

Nowy Jedwabny Szlak i jego wpływ na gospodarkę Polski i świata

Natalia Sturgulewska

Politechnika Białostocka, Wydział inżynierii Zarządzania

e-mail: natalia.sturgulewska1@gmail.com

Bartosz Radzewicz

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: bartosz.radzewicz@sspb.pl

Streszczenie

W artykule przedstawiono koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku, jego założenia i przebieg trasy lądowej i morskiej. Wspomniano także o potencjalnych problemach finansowych wynikających z zadłużenia niektórych państw biorących udział w inicjatywie. Nakreślono również korzyści wynikające z wymiany handlowej około 70 państw. Są to między innymi: rozwój infrastruktury, wzrost światowego PKB i wzbogacenie się krajów uczestniczących w projekcie. Pierwszych 25 beneficjentów zostało przedstawionych na wykresie, z którego wynika, że Chiny jako inicjator projektu zyskają najwięcej. Poruszono także kwestię tras morskich i lądowych będących częścią Nowego Jedwabnego Szlaku, które są obecnie w użytku oraz podkreślono zaangażowanie polskich przedsiębiorstw we współpracę międzynarodową.

Słowa kluczowe

Nowy Jedwabny Szlak, wymiana handlowa, Chiny, Polska, BRI

Wstęp

Idea Nowego Jedwabnego Szlaku wzorowana jest na najbardziej rozległej drodze handlowej istniejącej od II w.p.n.e. do XV w n.e. Wielki Jedwabny Szlak umożliwił intensyfikację wymiany handlowej między Europą, a Dalekim Wschodem, ale również pozwolił na wymianę kulturową [Latow J., 2010, s.4]. Współczesny projekt skupia się przede wszystkim na współpracy handlowej między Chinami a Europą,

ale obejmuje znacznie szerszy obszar świata. Głównym założeniem Nowego Jedwabnego Szlaku jest jak największy zysk i wzrost światowego PKB.

Celem tego artykułu jest analiza koncepcji *Belt and Road Initiative* (BRI) oraz jej wpływu na świat. W pracy postawiono pytanie: *Na jakie korzyści z BRI może liczyć Polska i inne kraje oraz dlaczego Chiny są głównym, najbardziej zaangażowanym inicjatorem całego projektu?* Odbywa się to za pomocą badań określających państwa, które będą największymi beneficjentami tego projektu. Zostały one przeprowadzone przez Centrum Ekonomii i Badań Biznesowych (ang. *Centre for Economics and Business Research* (CEBR)), które zajmuje się wykonywaniem niezależnych prognoz i analiz ekonomicznych.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku

Prezydent Chin Xi Jinping, po raz pierwszy ogłosił koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS) 7 września 2013r., podczas oficjalnej wizyty w Kazachstanie. W trakcie wystąpienia na Uniwersytecie Nazarbajewa, zaprezentował on szlak lądowy (Silk Road Economic Belt) [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 2] i wyróżnił pięć istotnych zalet tej inicjatywy: „poprawienie szeroko rozumianego skomunikowania między państwami, poprawienie połączeń drogowych, promowanie ułatwień w handlu, zwiększenie obrotu pieniężnego oraz swobodnego przepływu ludności” [Bartosiak, 2016, s. 350]. Następnie w październiku tego samego roku, podczas wizyty w Indonezji, prezydent Xi ogłosił inicjatywę szlaku morskiego (21st Century Maritime Silk Road). Wtedy też, w chińskich mediach zaczęto przedstawiać całą koncepcję pod nazwą *One Belt One Road* (OBOR), co z angielskiego oznacza *Jedna Droga, Jeden Pas* [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 3]. Obecnie, nazwa ta została skrócona do *Belt and Road Initiative* (BRI). Cały projekt jest na tyle ważny dla Chin, że podczas XIX zjazdu Komunistycznej Partii Chin (KPCh) został on włączony do Konstytucji KPCh, co zobowiązało rządzących do efektywnego jego wdrażania [Tomaszewska, 2019, s. 4]. Koncepcja ma być realizowana w oparciu o pięć zasad współpracy: „wzajemnego poszanowania suwerenności i integralności terytorialnej, wzajemnej nieagresji, wzajemnej nieingerencji w wewnętrzne sprawy zaangażowanych państw, równości i wzajemnej korzyści oraz pokojowego współistnienia” [Tomaszewska, 2019, s. 4].

