

# Potencjał logistyczny województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Drogi

**Magdalena Balewicz**

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: magdalena.balewicz@wp.pl

**Łukasz Kowalczuk**

Politechnika Białostocka, Wydział Inżynierii Zarządzania

e-mail: ukasz.kowalczuk88@gmail.com

## Streszczenie

W artykule zaprezentowano badania dotyczące próby określenia potencjału logistycznego województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Drogi. Głównym efektem badań była identyfikacja głównych silnych i słabych stron województwa oraz przyszłych szans i zagrożeń. W badaniach wykorzystano metodę pogłębionej analizy literatury przedmiotu, elementy analizy SWOT oraz metodę konstruktu logicznego.

## Słowa kluczowe

Inicjatywa Pasa i Szlaku, województwo podlaskie, potencjał logistyczny, analiza SWOT

## Wstęp

Inicjatywa Pasa i Drogi to przedsięwzięcie ekonomiczne Chińskiej Republiki Ludowej. Ma za zadanie ułatwienie przewozów między Azją, Europą i Afryką, a co za tym idzie zwiększenie wymiany handlowej.

Celem niniejszej pracy jest określenie potencjału logistycznego województwa podlaskiego jako elementu na trasie Inicjatywy Pasa i Drogi. W pierwszej części znajduje się charakterystyka wybranych szlaków handlowych inicjatywy. W drugiej części za pomocą metody SWOT zostały określone jego słabe i mocne strony oraz szanse i zagrożenia, które mogą wpłynąć na znaczenie województwa podlaskiego

w związku z Inicjatywą Pasa i Drogi. W zakończeniu następuje podsumowanie dotychczasowych badań oraz zostają wyciągnięte wnioski. Przedstawione zostaną również perspektywy rozwoju regionu w obliczu tej inwestycji.

## 1. Czym jest Inicjatywa Pasa i Drogi?

Inicjatywa Pasa i Drogi to koncepcja władz Chińskiej Republiki Ludowej, obejmująca wiele inwestycji o charakterze gospodarczym, która zakłada połączenie Chin z wszystkimi regionami Azji oraz Europą. Przedstawiona została w 2013 roku w Kazachstanie przez przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinpinga. Inicjatywa ta określana jest także w literaturze jako „Belt and Road Initiative” (BRI), oraz „Inicjatywa Pasa i Szlaku” (B&R, Belt and Road). W polskich mediach przedsięwzięcie to jest określane najczęściej jako Inicjatywa Pasa i Drogi [Jarmołowicz, 2018, s. 115]. Autorzy niniejszej pracy będą używać tych nazw wymiennie.

Cele tego przedsięwzięcia to między innymi zwiększenie wzajemnego połączenia regionów Afryki, Azji i Europy, promowanie współpracy wśród krajów uczestniczących oraz zrównoważony rozwój tych krajów. Zamiarem chińskiej Inicjatywy jest stworzenie współpracy z krajami na zasadzie “win-win”, czyli obopólnych korzyści [<http://www.xinhuanet.com>, 05.06.2020]. Jako cele szczegółowe tej koncepcji wymienia się m.in.: zacieśnianie współpracy gospodarczej między państwami znajdującymi się na trasie, znalezienie sposobu na pobudzenie globalnego wzrostu gospodarczego, przywrócenie równowagi globalnej w wymiarach: pokoju, powszechnego bezpieczeństwa i dobrobytu, chęć budowy infrastruktury umożliwiającej rozwój wymiany handlowej Chin z innymi częściami świata, a w szczególności z Europą czy jeszcze głębsze niż do tej pory zakorzenienie Chin w światowych łańcuchach produkcyjnych [Łasak, 2018, s. 183-184].

Chińska koncepcja Pasa i Drogi opiera się na dwóch rodzajach transportu: transporcie morskim i transporcie kolejowym. Transport drogą lądową ma być szybszy i tańszy, dlatego część przewozów towarowych realizowanych transportem morskim i lotniczym będzie w coraz większym zakresie wykonywana transportem kolejowym. Inicjatywa Pasa i Szlaku nie będzie wykorzystywała tylko istniejącej infrastruktury, lecz planowane są inwestycje w nowe korytarze transportowe. Zmiany w strukturze transportu wymagają znacznych inwestycji, zarówno nakładów kapitałowych, nakładów pracy ludzkiej w sferze logistyki, jak i rewitalizacji istniejących już korytarzy i budowy nowych szlaków komunikacyjnych i handlowych [Bieluczyk i in., 2019, s. 2-3].

