

TOMASZ TADEUSZ BRZOWSKI

Uniwersytet Wrocławski ■ University of Wrocław

Zespół Szkół Akademickich Politechniki Wrocławskiej, Polska ■ Academic School Complex at the Wrocław
University of Technology, Poland

Gospodarcze szanse Polski w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku

The Economic Opportunities of Poland in the Context of the New Silk Road

Streszczenie: Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na bezprecedensową inwestycję przywracającą globalne znaczenie dawnego Jedwabnego Szlaku oraz wskazanie ekonomicznych możliwości, przed którymi stoi polska gospodarka w związku z tym przedsięwzięciem. Problematyka dotyczy szans Polski wynikających z otrzymania formalnego zaproszenia do współtworzenia koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku. Decyzje dotyczące powstania nowej architektury, m.in. lądowych i lotniczych połączeń Azji z Europą, oraz rozbudowy dróg, terminali, sieci kolejowych i sieci energetycznych składają się na ogromny projekt globalny. Polska, dzięki dużemu potencjałowi i swej lokalizacji, staje przed szansą na szybszy rozwój infrastruktury wewnętrznej, będącej docelowo kluczową częścią międzynarodowego szlaku transportowego. Inwestycje te z czasem mogą przynieść wymierne korzyści w skali nie tylko lokalnej, ale nade wszystko globalnej. Autor tekstu podejmuje refleksje nad stanem faktycznym planistycznego i logistycznego przygotowania naszego kraju do wymienionych wyzwań. Metodą badawczą jest analiza dostępnych danych oraz wynikających z nich parametrów, pozwalających na postawienie hipotez o charakterze przewidywczym. Treść artykułu dotyczy także możliwości oraz optymalizacji planowanych działań modernizacyjnych w zakresie przekształcania bądź tworzenia infrastruktury kolejowej i lotniczej. Z uwagi na rozmach oraz duży stopień nieokreśloności zamysłu rewitalizacji Jedwabnego Szlaku rodzi się sporo pytań, które zostały w niniejszym tekście postawione. W obecnym stanie planowania wnioski końcowe są trudne do jednoznacznego sformułowania. Autor ma świadomość, że na odpowiedzi na większość postawionych pytań przyjdzie długo poczekać.

Abstract: The aim of the article is to draw attention to an unprecedented investment that restores the global importance of the former Silk Road and, in this connection, an indication of the economic opportunities facing the Polish economy. The decisions taken on the emergence of a new architecture, among others. Land and air connections between Asia and Europe and the development of railways, roads, terminals and power grids are a huge global project. Poland, thanks to its huge potential and its location, faces a chance to accelerate the development of its internal infrastructure, which is ultimately a key part of the international transport route. Investments over time can bring measurable benefits not only locally but globally. The text is reflecting on the actual state of planning and logistics of our country's preparation for these challenges. The analysis also covers the possibility and optimization of the planned modernization measures in the field of transformation or creation of railway and aviation infrastructure. Due to the momentum and the high degree of uncertainty of the idea of revitalizing the New Silk Road,

many questions are raised in this text. The author is aware that the answer to most of them will come a long wait.

Słowa kluczowe: inwestycje; Nowy Jedwabny Szlak; polska gospodarka; szanse

Keywords: investments; New Silk Road; opportunities; polish economy

Otrzymano: 26 października 2017

Received: 26 October 2017

Zaakceptowano: 6 czerwca 2018

Accepted: 6 June 2018

Sugerowana cytacja/Suggested citation:

Brzozowski, T.T. (2018). Gospodarcze szanse Polski w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku. *Przedsiębiorczość – Edukacja [Entrepreneurship – Education]*, 14, 150–161. DOI:10.24917/20833296.14.11

Wstęp

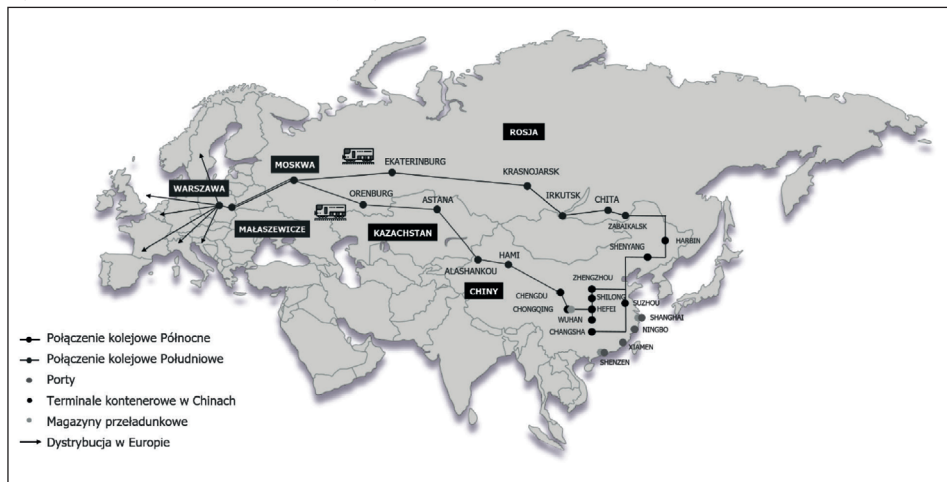
Artykuł dotyczy problematyki zmian polskiej gospodarki i przystosowania rodzimej infrastruktury kolejowej (PLK, PKP Cargo Connect), lotniczej (budowa CPL) oraz energetycznej do nowej sytuacji rynkowej. Jeśli zmiany te mają przynieść spodziewane efekty, potrzebne są szybkie decyzje i podjęcie odpowiednich działań. Spróbujemy określić stan faktyczny oraz potencjalne korzyści płynące z wykorzystania obecnych i modernizowanych krajowych połączeń kolejowych i lotniczych jako ogniw pośrednich między Azją a Europą Zachodnią.