Impulsem do stworzenia planu NJS były tzw. wąskie gardła w transporcie, zarówno na poziomie lokalnym Chin, jak i w wymiarze światowym. Towary aktualnie przewożone są głównie w kontenerach – w większości przypadków drogą morską [Kuźmicz, 2018, s. 3], a modernizacja szlaków kolejowych w około siedemdziesięciu państwach ulokowanych między Morzem Bałtyckim, a Pacyfikiem, umożliwi

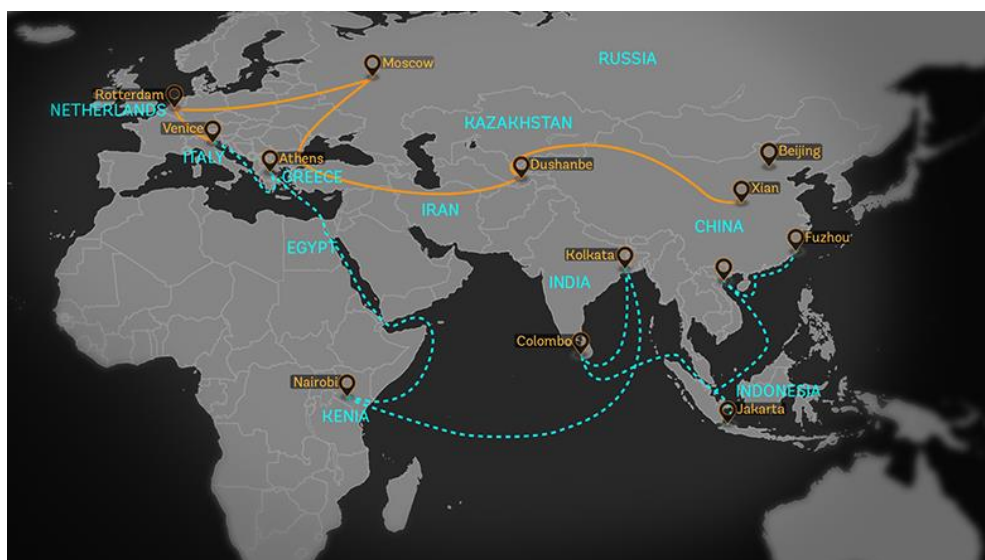
rozszerzenie wymiany handlowej drogą żelazną [Tomaszewska i Pohl, 2019, s. 3]. Mimo, że nie ma jeszcze oficjalnej mapy pokazującej przebieg tras Nowego Jedwabnego Szlaku, w dokumencie *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* zostało przedstawionych sześć korytarzy ekonomicznych (tab.1) [Tomaszewska, 2019, s. 4]. W kwestii połączenia Chin z Europą, wyróżnia się trzy możliwe trasy. Pierwsza z nich obejmuje przejście przez Słowację w stronę Wiednia, a druga w kierunku północnym od Bułgarii. Trzecia zaś obejmuje transport przez Kazachstan i Białoruś do Polski, a następnie do Niemiec, z których towary miałyby być przewożone do dalszych krajów Europy Zachodniej [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 4-5]. Ta ostatnia wersja One Belt, została ogłoszona przez Chińską Agencję Informacyjną jako nie tylko najkrótsza i najbardziej ekonomiczna [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 5], ale również najbardziej bezpieczna, ze względu na niestabilną sytuacją polityczną na terenie Ukrainy [Kuźmicz, 2018, s. 12]. Fakt ten daje nadzieję na skrzyżowanie się na terenie Polski ważnych korytarzy transportowych [Bartosiewicz i Sztterlik, 2018, s. 7].