Inicjatywa Pasa i Szlaku to projekt, który cały czas ewoluuje. Jego skala również rośnie. Ważnym elementem w realizacji tego przedsięwzięcia jest Azjatycki Bank

Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB), liczący obecnie 102 członków [https://www.aiib.org, 11.05.2020]. Na przestrzeni lat liczba ta ulegała zwiększeniu. Potencjalne przystąpienie Polski do AIIB zostało zainicjowane w czerwcu 2015 roku w Pekinie, podczas wizyty ministra finansów Mateusza Szczurka w Chinach. Oficjalna umowa, w której wyrażono zgodę na przyjęcie Polski jako członka AIIB została podpisana 25 sierpnia 2015 roku. Polska jest więc państwem należącym do AIIB od początku jego istnienia. Bank AIIB jest kluczowym elementem z uwagi na to, że razem z innymi chińskimi bankami (*policy banks*) oraz Funduszem Jedwabnego Szlaku utworzonym w 2014 roku finansuje Inicjatywę Pasa i Drogi [Szyszko, 2018, s.49]. Utworzenie Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych można więc uznawać jako jeden z kolejnych kroków Chin, który został podjęty w celach integracji gospodarki światowej, w tym współpracy ekonomicznej.



**Rys. 1.** Trasy wykorzystywane w przewozach w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi na terenie Polski  
Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Jarmołowicz, Polska kolej a Nowy Jedwabny Szlak, [w:] „Refleksje”, nr 18, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 2018, s. 117.

Główny tranzyt kontenerów pomiędzy krajami Europy zachodniej a Chinami odbywa się w Polsce trasą wiodącą od granicy państwa z Białorusią przez Małaszewicze, Łuków, Skierniewice, Łódź, Olechów, Łowicz, Kutno, Poznań, Zbąszynek, Rzepin (kolor niebieski na rysunku 1). Kolorem czarnym na mapie oznaczono trasę

tranzytu kontenerów pomiędzy Czechami a Chinami. Kolor zielony na mapie to alternatywna trasa wobec odcinka Małaszewicze – Łuków, która przebiega przez województwo podlaskie [Jarmołowicz, 2018, s. 117].

Należy zwrócić uwagę, że jest niewiele badań dotyczących rozwoju poszczególnych regionów w perspektywie Inicjatywy Pasa i Szlaku. Ten problem dotyka również kwestii województwa podlaskiego.

## 2. Metodyka badań

Celem przeprowadzonych badań było określenie potencjału logistycznego województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Drogi. Podjęty problem badawczy opracowano z wykorzystaniem analizy literatury przedmiotu, metody konstruktów logicznych oraz elementów analizy SWOT, dzięki której zidentyfikowano słabe i mocne strony oraz szanse i zagrożenia [Nazarko, 2013; Piercy, 2003, s. 237-238]. Analiza dotyczyła województwa podlaskiego – obszaru położonego w północno-wschodniej Polsce. Dzięki przeprowadzonej analizie określono spójny zestaw czynników, dostarczający wiedzy na temat badanego problemu.

Potencjał logistyczny w pracy jest uznawany za zdolność województwa do obsługi, transportu, budowy i zarządzania infrastrukturą i przewozami w korytarzach Inicjatywy Pasa i Drogi. W tym kontekście to pojęcie ma również wpływ na konkurencyjność województwa, jako elementu koncepcji Pasa i Szlaku.

## 3. Analiza SWOT dla województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Drogi

Z punktu widzenia województwa podlaskiego kluczowe znaczenie w Inicjatywie Pasa i Drogi mają dwa korytarze kolejowe [Cosentino i in., 2018, s. 22-23]:

- Nowy Euroazjatycki Most Lądowy. Jest on oparty o linię kolejową między Rotterdamem a Chinami. Przebiega on przez Chiny, Euroazjatycką Unię Gospodarczą (Kazachstan, Rosja, Białoruś) i Unię Europejską (Polska, Niemcy, Holandia). Jest to najkrótszy korytarz łączący Chiny z Europą.
- Północny Euroazjatycki korytarz. Biegnie on z północnych Chin, przez Rosję wykorzystując kolej transsyberyjską i przebiega przez Białoruś do Polski.