Idea reaktywowania Jedwabnego Szlaku to inwestycja przede wszystkim w infrastrukturę o bezprecedensowej skali. To rewolucyjne przedsięwzięcie polityczne, planistyczne, logistyczne, architektoniczne i kulturowe. Nowy Jedwabny Szlak jest nowatorskim projektem połączenia Chin drogą lądową i powietrzną z resztą świata. Projekt ten może zmienić geopolitykę, a nawet – jak przewidują niektórzy – trajektorię procesów globalnych (Jarosławska, 2016). W tle pojawia się wiele pytań i wątpliwości, jak choćby to, czy taka inwestycja nie doprowadzi do uniezależnienia się sporej liczby krajów od szlaków morskich kontrolowanych obecnie głównie przez USA.

Gotowość do zmian została ogłoszona przez chińskiego prezydenta Xi Jinpinga w 2013 roku. Zaakcentowano wówczas głównie kwestię współpracy między Europą i Azją. Sceptycy wątpili, czy tak kapitałochłonny projekt ma realne szanse urzeczywistnienia. Dziś jesteśmy już w innym miejscu: pod koniec 2014 roku pierwszy pociąg z Chin (Yiwu) dotarł z ładunkiem do Madrytu i był pierwszym transportem prowadzącym drogą lądową w historii. Odcinek ten to poważna alternatywa dla transportu morskiego, jest pierwszą linią Nowego Jedwabnego Szlaku i zarazem najdłuższą trasą handlową na świecie (*Nowy Jedwabny Szlak...*, 2017).

Zmiany na geopolitycznej mapie świata otwierają spore szanse także dla Polski, która może być łącznikiem pomiędzy Chinami a Europą Zachodnią. Eksperci zwracają uwagę na dużą opłacalność transportu lądowego: pociągi jadą szybciej niż płyną statki, są tańsze niż przeloty samolotów. Czas przejazdu pociągu z Chin do Polski waha się od 11 do 14 dni (ryc. 1), podczas gdy statki płyną od 35 do 50 dni. Ładowność jednego pociągu z Chin to około 50 kontenerów czterdziestostopowych (jeden kontener jest odpowiednikiem ciągnika siodłowego typu TIR) (Gruszka, 2017).

Ryc.1. Aktualna sieć połączeń kolejowych



Źródło: <http://www.suus.com/uslugi-kolejowe-szczegoly#nowy-jedwabny-szlak> (2017, 14 czerwca)

Szanse inwestycyjne dla Polski

Polska jest bardzo atrakcyjnym partnerem dla Chin w zakresie inwestycji i współpracy międzynarodowej. Mimo podjęcia wielu inicjatyw na horyzoncie rynku kapitałowego trudno o spektakularne zmiany. Polska ma niewielkie doświadczenie w zakresie handlu z krajami spoza Europy, szczególnie pod względem tak dużej skali zmian oraz inwestycji. W innej sytuacji pozostają Niemcy, Francja czy Holandia. Polska jest w tej sferze debiutantem. Nasze doświadczenia współpracy z Chinami dotyczą wcześniejszych lat. Jak dotąd byliśmy głównie beneficjentami inwestycji chińskich. Ciekawym pomysłem ukierunkowanym na lepsze rozeznanie rynków jest program Go China (2017), wspierany przez Polską Agencję Inwestycji i Handlu. Stworzono go z zamysłem zminimalizowania barier wejścia na rynki wzajemne. Jest portalem służącym do przekazywania informacji dla potencjalnych inwestorów i eksporterów oraz edukującym zainteresowane strony.

Szansą na istotną zmianę roli w układzie partnerskim między naszymi krajami jest uczestnictwo Polski w Azjatyckim Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB). Jako liczący się partner możemy być nie tylko odbiorcą inwestycji chińskich, ale także inwestorem działań azjatyckich planowanych na odcinakach Nowego Jedwabnego Szlaku. Przed Polską otwiera się perspektywa inwestowania w Azji Centralnej, Południowej oraz na Bliskim Wschodzie. Polska jako jedyny kraj Europy Środkowo-Wschodniej jest nie tylko członkiem AIIB, ale też reprezentuje region mający poważną pozycję (Gruszka, 2017).

Do połowy 2016 roku wartość wszystkich inwestycji Chin w Polsce wyniosła około 462 mln euro. Dla przykładu na Węgrzech to przeszło 2 mld euro, a w Rumunii 741 mln euro. Obecnie mamy około 20 mld euro deficytu w handlu z Chinami. Sprzedajemy 12–13 razy mniej, niż importujemy. To spora rozpiętość, nawet wzięwszy pod uwagę ogromną różnicę potencjałów gospodarczych między naszymi krajami (*Eksport artykułów rolno-spożywczych...*, 2017). Różnica jest także widoczna w transporcie kolejowym. Wciąż stosunkowo niewiele towarów jest przewożonych właśnie tą drogą, a w tym zakresie możemy zrobić więcej, bo zachęca nas do tego nasze położenie geopolityczne.

Słaby wynik w handlu i rozbudowie infrastruktury jest skutkiem opieszałości władz w podejmowaniu kluczowych decyzji. Droga od podpisania wiążących umów do rozpoczęcia przepływów jest wciąż długa. Rodzi to obawy o jakość oraz skalę możliwych inwestycji. Polska na obecnym etapie rozwoju jest jednym z największych odbiorców unijnych środków strukturalnych i to na tych źródłach koncentruje się jej główna aktywność. Jak wiadomo, ta perspektywa finansowania pomalą się wyczerpuje i gdy środki unijne na infrastrukturę będą maleć, co w praktyce ma już miejsce, być może bardziej zaczniemy wykorzystywać szanse, jakie stwarza możliwość współfinansowania rozmaitych projektów przez inwestorów z Chin i Polski (Zadrożna, Mózgowiec, Olędzki, Wiśniewska, 2017). W tym kontekście czas nie jest sprzymierzeńcem naszych interesów.