Tab. 1. Lądowe korytarze gospodarcze w ramach Belt and Road Initiative

Nazwa korytarza transportowego/skrót	Przebieg trasy
Nowy most kontynentalny Eurazji (ang. <i>New Eurasian Land Bridge</i>) / NELB	Chiny–Kazachstan–Rosja–Białoruś–Polska–Niemcy–Holandia
Chińsko–mongolsko–chiński korytarz gospodarczy (ang. <i>China–Mongolia–Russia Economic Corridor</i>) / CMREC	Chiny–Mongolia–Rosja
Korytarz gospodarczy Chiny–Azja Środkowa i Zachodnia (ang. <i>China–Central and West Asia Economic Corridor</i>) / CCWAE	Chiny–Kazachstan–Kirgistan–Uzbekistan–Turkmenistan–Iran–Turcja
Chińsko – indochiński korytarz gospodarczy (ang. <i>China – Indochina Peninsula Economic Corridor</i>) / CICPEC	Chiny–Wietnam–Laos– Tajlandia– Kambodża–Myanmar (Birma)
Chińsko–pakistański korytarz gospodarczy (ang. <i>China–Pakistan Economic Corridor</i>) / CPEC	Chiny–Pakistan
Korytarz gospodarczy Bangladesz– Chiny–Indie–Myanmar (ang. <i>Bangladesh–China–India–Myanmar Economic Corridor</i>) / BCIMEC	Chiny–Myanmar (Birma)–Indie– Bangladesz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm, 23.05.2020].

Szlak morski ma przebiegać w kierunku wybrzeży Azji Południowo-Wschodniej, przez cieśninę Malakka, Sri Lankę, Ocean Indyjski, Róg Afryki i Kanał Sueski do Morza Śródziemnego (rys.1). Z tego miejsca dzieliłby się na porty Europy Północnej i Południowej, łącząc się następnie z trasą lądową [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 4]. W tej kwestii są również dwie możliwości. Pierwsza obejmuje greckie porty i przejście na północ przez Serbię, Węgry i Wiedeń. Druga to wejście przez porty włoskie i zmierzanie za zachód przez Pireus, Saloniki, Bar i Koper, czyli kolejno Grecję, Macedonię i Słowenię [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 4]. Krajowa Komisja Rozwoju i Reform ChRL w dokumencie opublikowanym w czerwcu 2017r. wraz z Państwową Administracją Oceaniczną, dodała dwa nowe szlaki morskie. Pierwszy z nich prowadzi z Azji Wschodniej, przez Arktykę do Europy, a drugi w kierunku Ameryki Południowej do Chile, Argentyny i Brazylii [Tomaszewska, 2019, s. 5-6].



Rys.1. Mapa trasy lądowej i morskiej, prowadzących do Europy

Źródło: https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative?fbclid=IwAR3wZC4sDWrMxd9h4IC5xs3IjqMDmjTnVjY9oy8XX5_Gf3smARdOi1ANRi8, 25.05.2020].

Cała koncepcja wymaga wysokich inwestycji pieniężnych wszystkich państw biorących w niej udział. Drugie Forum Pasa i Szlaku, które odbyło się w Pekinie w