**Rys. 2.** Główne korytarze Inicjatywy Pasa i Drogi przebiegające przez tereny Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej

Źródło: Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. (2018), *Belt And Road Transport Corridors: Barriers And Investments*.

Należy zwrócić również uwagę, że oba te korytarze przecinają tylko dwie granice celne. Granicę między Chinami i Euroazjatycką Unią Gospodarczą oraz granicę między Euroazjatycką Unią Gospodarczą a Unią Europejską. Między EAUG i UE głównym punktem w transporcie towarowym jest przejście graniczne w okolicy Małaszewicz. Znajduje się ono w północnej części województwa lubelskiego.

Rozwój infrastruktury transportowej prowadzi do rozwoju gospodarki w skali państwowej. Jednakże sytuacja może być odmienna, jeżeli zwróci się uwagę na rozwój poszczególnych regionów w wyniku inwestycji infrastrukturalnych. W niektórych regionach może następować odpływ czynników sprawczych do bardziej atrakcyjnych obszarów. Sytuacja, w której województwo podlaskie jest omijane lub służy jedynie jako teren tranzytowy między Białorusią a resztą Polski i Europy, mogłaby doprowadzić do zjawiska, w którym ten region straci na znaczeniu w porównaniu do innych, dynamiczniej rozwijających się regionów [Yu, 2013, s. 64-65].

W poniższym studium przypadku zaprezentowane zostaną słabe i mocne strony oraz szanse i zagrożenia, które mogą wpłynąć na znaczenie województwa podlaskiego w związku z Inicjatywą Pasa i Drogi. Przedstawione zostaną również perspektywy rozwoju regionu w obliczu tej inwestycji.

**Tab.1.** Analiza SWOT województwa podlaskiego w kontekście Inicjatywy Pasa i Drogi

<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
1. Obecność infrastruktury logistycznej w województwie podlaskim 2. Baza ekspercka 3. Dostępne nieużytki na terenie województwa podlaskiego z możliwościami zagospodarowania 4. Atrakcyjne położenie regionu 5. Wzrost wskaźnika wykorzystania kolei w województwie podlaskim	1. Rozdrobnienia własności gruntów w województwie podlaskim 2. Niski wskaźnik dostępności transportowej województwa 3. Brak rozpoznawalności polskich marek 4. Mała gęstość sieci kolejowej
<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
1. Komplementarne inwestycje infrastrukturalne 2. Rosnące znaczenie przewozów kolejowych 3. Przemysł i eksport do Chin 4. Powiązania regionu z Chinami	1. Podlasie jako wąskie gardło transportu międzynarodowego 2. Zainteresowanie strony chińskiej centrami logistycznymi w innych regionach kraju 3. Problemy z finansowaniem projektu w Polsce 4. Rosyjskie embargo na polskie produkty transportowane do Chin

Źródło: opracowanie własne.

### 3.1. Mocne strony

1. W województwie podlaskim znajduje się wiele przedsiębiorstw zajmujących się logistyką i handlem. Wiele z tych firm obsługuje przesyły w kierunku wschodnim, przede wszystkim z Rosją, niektóre również z krajami Azji Wschodniej. Doświadczenia i relacje tych przedsiębiorców mogą być ważnymi czynnikami wpływającymi na sukces regionu. Znajdują się tutaj również centra logistyczne dające możliwość obsługi ładunków poruszających się po korytarzach Inicjatywy Pasa i Drogi (m.in.: centrum w Łapach, centrum w Łosośnej). W województwie podlaskim zlokalizowane są także cztery z pięciu przejść granicznych z Białorusią.

2. Kolejną mocną stroną jest baza ekspercka województwa. Wielu specjalistów z regionu jest bardzo zainteresowanych rozwojem Inicjatywy Pasa i Drogi. Na podlaskich uczelniach idea rozwoju województwa w perspektywie tego projektu jest również bardzo obiecująca. Na tych uczelniach kształcą się również wielu logistyków, inżynierów i ekonomistów, którzy mogą stanowić wsparcie merytoryczne przy

tym przedsięwzięciu [<https://www.wrotapodlasia.pl/>, 05.06.2020; Nazarko i in., 2015].