Nowy Jedwabny Szlak (czy też Nowe Jedwabne Szlaki) to inicjatywa, która okaże swą przydatność dopiero w perspektywie najbliższych pięćdziesięciu lat. Polska może w tym największym projekcie geopolitycznym XXI w. odegrać niebagatelną rolę jako jego część infrastrukturalna i strategiczna. Nasz kraj znajduje się na końcu „przewodu pokarmowego” całej inwestycji. Według Patrycji Pendrakowskiej – sinologa z Centrum Studiów Polska-Azja, Chińczycy nie prowadzą działań charytatywnych i nie możemy liczyć na to, że będziemy obdarowywani. Musimy być przygotowani na poważną dwustronną współpracę. Potrzebna będzie także skuteczna strategia podczas negocjacji, by osiągnąć maksymalne cele we współpracy z krajami Europy Środkowo-Wschodniej. Istnieje obawa, że te kraje mogą być rozgrywane przeciwko Chinom. Jako kraj z centrum Europy stoimy wobec ogromnego wyzwania. Ekspertka przypomina, że „Polska jest w takim formacie współpracy jak 16 + 1. Jest to formuła wcześniejsza od Nowego Jedwabnego Szlaku. Została ogłoszona w 2012 roku przez poprzedniego prezydenta Chin, czyli Hu Jintao. Teraz cała sprawa polega na tym, żeby ten format współpracy 16 + 1, czyli 16 krajów Europy Środkowo-Wschodniej i Chin zintegrować z Nowym Jedwabnym Szlakiem. Polska znajduje się zarówno na linii Nowego Jedwabnego Szlaku, jak i w programie 16 + 1” (Zadrożna, Mózgowiec, Olędzki, Wiśniewska, 2017). Ważna część handlu już przebiega przez Polskę, bowiem towary z Chin przybywają do nas koleją.

Pociągi ze środkowych Chin (Chengdu) przez Urumchii jeżdżą do Łodzi od 2013 roku (ryc. 2). Połączenie obsługuje Hatrans. Częstotliwość przejazdów to jeden transport na tydzień. 41 wagonów z 40-stopowymi kontenerami pokonuje trasę o długości 9826 km, przez Kazachstan (Dostyk), Rosję (Moskwa) i Białoruś (Brest), w ciągu 14 dni. Od sierpnia 2015 stację Łódź-Olechów opuszczają wagony o łącznej masie 1000 ton, kierując się do Chengdu. Fracht zawiera wódkę, cydr, piwo, wodę mineralną. To mały krok w stronę wykorzystywania szans na rozwój infrastruktury krajowej. Między 2013 a 2015 rokiem zanotowano 100 regularnych połączeń i dodatkowo 50 czarterowych. Z Polski wysyła się głównie produkty spożywcze, z Chengdu najczęściej sprzęt elektroniczny.

Druga, dłuższa trasa kolejowa, także obsługiwana przez Hatrans, to odcinek z Łodzi do portu w Xiamen (wybrzeże Cieśniny Tajwańskiej). Zainicjowanie tego szlaku miało miejsce 26 sierpnia 2015 roku. Całość zabiera 15 dni, a skład liczy 40 wagonów. Długość szlaku kolejowego to prawie 11 tys. km i wiedzie z Polski przez Brześć, Moskwę, Dostyk, Urumchii i Chengdu. Goszczący 9 maja 2015 roku w Łodzi wicegubernator prowincji Syczuan ze stolicą w Chengdu – Liu Jie – zapoznał się z projektem Hatransu dotyczącym budowy terminalu multimodalnego na łódzkim Olechowie. To miejsce, w którym towary przywożone z Chin są rozładowywane i innymi środkami transportu wysyłane do krajów w całej Europie (*Hatrans utworzy...*, 2017). Liu Jie potwierdził, że Łódź jest punktem

Ryc. 2. Czas transportu towarów drogą kolejową z Polski



Źródło: <http://www.suus.com/uslugi-kolejowe-szczegoly#nowy-jedwabny-szlak> (2017, 18 czerwca)

zainteresowania Chińczyków, którzy noszą się z zamiarem stworzenia tu Centrum Handlu Międzynarodowego Szlaku Jedwabnego.

Według prognoz, na trasie między Chinami a Europą w 2020 r. ma kursować 5 tys. pociągów towarowych rocznie. Zainteresowanie Chińczyków rozbudową sieci kolejowych wynika z bezpieczeństwa, dostępności i niskich kosztów (Dolecki, 2017).

Kolejną inwestycją zlokalizowaną na terenie Polski związaną z chińskim Jedwabnym Szlakiem jest rozbudowa terminalu kontenerowego w Małaszewiczach. Jego zdolność przeładunkowa wynosi średnio 255 UTI/dobę, maksymalnie 340 UTI/dobę¹. Całkowita zdolność składowania to 1 872 TEU² (w przeliczeniu na kontenery 20'). Firma obsługuje przejście graniczne Terespol–Brześć, zatem miejsce, w którym stykają się odmienne rozmiary torów kolejowych. W tym punkcie zlokalizowane jest centrum logistyczne umożliwiające przeładunek, składowanie i konfekcjonowanie towarów. Zakres usług dotyczy wymiany handlowej między krajami Unii Europejskiej a krajami Wspólnoty Niepodległych Państw oraz Dalekiego Wschodu. Przeładunek towarów terminalu Małaszewicze w jednostkach UTI odbywa się przez transfer wagon–wagon, wagon–samochód, wagon–plac, plac–wagon, plac–samochód. Aktualną sieć połączeń kolejowych przedstawia ryc. 2. Podano tam średnie czasy transportu towarów drogą kolejową z Polski (liczone w dniach).

¹ UTI to jednostka transportowa (intermodalna jednostka transportowa). Stosuje się ją do jednostek ładunkowych, których zarówno budowa, jak i oznakowanie odpowiadają postanowieniom kolei, skodyfikowanym przez koleje w Europie. UTI dzielą się na: kontenery wielkie, nadwozia samochodowe wymienne, naczepy siodłowe. Kontener wielki np. to znormalizowana jednostka transportowa przystosowana do transportu towarów, która może być przeładowana poziomo i pionowo. Więcej: Luc (2017).