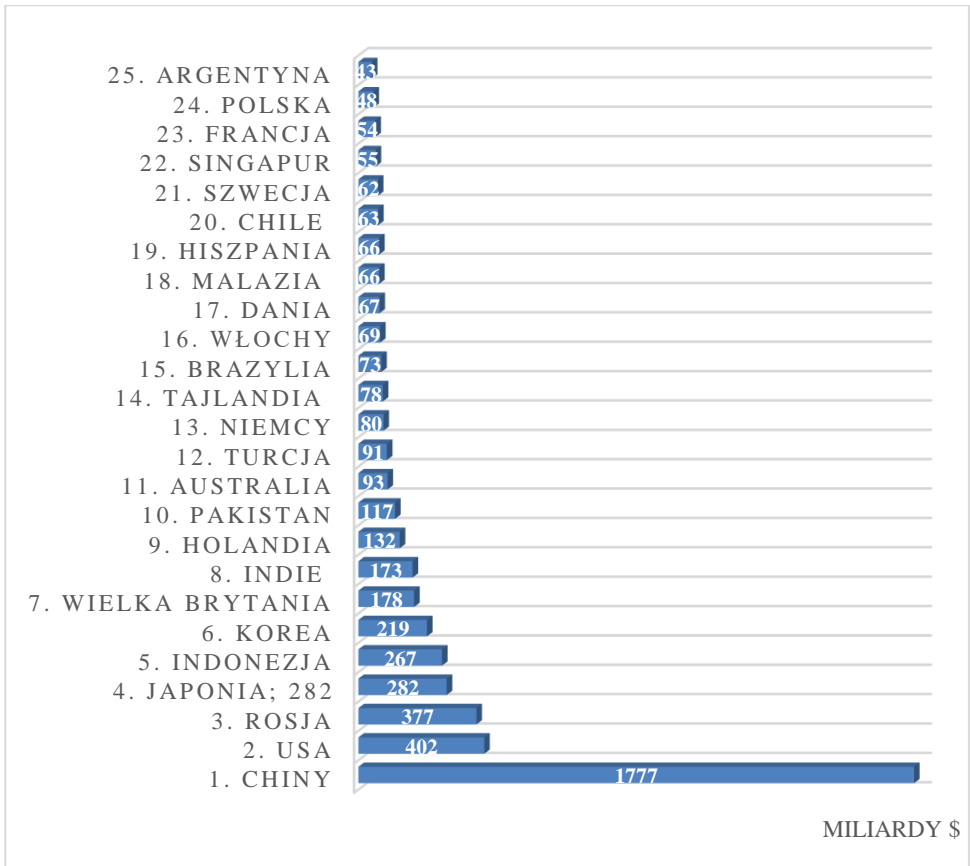
marcu 2019r., było spotkaniem setek przywódców państw z całego świata, takich jak premier Włoch – Giuseppe Conte, premier Pakistanu – Imrana Chan czy prezydent Federacji Rosyjskiej – Władimir Putin. Niektórzy uczestnicy spotkania (np. przedstawiciele Turcji i Indii) podkreślali przewidywany wzrost zadłużenia części państw partnerskich inicjatywy One Belt One Road [Tomaszewska, 2019, s. 11]. Również analitycy z amerykańskiego *think tanku* *Center for Global Development* ostrzegają, że finansowanie infrastruktury może doprowadzić do kryzysów zadłużeniowych w 23 krajach (np. Pakistan, Czarnogóra, Mongolia) [Tomaszewska, 2019, s. 11]. Jednakże, w 2014 roku, Chiny powołały Fundusz Jedwabnego Szlaku, podlegający Chińskiemu Bankowi Centralnemu. Jego początkowa wartość wynosiła 40 mld dolarów, a w trakcie ceremonii otwarcia pierwszego szczytu OBOR w maju 2017 roku Xi Jinping przekazał dodatkowych 14,5 mld dolarów [Tomaszewska, 2019, s. 11]. Przewidywana kwota potrzebna do realizacji projektu to 8 miliardów dolarów [Tomaszewska, 2019, s. 4], a jego budowa ma potrwać trzy/cztery dekady [Witkowski i Kurzątek, 2018, s. 6]. Podróż wzdłuż całej trasy ma zająć 18 dni i liczyć 7456 mil. Jak twierdzi starszy analityk biznesowy McKinsey Global Institute – Kevin Sneder, pomysł Nowego Jedwabnego Szlaku może stać się największą globalną platformą współpracy światowej, obejmującą 65% populacji i tworzącą około 35% globalnego PKB [Tomaszewska i Pohl, 2019, s. 3].