3. Liczba nieużytków na terenie województwa podlaskiego jest zdecydowanie wyższa niż w wielu innych województwach. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 2018 roku wynosiła ona 53 853 ha, co stanowi ok. 12% wszystkich użytków w Polsce [<https://bdl.stat.gov.pl/>, 06.06.2020]. Stwarza to możliwość zagospodarowania tych terenów pod budowę np. nowych centrów logistycznych czy magazynów. Najbardziej optymistyczną opcją dla Podlaskiego byłby spadek zdolności przeładunkowych portu w Małaszewiczach (np. z uwagi na częstsze transporty z Chin), stworzenie infrastruktury kolejowej według wymogów Inicjatywy Pasa i Drogi i portu na Podlasiu oraz późniejsze przekierowanie części pociągów tamże. Ze względu na duży obszar niezagospodarowanych terenów w regionie, opcja ta może być brana pod uwagę.

4. Atrakcyjność województwa podlaskiego wynika z jego położenia na granicy Unii Europejskiej z Euroazjatycką Unią Gospodarczą oraz sąsiedztwem województw: mazowieckiego i lubelskiego. Przygraniczne położenie regionu umożliwia bezpośredni transport lądowy pomiędzy krajami bałtyckimi, resztą Unii Europejskiej oraz Dalekim Wschodem. Ponadto, sąsiedztwo z województwem mazowieckim, w którym znajduje się wiele logistycznych przedsiębiorstw oraz lubelskim, w którym zlokalizowany jest port w Małaszewiczach może przyczynić się do rozwoju współpracy między województwem podlaskim a tymi podmiotami.

5. Wskaźnik wykorzystania kolei w województwie podlaskim jest jednym z najniższych w kraju, jednak w ostatnich latach ulega zwiększeniu. Według danych udostępnionych przez Urząd Transportu Kolejowego, w latach 2015–2018 odnotowano wzrost o blisko 55%. Aktualnie roczny wzrost wskaźnika oscyluje wokół 8-9% [Kolej ..., 2019, s. 44], co oznacza, że zainteresowanie przewozami kolejowymi jest coraz większe. Przekłada się to na częstsze remonty oraz powstawanie nowej infrastruktury kolejowej, co w przypadku Inicjatywy Pasa i Drogi może być jedną z kluczowych kwestii decydujących o uwzględnieniu regionu w projekcie.

### **3.2. Słabe strony**

1. Średnia powierzchnia posiadanej ziemi w 2019 roku w województwie podlaskim była wyższa od średniej w Polsce [<https://www.arimr.gov.pl/>, 06.06.2020]. Południowa część województwa cechuje się jednak znacznie wyższym rozdrobnieniem gruntów niż północna [[www.powiat.hajnowka.pl](http://www.powiat.hajnowka.pl), 06.06.2020]. Fragmentaryzacja gruntów utrudnia zarządzanie nimi, problem może się więc pojawić, w sytuacji gdy inwestor chciałby zakupić dużą działkę pod inwestycję logistyczną. Będzie on zmuszony kontaktować się z właścicielami wszystkich działek, które będą znajdować się

w potencjalnym miejscu budowy. Gdy jeden z właścicieli nie zgodzi się na sprzedaż, istnieje możliwość, że inwestor się wycofa, a Podlaskie straci szansę na rozwój potencjału logistycznego regionu.

2. Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej dla ruchu towarowego i pasażerskiego w województwie podlaskim jest jednym z najniższych w kraju [Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego, 2020, s. 33]. Suma relacji transportowych, które przebiegały przez nasze województwo jest więc bardzo niska, co może wpłynąć na lokalizację wielu przedsięwzięć logistycznych. Ponadto, niski wskaźnik dostępności transportowej utrudnia również relacje z partnerami handlowymi.

3. By podlascy przedsiębiorcy mogli zaistnieć na bardzo konkurencyjnym rynku chińskim ich marki muszą być rozpoznawalne. Ta kwestia pozostawia wciąż wiele do życzenia. Świetnie to obrazuje przykład rynku mleczarskiego. Jednym z filarów podlaskiej gospodarki jest właśnie ten przemysł. Nabiał na rynku chińskim jest bardzo pożądanym towarem, kojarzonym z luksusem, a import produktów mleczarski wzrasta z roku na rok [<https://oec.world/>, 30.04.2020]. Jednakże na tym rynku dominują produkty z Australii i krajów zachodniej Europy. Z tego powodu ciężko przebić się podlaskim markom szczególnie, że są to zazwyczaj małe lub średnie przedsiębiorstwa.