² TEU (*twenty-foot equivalent unit*) – jednostka pojemności używana na potrzeby przeładunku portów i statków. Jest równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp (Luc, 2017).

Potencjalne korzyści płynące ze wzajemnego zaangażowania się wielu krajów są obiecujące. Również przedstawiciele chińskiego biznesu wypowiadają się w podobnym tonie. Poprzednia premier rządu, Beata Szydło, podczas Międzynarodowego Forum Nowego Jedwabnego Szlaku, które się odbyło w Warszawie, a także przy okazji IV Polsko-Chińskiego Forum Regionów, zwróciła uwagę, że Nowy Jedwabny Szlak kryje w sobie ogromne możliwości i daje realne szanse na osiągnięcie wielu korzyści gospodarczych. Zdaniem polskiej premier to wspólna droga rozwoju dla zaangażowanych w projekt krajów.

Wzajemne korzyści mogą dotyczyć nie tylko krajów bezpośrednio zaangażowanych w rozbudowę własnej infrastruktury jako części szlaku, ale sporej części populacji na świecie. Idea połączeń i zjednoczenia, wpisana w procesy globalne, odpowiada, jak się wydaje, na zapotrzebowanie współczesnego świata. W tej perspektywie realny staje się podział dobrobytu globalnego pomiędzy wszystkich (dziś trudnych do przewidzenia) beneficjentów Nowego Jedwabnego Szlaku.

Chińskie Forum Pasa i Szlaku

14–15 maja 2017 r. odbyło się w Pekinie Forum Pasa i Szlaku. „Jeden Pas i Jeden Szlak” („One Belt, One Road”) to projekt koncepcji rozwoju Chin. Dotyczy m.in. programu rewitalizacji Jedwabnego Szlaku i zwiększenia współpracy gospodarczej w zakresie rozwoju infrastruktury przy udziale 60 państw położonych wzdłuż szlaku. Inwestycja urasta do rangi ponadczasowego projektu. W Pekinie parafowano porozumienia w sprawie inwestycji Nowego Jedwabnego Szlaku z 11 krajami oraz zadeklarowano współpracę z 9 organizacjami o zasięgu transnarodowym. Skutek forum to porozumienia handlowe z 30 krajami, w których Chiny zobowiązały się do dofinansowania funduszu na rzecz realizacji idei Pasa i Szlaku w dodatkowej kwocie 14,5 mld dolarów. Dodatkowo zrodził się pomysł utworzenia specjalnego systemu kredytowania w ramach działań China Development Bank i Export-Import Bank of China. Mają zostać wyasygnowane kwoty rządu 36,2 lub 18,8 mld dolarów. Środki będą przeznaczone głównie na Nowy Jedwabny Szlak w zakresie infrastruktury, zdolności finansowej i produkcyjnej (*Premier Beata Szydło na międzynarodowym...*, 2017).

Podczas forum zawiązała się koalicja chińsko-rosyjska. Jej zadanie to rozwój funduszu Regionalnej Współpracy dla Rozwoju Inwestycji. Kwota bazowa współpracy wyniesie 14,5 mld dolarów. W początkowej fazie Chiny przeznaczą 1,45 mld dolarów na wsparcie współpracy między północnymi Chinami i wschodem Rosji. W ciągu najbliższych trzech lat Chiny mają udzielić wsparcia krajom i instytucjom, które kooperują przy budowie Nowego Jedwabnego Szlaku. Całościowy budżet ustalono na kwotę 8,7 mld dolarów.

Ponadto Chińczycy zobowiązali się do zrealizowania 100 projektów typu *happy home* (od projektowania do wykonania), wprowadzą 100 ulg dla projektów mających zminimalizować poziom ubóstwa i 100 projektów zorientowanych na ochronę zdrowia w krajach leżących w sąsiedztwie Jedwabnego Szlaku. Zainwestują 1 mld dolarów w fundusz wsparcia współpracy Południe–Południe i pomogą w zakresie dostarczenia żywności do krajów rozwijających się, które znajdują się wzdłuż Szlaku (Lei, 2018). Chińczycy chcą włączyć do współpracy 2,5 tys. młodych naukowców, zorganizować szkolenia dla 5 tys. inżynierów i menedżerów oraz przy ich udziale wybudować 50 laboratoriów. Ten imponujący bilans spotkania w Pekinie pokazuje, że Chiny mają poważne plany i stoją przed dużymi wyzwaniem inwestycyjnymi w zakresie nowych połączeń ze światem.

Prezydent Xi Jinping powiedział: „Osiągnęliśmy szeroki konsensus i przyjęliśmy wspólny komunikat”. Dodał, że „przywódcy zgodzili się ustanowić stabilny i zrównoważony system wsparcia finansowego o kontrolowanym ryzyku dla rozwoju pasa i szlaku”³. Wypowiedź ta miała miejsce na konferencji prasowej po szóstym spotkaniu okrągłego stołu. (Lei, 2018). Warto dodać, że niektóre kraje wyrażają daleko posunięty sceptycyzm co do chińskiego projektu. Odrębne zdanie w kwestii inwestycji zgłaszają Indie, nieobecne na spotkaniu w Pekinie. Obawy New Delhi dotyczą możliwego zadłużenia się państw chcących angażować się w inwestycje. Nie jest to jedyny głos krytyczny. Wątpliwości wobec Nowego Jedwabnego Szlaku zgłaszają także wielcy globalni gracze: USA i Rosja.