2. Korzyści wynikające z Belt and Road Initiative

Nowy Jedwabny Szlak wiąże się z wieloma korzyściami dla wszystkich państw członkowskich. Brytyjska organizacja “Centrum Ekonomii i Badań Biznesowych (z ang. *Centre for Economics and Business Search* (CEBS)) udostępniła raport ukazujący jak Belt and Road Initiative wpłynie na globalną gospodarkę do 2040 roku. Pierwszą widoczną korzyścią będzie znaczny rozwój infrastruktury [CEBR, 2019]. Oprócz kolei szerokotorowej, unowocześnione zostaną także drogi, porty i lotniska. W Pakistanie zbudowane zostanie tysiąc kilometrów autostrady, a w Nepalu powstanie międzynarodowe lotnisko. W planach jest również port w mieście Gwadar w Pakistanie, którego budowa rozpoczęła się już w 2002 roku, a obecnie zaliczana jest do części Nowego Jedwabnego Szlaku [Witkowski, Kurzątek, 2018, s. 12].

Zapewnienie handlu między wieloma państwami wymaga zminimalizowania formalności celnych, dlatego nastąpi to w ponad 152 krajach i przedsiębiorstwach międzynarodowych.

Kolejną zaletą jest wzrost światowego PKB o 7,1 bilionów dolarów do 2040 roku. Na to zjawisko wpłynie wymiana handlowa 56 krajów i wykorzystanie potencjalnych korzyści na rynku globalnym. Ich Produkt Krajowy Brutto podniesie się średnio o ponad 10 miliardów dolarów [CEBR, 2019].



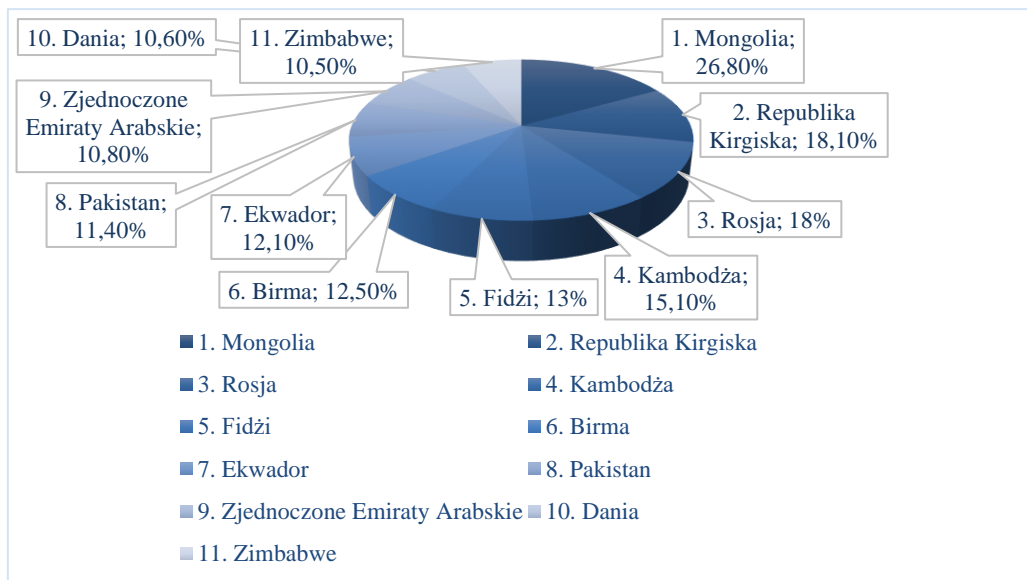
Rys. 2. Ranking zysku 25 krajów w bilionach dolarów, z finalizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku w 2040 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (Cebr, 2019, s. 10).

Rysunek 2 przedstawia zysk, który odnotują kraje biorące udział w BRI. Inicjator tego projektu, Chiny, do 2040 roku zyska 1.777 biliona dolarów. Kwota ta wyróżnia się na tle pozostałych uczestników przedsięwzięcia, gdyż kolejne w rankingu

Stany Zjednoczone mają zyskać 402 miliardy. Mimo że kraj nie bierze bezpośredniego udziału w projekcie, będzie czerpać wiele korzyści. Działa to na zasadzie efektu mnożnikowego, ponieważ potęgą światowej gospodarki jest zależna od USA i niemożliwy jest jej samodzielny rozwój. Od rozpoczęcia kandydatury Donalda Trumpa, który działa pod hasłem „America First” państwo izoluje się od świata, co potwierdzają słowa Wang Yiwei z Center for China and Globalization: „Po tym jak Trump objął władzę, zastopował TPP (Trans–Pacific Partnership) i stał się izolacjonistą” [Witkowski, Kurzątek, 2018, s. 9]. Nie zmienia to faktu, iż Stany Zjednoczone staną się drugim największym beneficjentem Nowego Jedwabnego Szlaku. [CEBR, 2019].