4. Województwo podlaskie ma najniższą w kraju gęstość sieci kolejowej, która wynosi 3,9 km na 100 kilometrów kwadratowych. Jest to najniższy poziom tego wskaźnika w kraju, a średnia dla Polski wynosi 6,2 km na 100 kilometrów kwadratowych [Kolej ..., 2019, s. 10]. Jest to bariera dla Inicjatywy Pasa i Szlaku, gdyż ogranicza możliwości transportu ładunków oraz może spowodować zwiększenie obciążenia infrastruktury przez zwiększenie przesyłów.

### 3.3. Szanse

1. Województwo podlaskie położone jest na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych wschód-zachód, północ-południe. Przez ten region przechodzą będą trasy Via Baltica, Via Carpatia i Rail Baltica. Dzięki temu Podlaskie może stać się kluczowym ogniwem transportu w tym rejonie Europy. W związku z tym wspomniane inwestycje mogą działać jako komplementarne do Inicjatywy Pasa i Drogi. Ta infrastruktura może posłużyć do transportu tranzytowego wzdłuż szlaku BRI lub łącząc szlak z krajami południa lub północy. Dzięki tym inwestycjom z perspektywy Inicjatywy Pasa i Drogi województwo podlaskie może być węzłem i skrzyżowaniem dróg i kolei łączące wschód z zachodem oraz północ z południem.

2. Wraz ze zmianami wywołanymi przez katastrofę klimatyczną wzrośnie również zapotrzebowanie na zrównoważone metody transportu. Może to skutkować



zwiększoną rolą transportu kolejowego w przesyłach towarowych. Zakłada się, że zwiększenie nacisku na rolę transportu kolejowego w transportach intermodalnych może być jednym z rozwiązań ograniczających emisję gazów cieplarnianych do atmosfery. Zwiększenie nacisku na transport intermodalny drogowo-kolejowy ogranicza zanieczyszczenia do 77,4% w porównaniu do transportu tylko drogowego [Pignota i in., 2018, s. 21]. Inicjatywa Pasa i Drogi i inwestycje w strukturę kolejową mogą pozwolić województwu podlaskiemu na zwiększenie znaczenia transportu kolejowego oraz modernizację istniejącej infrastruktury. Ma to duże znaczenie, gdyż kolej w obrębie ZLK w Białymstoku jest tylko w niewielkim stopniu zelektryfikowana - 27,8% (w Polsce jest to 59,1%) [Regionalny plan..., 2018, s. 57]. Ta perspektywa pozwala również na potrzebne modyfikacje, które mają przeciwdziałać destruktywnym wpływom zmian klimatu na infrastrukturę [Nemry i Demirel, 2012, s. 72-76].

3. Chiny są jednym z najbardziej obiecujących rynków zbytu na świecie [Kostecka-Tomaszewska, 2019, s. 480]. Podlascy przedsiębiorcy będą mogli coraz łatwiej zaistnieć na rynku chińskim, dzięki rozwojowi połączenia kolejowego Polska-Chiny. Analizując trendy w chińskim imporcie i podlaskim przemyśle, można wyróżnić kilka obiecujących branż, takich jak: mleczarska, jachtowa, meblarska, produkcji części mechanicznych [<https://oec.world/>, 30.04.2020].

4. Wiele jednostek w regionie rozwija partnerskie relacje między Polską a Chinami. Współpraca ta polega na networkingu, promocji regionu i współpracy akademickiej [<https://www.wrotapodlasia.pl>, 05.06.2020]. Dobrym przykładem jest współpraca pomiędzy Wydziałem Inżynierii Zarządzania Politechniki Białostockiej, a Ningbo Institute of Technology Zhejiang University. Tego typu inicjatywy torują drogę do łatwiejszej współpracy i zrozumienia [<https://pb.edu.pl/>, 30.04.2020].