Chińczycy są w pełni świadomi, że żaden kraj nie jest w stanie samodzielnie sprostać rosnącym wyzwaniom dotyczącym Pasa i Szlaku. Zapraszając do współpracy partnerów, liczą na koordynację rozmaitych strategii, by szukać szans rozwoju na poziomie globalnym. Zdaniem prezydenta Chin, to główny cel inicjatywy Pasa i Szlaku. Xi podkreśla, że Pas i Szlak jest szansą na korzyści także dla każdego kraju, zapewniając, że za tym przedsięwzięciem nie stoją żadne polityczne plany znane choćby z historii. Polska ma do odegrania poważną rolę, choćby z racji swojego położenia. Możemy być istotnym punktem na trasie Chin–Unia Europejska. Obecny w Pekinie pełnomocnik ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego – Mikołaj Wild – twierdzi, że Polska wymaga inwestycji w nowy port lotniczy skomunikowany z transportem drogowym i kolejowym (K.N., 2017).

Problem Duoportu Chopin–Modlin wobec idei Samodzielnego Centralnego Portu Lotniczego

Jedną z decyzji, jaką podjęto po spotkaniu ówczesnej szefowej polskiego rządu z władzami Chińskiej Republiki Ludowej w Pekinie, była zapowiedź budowy nowego portu lotniczego o statusie międzynarodowym. Pomysł pojawił się już w maju 2005 r., kiedy Urząd Lotnictwa Cywilnego parafował umowę z INECO-SENER w sprawie opracowania studium wykonalności inwestycji. W czerwcu 2010 r. opracowano liczącą 2 tys. stron analizę, za którą odpowiedzialna była firma doradcza PwC. Dokument *Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski* powstał na zamówienie ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Wedle raportu koszt budowy nowego lotniska miał wynieść 4,34 mld euro, czyli około 18 mld złotych. Poprzedni rząd zawiesił działania na rzecz tej inwestycji i przesunął je na lata 2025–2030. Głównym powodem był brak środków na inwestycję. Podjęto decyzję o modernizacji istniejącej infrastruktury oraz o budowie lub rozbudowie lotnisk regionalnych, na których spoczywał główny ciężar ruchu lotniczego w Polsce.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów rządu premier Beaty Szydło podjął tzw. kierunkową decyzję w sprawie powstania Centralnego Portu Lotniczego. Wszystkie działania związane z transportem lotniczym w Polsce będą skorelowane z tą inwestycją. Według prognoz na przełomie 2027 i 2028 r. powstanie nowy port lotniczy o standardzie międzynarodowym dla 30–40 mln pasażerów.

Wobec tak ogromnych planów inwestycyjnych pojawia się pytanie: Jak tak wielka inwestycja ma się do możliwości finansowych, a co za tym idzie, jakie zyski w handlu z Chinami możemy osiągnąć? Według Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2016 r. przez polskie

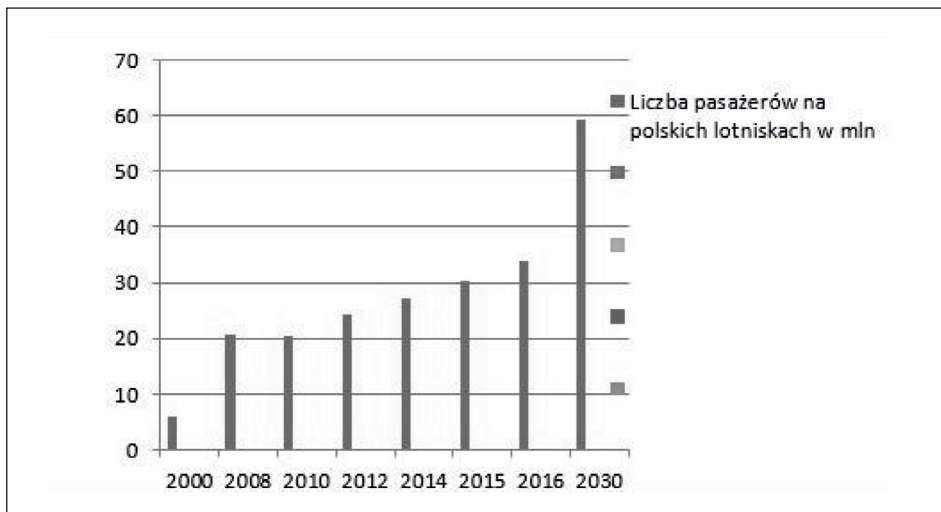
³ „We have reached broad consensus and adopted a joint communique [...]. The leaders agreed to set up a «stable and sustainable financial support system with risks controllable» for the Belt and Road development”.

lotniska przewinęło się 34 mln pasażerów. W stosunku do poprzedniego roku odnotowano wzrost o 12%. Ruch lotniczy w kraju wciąż rośnie (ryc. 3). Niekwestionowanym liderem jest stołeczne Lotnisko Chopina, które w 2016 r. odprawiło 12,8 mln pasażerów, co daje 38% całego krajowego ruchu lotniczego (*Centralny Port Lotniczy jednak zostanie zbudowany...*, 2017). Zdaniem eksperta rynku lotniczego, Sebastiana Gościński, możliwości przepustowości Lotniska Chopina z wolna się wyczerpują. Problemem są też dokładne szacunki, kiedy nastąpi moment krytyczny, gdy lotnisko okaże się za ciasne. Wykres na ryc. 3 przedstawia prognozę ULC dotyczącą natężenia obsługi pasażerów do 2030 r.

Dokładna lokalizacja nowego lotniska jest już znana. W dotychczasowych planach uwzględniano tereny Mszczonowa lub Babska pod Warszawą. Miałoby to być w odległości około 50–70 km od Warszawy. Dogodnym rozwiązaniem transportowym byłby pomysł lokalizacji portu przy linii kolejowej, by pociągi mogły docierać jak najbliżej terminalu. Droga powietrzna to nie jedyne rozwiązanie transportowe. Planowanie dotyczy także możliwości przewozu samochodowego i kolejowego. Planiści chcieliby wykorzystać zasoby już istniejące, głównie linię kolejową Warszawa–Łódź lub Centralną Magistralę Kolejową. Niedaleko zlokalizowana jest droga ekspresowa S8 i autostrada A2. Bardzo możliwe, że powstanie międzynarodowego portu lotniczego przyczyni się do budowy całkiem nowej linii kolejowej z Warszawy. Od dłuższego czasu mówi się o potrzebie stworzenia na tym odcinku kolei dużych prędkości. Jednak póki co, w planach PKP PLK do 2023 r. takich działań się nie przewiduje. Z uwagi na brak funduszy unijnych całość inwestycji pochłonie środki krajowe. Poprzedni minister spraw zagranicznych sugerował, że być może zostanie zaangażowany kapitał chiński.