W 2018 roku, Chiny uzyskały wynik w wysokości 7752,65 dolarów PKB na mieszkańca, odnotowując wzrost na poziomie 6% w skali roku [<http://www.worldbank.org>, 20.05.2020]. Uzyskały tym samym drugie miejsce pod względem największej gospodarki świata, ale według tabeli *World Economic League Table* Chiny w 2033 roku wyprzedzą Stany Zjednoczone i zajmą miejsce pierwsze. W dużej mierze będzie to spowodowane finalizacją projektu Nowego Jedwabnego Szlaku [CEBR, 2019].



Rys. 3. Największy procentowy wzrost PKB w 11 państwach wskutek budowy Nowego Jedwabnego Szlaku w 2040 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie (<http://cebr.com>, 21.05.2020)

Na rysunku 3 przedstawiono rekordowy procentowy wzrost PKB w 11 krajach, który według badań CEBR odnotują do 2040 roku. Natomiast Republika Kirgiska, podobnie jak Mongolia i Rosja skorzysta na nowej infrastrukturze, która w znacznej części będzie znajdować się na tym terenie, a więc stanie się głównym kanałem handlowym między Chinami a zachodem. Najwyższy na świecie wynik osiągnie Mongolia i będzie to 73 miliardy dolarów. Na rezultat wpływa przede wszystkim udostępnienie szerokich możliwości wydobycia minerałów, zmieniając gospodarkę państwa z opartej na rolnictwie na współczesną, polegającą na wydobyciu i eksporcie towarów [CEBR 2019]. BRI wpłynie w najwyższym stopniu na państwa uboższe, wykorzystując ich potencjał gospodarczy.

3. Wdrażanie projektu Nowego Jedwabnego Szlaku w Polsce i na świecie

W 2012 roku Chiny zainaugurowały inicjatywę „16+1”, która polega na ich współpracy z jedenastoma członkami Unii Europejskiej (UE) (Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia, Chorwacja, Rumunia, Bułgaria) oraz pięcioma państwami spoza UE (Albania, Bośnia i Hercegowina, Macedonia, Serbii, Czarnogóra) [Bąk, 2018, s. 1]. Kraje te, posiadają rozbieżne religie i tradycje, a jedyną wspólną cechą jaką wypunktowują Chiny jest ustrój komunistyczny, który posiadały [Pendrakovska, 2018, s. 5]. Program w swoich założeniach jest podobny do BRI i ma na celu, między innymi, kształtowanie pozytywnej relacji między Chinami, a Unią Europejską. Format „16+1” realizuje działania, które w przyszłości zostaną włączone do Nowego Jedwabnego Szlaku. Takim przykładem jest sfinansowanie przez Chiny budowy połączenia kolejowego między Belgradem a Budapesztem [Kaczmarki i Jakóbski, 2015, s. 6].

Celem BRI jest transport jak największej ilości towarów za pomocą kolei, dlatego największe polskie firmy kolejowe podejmują działania, aby być aktywną częścią całego przedsięwzięcia. Przedsiębiorstwo PKP LHS dołączyło do Komitetu Koordynacyjnego Międzynarodowego Szlaku Transportu Kaspijskiego, który jest południowym etapem BRI. Nawiązało ono także współpracę z *Xi'an Free Trade Port Construction and Operation* oraz z Kazachstanem, Rosją i Ukrainą. W jej wyniku, 5 stycznia 2020r. do Polski dotarł pierwszy pociąg z Chin, który nie wymagał przeładunku, gdyż odbywał się za pomocą kolei szerokotorowej, prowadzącej do stacji Sławków LHS. Przejazd całej trasy liczącej 9477 km., zajął 12 dni [https://lhs.com.pl, 27.05.2020]. Również PKP CARGO podjęło działania we współpracy z krajami znajdującymi się na trasie One Belt. Przedsiębiorstwo obsługuje regularne połączenia kontenerowe między Chinami a Polską: Warszawa–Sozou, Łódź–Wu Chan, Pardubice–Chengdu. [Tomaszewska i Pohl, 2019, s. 12-13]