### **3.4. Zagrożenia**

1. Dużym problemem regionu jest mała wydajność przejść granicznych spowodowana słabą infrastrukturą. Sytuacji nie ułatwiają również różne szerokości szyn w Polsce i Białorusi. Przejście graniczne Brześć-Małaszewicze, będące elementem w planie Pasa i Drogi, może być zdecydowanie niewystarczające w obsłudze przyszłych transportów [Lobyrev i in., 2018, s.8]. Wskazuje się, że potrzebne będzie przeniesienie części ładunków podróżujących korytarzami transportowymi szlaku na inne kolejowe przejścia graniczne, np.: Grodno-Kuźnica Białostocka, Swisłocz-Siemianówka [Czerewacz-Filipowicz, 2019, s. 32]. Jest to szczególnie problematyczne ze względu na różną szerokość torów między Polską a Białorusią. Przez województwo podlaskie może również przebiegać najkrótsza droga między Berlinem

a Moskwą, jednak to wymagać będzie przedłużenia drogi ekspresowej S8 od Białegostoku do granicy w Kuźnicy Białostockiej [Kostecka-Tomaszewska i in., 2019, s. 478]. Ten fragment drogi może posłużyć jako element system TEN-T, jednak to wymaga umowy pomiędzy Polską a Białorusią. Brak drożności przejść granicznych i niedostateczna infrastruktura może spowodować, że ładunki w ramach tej inicjatywy będą przejeżdżały innymi liniami kolejowymi, omijając województwo podlaskie lub nawet pomijając Polskę. Przy czym należy zwrócić uwagę, że próby inwestycji w regionie mogą być utrudnione ze względu na ilość obszarów pod ochroną przyrodniczą.

2. Strona chińska, jako element Inicjatywy Pasa i Drogi, identyfikuje jako kluczowe centra logistyczne w Warszawie i Łodzi. Może to świadczyć o tym, że województwo podlaskie zostanie pominięte przez inwestycje związane z Pasem i Szlakiem. W wyniku tego zwiększa się ryzyko, że przez region ładunki będą przemieszczały się tranzytowo. Problemem jest również fakt, że większość planów dotyczących Inicjatywy Pasa i Szlaku identyfikuje przejście graniczne obok Małaszewicz jako punkt, w którym ładunki miałyby przekraczać granicę między Polską a Białorusią.

3. Mimo, iż Polska jest członkiem Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych, który współfinansuje budowę BRI, nie ma on pozwolenia na finansowanie projektów na terenie naszego kraju. Poszukiwanie potencjalnych źródeł finansowania przedsięwzięć logistycznych w województwie podlaskim powinno być więc jednym z kluczowych działań. Zagrożeniem dla projektu byłyby problemy z pozyskaniem takich środków.

4. Rosja niejednokrotnie nakładała embargo na polskie produkty [<https://businessinsider.com.pl>, 12.05.2020]. W przypadku, gdyby nałożone zostało np. na produkty mleczne pochodzące z Podlasia, transport do Chin nie byłby możliwy, ponieważ rosyjskie embargo dotyczy również tranzytu przez tereny Rosji. Mimo zainteresowania Chin, współpraca z Polską w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi prawdopodobnie nie doszłaby wtedy do skutku.

## Podsumowanie

Kluczową kwestią dla rozwoju województwa podlaskiego jest infrastruktura transportowa. Planowane inwestycje drogowe i kolejowe mają wystarczyć w obsłudze przewidywanych ładunków w ramach Inicjatywy Pasa i Drogi. To, co jest i będzie wąskim gardłem to przejścia graniczne. Wymagają one dużych inwestycji w rewitalizację i rozwój. Kluczowa w tej kwestii będzie również współpraca na linii Polska- Białoruś i UE-EAUG. Polski rząd powinien podjąć zdecydowane działania

na arenie międzynarodowej. Dużą szansą jest możliwość otrzymania europejskich inwestycji w ramach programu TEN-T, jeżeli podjęta zostanie współpraca z rządem białoruskim. Pomocny w ukierunkowaniu władz centralnych może być lobbing ze strony przedsiębiorstw oraz naciski organizacji pozarządowych i środowisk akademickich.

Należy kontynuować i rozwijać współpracę pomiędzy jednostkami podlaskimi i chińskimi. Ma to na celu ułatwienie przyszłej współpracy oraz promocję regionu w Chinach. W szczególności zaleca się współpracę z zachodnimi prowincjami. Jednym z celów Inicjatywy Pasa i Drogi jest rozwój zachodniej części Chin. Dzięki współpracy z tym regionem podlascy przedsiębiorcy mogą znaleźć niszę na tym rynku. By wypracować współpracę warto organizować spotkania networkingowe, wyjazdy biznesowe i kampanie reklamowe. Istotną kwestią będzie również pomoc rządów w promocji małych i średnich przedsiębiorstw, bowiem często nie mogą sobie one na to pozwolić. Ważnym aspektem jest również współpraca naukowa, wymiana studencka oraz współpraca w oparciu o miasta partnerskie [Nazarko i in., 2016, s. 5; Nazarko i Kuźmicz, 2017, s. 498].