Wielu zwolenników miał pomysł połączenia i modernizacji dwóch istniejących już portów lotniczych, zatem kooperacja duoportu, portu im. Chopina i portu lotniczego Modlin. Gdyby udało się skomunikować oba obiekty, koszt połączenia i dostosowania byłby znacząco niższy od budowy nowego portu od podstaw. Pomysł miał też słabszą

Ryc. 3. Prognoza Urzędu Lotnictwa Cywilnego



Źródło: opracowanie własne, dane za: Onet.pl

stronę: jak rozwiązać problemy operacyjno-techniczne poszczególnych linii lotniczych. Zdania ekspertów w tej kwestii były podzielone. Nie do końca też wiadomo, co stałoby się z lotniskami sąsiadującymi z duoportem (Bydgoszcz, Olsztyn), czy zostałyby zlikwidowane i czy profil ich działalności oraz status zostałyby zmienione? W sprawę zaangażowane są różne linie lotnicze, to teren sporu, na którym ścierają się interesy przewoźników. LOT oczekiwałby nowego portu, z kolei prezes Ryanaira Michael O’Leary widzi zagrożenie dla swej linii. Jako tani przewoźnik (9,3 mln pasażerów rocznie) Ryanair jest liderem w polskiej przestrzeni powietrznej, wyprzedzając rodzimy LOT z 6,8 mln pasażerów w 2016 r. Jako trzeci plasuje się WizzAir, przewożący 6,6 mln pasażerów. Jego prezes także nie przejawia zainteresowania budową nowego lotniska lotniczego (*Centralny Port Lotniczy jednak zostanie zbudowany...*, 2017).

Dziś już wiemy, że Centralny Port Komunikacyjny (CPK) ma powstać w okolicach miejscowości Baranów na Mazowszu. 7 listopada 2017 r. koncepcja została przyjęta uchwałą Rady Ministrów. Przewidywany termin oddania CPK to połowa 2027 r. Po uruchomieniu CPK Lotnisko Chopina w Warszawie zostanie zamknięte dla ruchu cywilnego. W pierwszych latach nowy port lotniczy ma posiadać dwie drogi startowe, a docelowo cztery. Centralny Port Komunikacyjny będzie usytuowany między Łodzią a Warszawą. Według pełnomocnika rządu port powstanie w Stanisławowie w gminie Baranów w powiecie grodziskim. Wskazane miejsce lokalizacji lotniska jest częścią Równiny Łowicko-Błońskiej. Wydaje się, że to przemyślana lokalizacja: Baranów leży 40 kilometrów na zachód od Warszawy, zaś niedaleko przebiega autostrada A2 oraz kolejowa linia z Warszawy do Żyrardowa, którą niedawno zmodernizowano. CPK ma pełnić także funkcję węzła multimodalnego, łącząc transport samochodowy i kolejowy. Według wstępnych szacunków rządu inwestycja zostanie rozłożona na 10 lat i pochłonie około 30 mld złotych (*W Baranowie powstanie...*, 2017). Urząd Lotnictwa Cywilnego szacuje, że polskie porty lotnicze w ubiegłym roku obsłużyły blisko 34 mln pasażerów. To o 12% więcej niż w 2015 r. Prognozuje się, że w 2030 r. będzie to 60 mln podróżnych (*Centralny Port Lotniczy powstanie...*, 2017).

Perspektywy i pytania

Krajowa sieć autostrad oraz tzw. dróg szybkiego ruchu nie jest imponująca. Drogi powstają, ale rozciągnięte w czasie inwestycje powodują spore zapóźnienie w stosunku do innych, konkurujących z Polską krajów (Czechy, Węgry, Słowacja). W tej kwestii czas jest bardzo ważnym czynnikiem rynkowym.

Osobnym problemem pozostaje energia. Chiny borykają się z ogromnym zanieczyszczeniem powietrza. Inwestują sporo środków w odnawialne źródła energii. Do roku 2020 ma to być kwota 361 mld dolarów. Działania nakierowane są głównie na poszukiwanie czystej i odnawialnej energii. Tymczasem Polska wciąż stawia na węgiel. Według Reutersa Chiny zdecydowały się na wydanie 2,5 bln juanów (361 mld dolarów) na wytwarzanie energii odnawialnej do 2020 r. Jak podała Międzynarodowa Agencja Energetyczna (MAE) największy na świecie rynek energii rezygnuje z brudnej energii na rzecz wytwarzania czystych paliw (*China to plow \$361 billion...*, 2017). Chińczycy, stawiając na rozwój OZE, jednocześnie intensywnie wykorzystują węgiel. Jako największy rynek energetyczny na świecie stają się interesującym partnerem dla wzajemnych inwestycji zlokalizowanych w naszym kraju, który przeżywa poważne problemy z rezerwami energii. Współpraca na tym polu również stwarza ciekawą perspektywę osiągnięcia wspólnych korzyści.

Zdaniem prezesa Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej, Wojciecha Cetnarskiego, branża inwestująca kapitał w OZE ulokowały już w Polsce 34 mld złotych. Były to głównie inwestycje w farmy wiatrowe. Przynoszą one z samych tylko wpływów podatkowych roczny dochód rzędu około 680 mln złotych (Kalińska, 2017). Polska ma dobre perspektywy, by rozwijać infrastrukturę OZE. Największym mankamentem lokalnych uwarunkowań są wciąż niestabilne zapisy prawne, blokady miejsc pod inwestycje oraz brak środków. Temu ostatniemu mógłby, jak się wydaje, zaradzić kapitał chiński, wspomagając inwestycje i kooperując z polską branżą energetyczną. Czy wykorzystamy te szanse?