Również przedsiębiorstwo PEKAES podpisało umowę z chińską firmą *Ningbo Westrail Supply Chain Management*, której przedmiotem jest promocja i rozwój połączeń kolejowych między Chinami, a krajami Europy Środkowo–Wschodniej. Umowa ta została podpisana w połowie 2016 roku, a w jej wyniku w tym samym czasie, trasami Nowego Jedwabnego Szlaku przyjechało ok. 400 pociągów z Chin. W 2017 roku przyjechało już ok. 1000 pociągów, z czego każdy z nich przewozi ponad 32 tys. ton towarów. [Rybnicka, 2019, s. 9] Jednakże, wymiana handlowa większości krajów Unii Europejskiej z Chinami opiera się głównie na imporcie. [Bartosiewicz i Sztterlik, 2018, s. 7]. Dodatni bilans handlowy posiadają tylko Niemcy, Finlandia oraz Irlandia, [Bartosiewicz i Sztterlik, 2018, s. 9], przy czym bilans handlowy dla Polski wynosi 113 658,3 mln zł. [<http://www.mapa.kuke.com.pl>, 24.05.2020]. Dzieje się tak również dlatego, że chiński rynek jest trudny i wymagający, Krajowi producenci, promują swoje produkty i niełatwo otwierają się na import towarów [Rybnicka, 2019, s. 9], a cała polityka handlowa Chin ukierunkowana jest na eksport, ze względu na nadwyżki produkcyjne. Obecnie, towarem, który polscy producenci eksportują do Chin jest głównie żywność ekologiczna, ale lotnictwo czy motoryzacja są obszarami, którymi również zainteresowani są chińscy inwestorzy w Polsce. Są także produkty, które zarówno Chiny, jak i Polska, chcą eksportować, co podwyższa poziom konkurencji i jest to np. przemysł meblowy [Tomaszewska i Pohl, 2019, s. 11].

Wiele tras Nowego Jedwabnego Szlaku jest już obecnie w użytku. W przypadku trasy morskiej, na początku Listopada 2018 roku “Port Gdański” został otworzony na statki przybywające z Szanghaju [Pendrakovska, 2018, s. 5]. Z tego największego na świecie portu przeładunkowego prowadzi jest również transport do Hamburgu, gdzie ulokowany jest drugi największy port w Europie. [Nobis, 2017, s. 26]

W użytku jest już także część połączeń będących podstawą dla lądowej trasy One Belt One Road. Są to między innymi: Chongqing – Duisburg (od października 2011), Wuhan – Praga (od października 2012), Chengdu – Łódź (od października 2013), Zhengzhou – Hamburg (od lipca 2013), Suzhou – Warszawa (od października 2013), Changsha – Duisburg (od listopada 2014). W 2014r. uruchomiono również połączenie Yiwu – Madryt. Pociągi towarowe transportowane tą trasą, mogą składać się nawet z 82 wagonów [Witkowski, Kurzątek, 2018, s. 7]. Z Yiwu od stycznia 2016 roku obecna jest trasa do irańskiego Teheranu, a od stycznia 2017 roku z tego Chińskiego miasta pociągi jeżdżą także do Londynu [Nobis, 2017, s. 15]