Władze lokalne powinny zainteresować się możliwościami rozwoju infrastruktury regionu. Zaleca się budowę i modernizację infrastruktury transportowej w perspektywie coraz częstszych anomalii pogodowych związanych ze zmianami klimatycznymi [Nemry i Demirel, 2012, s. 13-25]. Jest to ważny element rozwoju regionu, który może zapobiec utracie jego znaczenia logistycznego w perspektywie nowych wyzwań klimatycznych.

Najkrótsza droga lądowa pomiędzy Chinami a Europą przechodzi przez Polskę, w tym województwo podlaskie. Podlascy przedsiębiorcy, eksperci, studenci i lokalni politycy interesują się Inicjatywą Pasa i Szlaku oraz działają w tej kwestii, jednakże wciąż brakuje inwestycji ze strony władz centralnych. Nie ma również działań, które mogłyby doprowadzić do większej współpracy strony Polskiej i Białoruskiej. Województwo podlaskie powinno zabiegać o to, by na jego terenie następował przeładunek, załadunek i rozładunek towarów z korytarzy na szlaku Inicjatywy Pasa i Drogi. Należy podjąć zdecydowane działania, gdyż może to być szansa dla województwa podlaskiego na odrzucenie statusu „Polski B”.

Kluczowe znaczenie w tej kwestii mają dalsze badania tej tematyki. Potrzebne są bardziej szczegółowe analizy elementów determinujących potencjał logistyczny województwa podlaskiego. Jest to szczególnie ważne ze względu na niestabilną sytuację i możliwe zmiany spowodowane pandemią COVID-19.

## **Literatura**

1. Bednarz P. (2018), *Rosyjskie embargo bez szkody dla polskich rolników. Poradziliśmy sobie*, <https://businessinsider.com.pl/finanse/rosyjskie-embargo-na-polskie-produkty-podsumowanie-zpp/3wtzrfg> [12.05.2020]
2. Bieluczyk S., Korolko E., Kowalczyk Ł. (2019), *Wpływ Nowego Jedwabnego Szlaku na systemy transportowe i gospodarkę Europy*, Akademia Zarządzania Numer 3 (4), Białystok, s. 2-3
3. Cosentino B., Dunmore D., Ellis S., Preti A., Ranghetti D., Routaboul C., Garratt M., Teodoro A., Drew J. (2018), *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, s. 22-23
4. Czerewacz-Filipowicz K. 2019, *The Eurasian Economic Union as an Element of the Belt and Road Initiative The Observatory of Economic Complexity*, Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe Volume 22, Number 2, pp. 32
5. Jarmołowicz T., *Polska kolej a Nowy Jedwabny Szlak*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu Refleksje nr 18, Poznań, s. 115
6. *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 44
7. Kostecka-Tomaszewska L., Czerewacz-Filipowicz K. (2019), *Poland – A Gate to the EU or a Bottleneck in the Belt and Road Initiative*, European Research Studies Journal Volume XXII, Issue 4, pp. 480
8. Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T., Vinokurov E. (2018), *Belt And Road Transport Corridors: Barriers And Investments*, EDB Centre for Integration Studies, Saint Petersburg, pp. 8
9. Łasak P. (2018), *Rola polski w ramach chińskiej inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku*, Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach nr 372, Katowice, s. 183-184
10. Members and Prospective Members of the Bank, AIIB, <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> [11.05.2020]
11. Ministerstwo Spraw Zagranicznych Chińskiej Republiki Ludowej (2018), *Five-Year Plan of Action on Lancang-Mekong Cooperation*, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/43758.htm> [11.06.2020]
12. Nazarko J. (2013), *Regionalny foresight gospodarczy. Scenariusze rozwoju innowacyjności mazowieckich przedsiębiorstw*, ZPWIM, Warszawa, 138 s.
13. Nazarko J., Kuźmich K. A., Czerewacz-Filipowicz K. (2016), *The New Silk Road – Analysis of the Potential of New Eurasian Transport Corridors*, Proceedings of the 9th International Scientific Conference “Business and Management 2016” May 12–13, Vilnius, LITHUANIA