Idea Nowego Jedwabnego Szlaku to wciąż niezmany do końca zamysł. Projekt, który wciąż pozostaje w fazie *in statu nascendi*, sięga 50–60 lat w przyszłość. Trudno dziś o dokładną prognozę, co do jego znaczenia i wartości dla świata. Sieć dróg oraz szlaków nie została wyczerpana i zamknięta, nie ma jednej obowiązującej mapy. Jako ogromny plan strategiczny pomysł napotyka szereg przeszkód, m.in. natury kulturowej, politycznej, gospodarczej, trudnych do przewidzenia na etapie planowania. Dziś nie wiemy nawet, jak miałyby przebiegać połączenia infrastrukturalne będące fundamentem całego przedsięwzięcia sieci transportowej. Mapa połączeń Europy z Azją nie obejmuje tylko transportu, ale rozciąga się na sieci energetyczne, komunikacyjne, bankowe i lotnicze, a niewykluczone, że w niedalekiej przyszłości także transplanetarne (Scholte, 2006). Całościowy koszt wielkiej chińskiej wizji przyszłości wahać się będzie między 60 a 100 miliardami dolarów.

Idea Nowego Jedwabnego Szlaku to ogromna inwestycja w infrastrukturę bez precedensu w historii. Jeśli się powiedzie, na co wiele wskazuje, zmieni zasady obowiązujące przez ostatnie 150 lat w geopolityce. Ponadto łączność Europy z Azją lądem uniezależni dziesiątki krajów od szlaków morskich i może zakończyć zależność od USA, które zdominowały militarnie przestrzeń oceaniczną.

Celem artykułu było zwrócenie uwagi na problem ogromnej i bezprecedensowej inwestycji w rewitalizację dawnego Jedwabnego Szlaku i szans, jakie rysują się przed Polską, o ile weźmie aktywny udział we współtworzeniu sieci globalnych połączeń, przyjmując zaproszenie władz chińskich. Z uwagi na położenie geopolityczne Polska może odegrać znaczącą rolę w tej części regionu. Jak każdą potencjalną szansę również i tę – związaną z powstawaniem Nowego Jedwabnego Szlaku – można zaprzepaścić. Dokonując analizy istniejących zasobów, zwrócono uwagę na potencjalne korzyści, które wyraźnie rysują się przed naszą gospodarką. Opisy planów inwestycyjnych na najbliższe lata uwzględniają realne zagrożenia na wypadek, gdyby okazały się jedynie interesującymi rozwiązaniami planistycznymi. Polski jako kraju z ogromnym potencjałem w wielu sferach po prostu nie stać na to, by przejść obok propozycji aktywnego włączenia się w budowę nowej, globalnej architektury o zasięgu transnarodowym, do czego zostaliśmy już zaproszeni. Z uwagi na długi horyzont czasowy planowanych inwestycji na wymierne korzyści tego megaprojektu z pewnością przyjdzie poczekać.

Literatura

References

- Centralny Port Lotniczy jednak zostanie zbudowany. Zapadła decyzja* (2017, 2 lipca). Pozyskano z: <http://biznes.onet.pl/wiadomosci/kraj/centralny-port-lotniczy-zapadla-decyzja-o-budowie/mp6yh6>
- Centralny Port Lotniczy powstanie w Baranowie* (2017, 26 października). Pozyskano z: <http://biznes.onet.pl/wiadomosci/kraj/centralny-port-lotniczy-powstanie-w-baranowie/14lymd>