Podsumowanie

Nowy Jedwabny szlak tworzy sieć dróg łączących Daleki Wschód z resztą świata, usprawniając proces przepływu dóbr, jednak niesie za sobą zarówno dużo zalet, jak i komplikacji. Dwadzieścia trzy państwa mogą należeć się w strefie zagrożenia zadłużeniem, ze względu na przerastające ich koszty budowy infrastruktury. Według korzyści przedstawionych przez organizację CEBR Chiny wyprzedzą Stany Zjednoczone pod względem gospodarczym w 2033 roku. Natomiast niesie to za sobą pewne obawy, dotyczące prawdopodobieństwa pojawienia się kwestii spornych w światowej gospodarce. Bezpośrednią korzyścią dla Polski będzie wzbogacenie się o 48 miliardów dolarów do 2040 roku. Również polskie przedsiębiorstwo kolejowe PKP LHS stawia na współpracę międzynarodową i podpisuje kontrakty dzięki którym 5 stycznia 2020 roku, do stacji Sławków LHS dotarł pierwszy pociąg bezpośrednio z Chin, który nie wymagał przeładunku, ze względu na pas szerokotorowy przepływający przez Polskę.

Literatura

1. Bartosiak J. (2016), *Pacyfik i Eurazja o wojnie*, Warszawa. 350 s.
2. Bartosiewicz A., Sztetlik P. (2018), *Nowy Jedwabny Szlak a relacje polsko–chińskie*, *Ekonomia XXI Wieku*, 4(20), s. 7-21
3. Bąk M. (2018), *Inicjatywa „16+1” z perspektywy krajów Europy Środkowej i Wschodniej*, *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, 47(2), s. 28-43
4. https://cebr.com/wp-content/uploads/2019/12/World-Economic-League-Table-Report-2020-Final.pdf?fbclid=IwAR2Mp-IN198gTxDbakB_HNZXXN-qKT69vLeSUII-MEEU3PNVZGvQQ6Mg8Lj8 [21.05.2020]
5. Centre for Economics and Business Search (2019), *From Silk Road to Silicon Road, How the Belt and Road initiative will transform the global economy*
6. Centre for Economics and Business Search (2019), *World Economic League Table 2020, A world economic league table with forecasts for 193 countries to 2034*, s. 75
7. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD?locations=CN> [20.05.2020]
8. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.KD.ZG?locations=CN> [20.05.2020]
9. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=CN> [20.05.2020]
10. http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm [23.05.2020]

11. Kaczmarek M., Jakóbcowski J., (2015), *Chiny – Europa Środkowo-Wschodnia: „16+1” widziane z Pekinu*, Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich, 166 s.
12. Kuźmicz K. (2018), *Benchmarking transportu kontenerowego w krajach Europy Środkowo-Wschodniej w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 505/2018, s. 315-326
13. Latow J. (2010), *Wielki Jedwabny Szlak jako prolog gospodarki światowej*, *Ekonomia Międzynarodowa*, nr 1, s. 5-25
14. Nobis A. (2017), *Krótki Przewodnik Po Nowym Jedwabnym Szlaku*, 208 s.
15. Tomaszewska P., Pohl A. (2019), *Dilemmas Related to the Poland's Participation in the Chinese Belt and Road Initiative*, *Przegląd Strategiczny*, 12/2019, s. 161-179
16. Tomaszewska P. (2019), *Chińska Inicjatywa Pasa i Szlaku a ryzyko zadłużenia jej beneficjentów*, *O Bezpieczeństwie i Obronności* s. 149-164
17. Pendrakowska P. (2018), *Poland's perspective on the Belt and Road Initiative*, s. 190-206
18. Przyjazd pierwszego pociągu z Chin do Polski. <https://lhs.com.pl/pl/wydarzenia/486> [27.06.2020]
19. Witkowski K., Kurzątek E. (2018), *Nowy Jedwabny Szlak w kontekście tworzenia globalnej strategii logistycznej*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 505/2018, s. 341-355

The New Silk Road and its impact on Polish and the world's economy

Abstract

The article presents the concept of the New Silk Road, its assumptions and the land and sea routes. There are also mentioned financial problems that some of the participating countries may have. The benefits of trading between around 70 countries have also been outlined. These include infrastructure development, global GDP growth and enrichment of the BRI partners. The first 25 beneficiaries are presented in the chart, which shows that China as the project initiator will gain the most. The issue of sea and land routes being part of the New Silk Road, which are currently in use, was also discussed and the involvement of Polish enterprises in international cooperation was emphasized.

Keywords

New Silk Road, trade exchange, China, Poland, BRI