14. Nazarko J., Kuźmicz K. A., *Introduction to the STEEPVL Analysis of the New Silk Road Initiative*, „Procedia Engineering” 2017, Volume 182, pp. 497-503, <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.03.143>
15. Nazarko J., Ejdyś J., Czemieli-Grzybowska W., Dębowska K., Halicka K., Nazarko Ł., Olszewska A.M., Kozłowska J., Gulc A. (2015), *Potencjał naukowo-technologiczny inteligentnej specjalizacji województwa podlaskiego*, Politechnika Białostocka
16. Nemry Fr., Demirel H. (2012), *Impacts of Climate Change: A focus on road and rail transport infrastructures*, JRC Scientific and Policy Reports, s. 72-76
17. *Nowy Jedwabny Szlak - chiński pomysł z polskim wątkiem* (2016), Wrota Podlasia, [https://www.wrotapodlasia.pl/pl/region\\_i\\_gospodarka/wiadomosci/gospodarka/nowy-jedwabny-szlak---chinski-pomysl-z-polskim-watkiem.html](https://www.wrotapodlasia.pl/pl/region_i_gospodarka/wiadomosci/gospodarka/nowy-jedwabny-szlak---chinski-pomysl-z-polskim-watkiem.html) [05.06.2020]
18. Ogłoszenie nr 1 Prezesa Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji z dnia 17 września 2019 r. w sprawie wielkości średniej powierzchni gruntów rolnych w gospodarstwie rolnym w poszczególnych województwach oraz średniej powierzchni gruntów rolnych w gospodarstwie rolnym w kraju w 2019 roku, Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, <https://www.arimr.gov.pl/pomoc-krajowa/srednia-powierzchnia-gospodarstwa.html>
19. Piercy N. (2003), *Marketing. Strategiczna reorganizacja firmy*, Felberg, Warszawa, s. 237-238
20. Pintoa J., Mistageb O., Bilottac P. (2018), Helmersd E. *Road-rail intermodal freight transport as a strategy for climate change mitigation*, *Environmental Development*, 25, pp. 21
21. *Powiat hajnowski pozyskał kolejne fundusze na scalenia* (2019), Starostwo Powiatowe w Hajnówce, <http://powiat.hajnowka.pl/news/aktualnosci/powiat-hajnowski-pozyskal-kolejne-fundusze-na-scalenia> [05.06.2020]
22. Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020 (aktualizacja), (Załącznik do Uchwały Nr 302/4351/2018), Zarząd Województwa Podlaskiego, 2018 r., s. 57
23. Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego 2030, Załącznik do Uchwały Nr XVIII/213/2020 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 27 kwietnia 2020 r., s. 33
24. *Szkola Letnia w Chinach 2019* (2019), Politechnika Białostocka <https://pb.edu.pl/2019/07/08/szkola-letnia-w-chinach-2019/>
25. Szyszko A. (2018), *Rola azjatyckiego banku inwestycji infrastrukturalnych w kontekście Nowego Jedwabnego Szlaku*, *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach* nr 372, Katowice, s. 49
26. The Observatory of Economic Complexity, China, [https://oec.world/en/visualize/tree\\_map/hs92/export/chn/all/show/2018/](https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/export/chn/all/show/2018/) [30.04.2020]

27. Xinhua (2017), *Vision And Actions On Jointly Building Silk Road Economic Belt And 21st-Century Maritime Silk Road*, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c\\_136380414.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm) [05.06.2020]
28. Yu N., de Jong M., Storm S., Mi J. (2013), *Spatial spill-over effects of transport infrastructure: evidence from Chinese regions*, *Journal of Transport Geography*, 28, pp. 64-65

## **Logistical potential of the Podlaskie Voivodeship in the context of the Belt and Road Initiative**

### **Abstract**

The purpose of this article is an attempt of defining logistical potential of the Podlaskie Voivodeship in the context of the Belt and Road Initiative. The effect of this research was an identification of the main strengths and weaknesses as well as future opportunities and threats of the Podlaskie Voivodeship in this area. To achieve the main goal of the paper the following scientific methods were used: an in-depth literature review, elements of SWOT analysis and method of logical construct.

### **Keywords**

Belt and Road Initiative, Podlaskie Voivodeship, logistical potential, SWOT analysis