- Chellaney, B. (2017, 4 czerwca). *Nowa era kolonializmu? Imperium chińskie trzeszczy w szwach*. Pozyskano z: <http://wiadomosci.onet.pl/swiat/nowa-era-kolonializmu-imperium-chinskie-trzeszczy-w-szwach/n7hrseb>
- China to plow \$361 billion into renewable fuel by 2020* (2017, 29 czerwca). Pozyskano z: http://www.reuters.com/article/us-china-energy-renewables_idUSKBN14P06P?feedType=RSS&feedName=topNews&utm_source=twitter&utm_medium=Social
- Dolecki, L. (2017, 17 czerwca). *W 2020 roku Nowym Jedwabnym Szlakiem pojedzie 5 tys. pociągów*. Pozyskano z: <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi/w-2020-roku-nowym-jedwabnym-szlakiem-pojedzie-5-tys-pociagow-58580.html>
- Eksport artykułów rolno-spożywczych z Polski do Chin i Hongkongu w pierwszych półroczu 2015 r.* (2017, 3 lipca). Pozyskano z: https://china.trade.gov.pl/pl/f/download/fobject_id:250598
- Go China (2017, 26 października). Pozyskano z: <http://www.gochina.gov.pl/>
- Gruszka, P. (2017, 4 lutego). *Gigantyczny projekt Chin. Jeżeli Polska nie poradzi sobie z tym wyzwaniem, to przegra*. Pozyskano z <http://wiadomosci.onet.pl/tylko-w-onecie/gigantyczny-projekt-chin-jezeli-polska-nie-poradzi-sobie-z-tym-wyzwaniem-to-przegra-wywiad/234cets>
- Hatrans utworzy w Łodzi terminal intermodalny* (2017, 26 października). Kurier kolejowy. Pozyskano z: <https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/24258/hatrans-utworzy-w-lodzi-terminal-intermodalny.html>
- Jarosławska, A. (2017, 1 czerwca). *Kluczowy hub Europy w Polsce. Chiny chcą włączyć Jedwabny Szlak*. Pozyskano z: http://www.wiadomosci24.pl/artykul/kluczowy_hub_europy_w_polsce_chiny_chca_wlaczyc_jedwabny_szlak_349871.html
- Kalińska, A. (2017 27 czerwca). *Chiny zainwestują w OZE 361 mld dolarów. W Polsce inwestycje siadły*. Pozyskano z: <http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/inwestycje-w-oze-chiny-polska,152,0,2231192.html>
- K.N. (2017, 30 czerwca). *Gigantyczna inwestycja Chin, na której może skorzystać Polska*. Pozyskano z: <http://tvn24bis.pl/ze-swiatea,75/pekin-tworzy-nowy-jedwabny-szlak-czy-polska-zyska,739865.html>
- Lei, W. (2018, 5 czerwca). *B&R Forum concludes in Beijing with 270 concrete results*. Pozyskano z: https://news.cgtn.com/news/3d49544f34677a4d/share_p.html
- Luc, J. (2017, 18 czerwca). *Transport intermodalny*. Pozyskano z: <http://www.eduteka.pl/doc/transport-intermodalny-1>
- Nowy Jedwabny Szlak. Polska może stać się łącznikiem pomiędzy Europą, a Chinami* (2017, 2 czerwca). Pozyskano z: <http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/nowy-jedwabny-szlak-polska-moze-stac-sie,35,0,2107939.html>
- PKP Cargo. *CL Małaszewicze* (2018, 4 czerwca). Pozyskano z: <http://www.clmalaszewicze.pl/aktualnosci.html>
- Premier Beata Szydło na międzynarodowym Forum Pasa i Szlaku* (2017, 26 października). Pozyskano z <https://www.premier.gov.pl/wydarzenia/aktualnosci/premier-beata-szydlo-na-miedzynarodowym-forum-pasa-i-szlaku.html>
- Scholte, J.A. (2006). *Globalizacja. Krytyczne wprowadzenie*. Przeł. K. Ślęczka. Sosnowiec: Oficyna Wydawnicza Humanitas.
- Transport kolejowy* (2017, 19 czerwca). Pozyskano z: <http://www.suus.com/uslugi-kolejowe-szczegoly#nowy-jedwabny-szlak>
- W Baranowie powstanie Centralny Port Lotniczy* (2017, 14 października). Pozyskano z: <http://wiadomosci.onet.pl/kraj/w-baranowie-powstanie-centralny-port-lotniczy/yhzpcm6>
- What is China's One Belt One Road (OBOR) project? All you need to know about China's ambitious OBOR project* (2017, 14 czerwca). Pozyskano z: <http://indianexpress.com/article/what-is/china-one-belt-one-road-project-obor-4653564/>
- Zadrożna, S., Mózgowiec, K., Ołędzki, D., Wiśniewska, A. (2017, 2 czerwca). *Chińscy inwestorzy omijają Polskę. Nowy Jedwabny Szlak to zmieni?* Pozyskano z: <http://www.polskieradio.pl/42/5725/Artykul/1753907,Chincy-inwestorzy-omijaja-Polske-Nowy-Jedwabny-Szlak-to-zmieni>

Tomasz Tadeusz Brzozowski, doktor, Instytut Kulturoznawstwa Uniwersytetu Wrocławskiego, Zespół Szkół Akademickich Politechniki Wrocławskiej. Mieszka i pracuje we Wrocławiu. Absolwent filologii polskiej i filozofii Uniwersytetu Wrocławskiego. Ukończył studia podyplomowe przedsiębiorczości w WSH we Wrocławiu oraz historii na UW. Doktor nauk humanistycznych w zakresie filozofii. Dwukrotny stypendysta MEN, nauczyciel dyplomowany, prowadzi praktykę tutorską. Przygotował drugą dysertację w Instytucie Kulturoznawstwa Uniwersytetu Wrocławskiego na temat wpływu procesów globalnych na kondycję i kształt międzypodmiotowych relacji dialogicznych. Autor ponad siedemdziesięciu recenzowanych artykułów naukowych. Zajmuje się filozofią wartości, bada przestrzeń aksjologiczną i jej wpływ na kształt polskiej myśli filozoficznej XIX i XX w. Interesują go idee wartości obecne w różnych nurtach kultury i edukacji oraz etyka w biznesie (CSR). Tutor i trener opiekun wdrożenia ogólnopolskiego projektu „Wychować człowieka mądrogo. Wprowadzenie modelu pracy wychowawczej i resocjalizacyjnej z zastosowaniem metody tutoring szkolnego jako profilaktyki pozytywnej problemów w polskiej szkole” (listopad 2016–grudzień 2018, projekt finansowany ze środków Ministerstwa Edukacji Narodowej).

Tomasz Tadeusz Brzozowski, PhD, Institute of Cultural Studies at the University of Wrocław; School of Academic Wrocław University of Technology. The graduate of the faculties of Polish Philology and Philosophy at the University in Wrocław. He has completed entrepreneurship and history as a postgraduate study. He works as a certified teacher. Currently he is a doctoral candidate on cultural studies as a part of the Department of Historical and Pedagogical Sciences at the University of Wrocław. Cultural studies provide him with tools and competencies to analyze and understand systems of values and identity strategies in the modern world. Author of over seventy scientific articles. He is busy with ethics, ontology and transcendental philosophy as well and Polish philosophy in XIX and XX centuries. He is interested in ethics of business (Corporate Social Responsibility). Now, he prepares a second dissertation about a global processes and their influence on a quality of interpersonal and dialogical relationships. Tutor-coach and implementation supervisor of the National project “Raise a wise man. The introduction of the model educational work and rehabilitation using the method of tutoring school as a positive prevention of problems in the Polish school” (November 2016–December 2018, the project is funded by the Ministry of National Education).

Adres/Address:

Politechnika Wrocławska
Wybrzeże Wyspiańskiego 27
50-370 Wrocław, Polska

Zespół Szkół Akademickich Politechniki Wrocławskiej
Wybrzeże Wyspiańskiego 27
50-370 Wrocław, Polska

e-mail: 777iskander@gmail.com