



**Aleksandra Bartosiewicz**

Uniwersytet Łódzki  
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny  
Katedra Badań Operacyjnych  
aleksandra.bartosiewicz@uni.lodz.pl

**Paulina Szterlik**

Uniwersytet Łódzki  
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny  
Katedra Badań Operacyjnych  
paulina.szterlik@uni.lodz.pl

## ŁÓDŹ NA NOWYM JEDWABNYM SZLAKU. ANALIZA PRZYPADKU

**Streszczenie:** Kiedy w 2013 r. Chińczycy po raz pierwszy zaprezentowali koncepcję budowy Nowego Jedwabnego Szlaku (NJS), sieć kolejowych połączeń miała prowadzić przez Polskę leżącą na odcinku najkrótszego lądowego połączenia Chin z Europą Zachodnią. Od samego początku ważnym punktem na planowanej trasie była Łódź – czwarte co do wielkości oraz trzecie pod względem liczby mieszkańców miasto w Polsce. Dzięki dogodnej lokalizacji oraz dużemu potencjałowi kreatywnemu to właśnie Łódź, jako silny ośrodek gospodarczy i akademicki, dostała szansę na wyspecjalizowanie się w szerokim spektrum usług logistycznych. W prezentowanym artykule autorki próbują ocenić przebieg dotychczasowej współpracy władz miasta z partnerami z Chin oraz zidentyfikować mocne i słabe strony Łodzi w kontekście dalszej współpracy z Państwem Środka, jak również w odniesieniu do planów rozwojowych ośrodka na najbliższą przyszłość.

**Słowa kluczowe:** Łódź, Nowy Jedwabny Szlak, Jeden Pas i Jeden Szlak, współpraca polsko-chińska.

**JEL Classification:** F15, O18, R42.

### Wprowadzenie

Od kilkunastu lat Rzeczpospolita Polska dąży do podtrzymywania dobrych relacji z Chińską Republiką Ludową, uznając dialog polityczny za podstawowy warunek dalszego zacieśniania współpracy gospodarczej między państwami. Kiedy zatem w 2013 r. Nowy Jedwabny Szlak (NJS) stał się najważniejszą kwestią w zagranicznej polityce Państwa Środka, Polska bez wahania przystąpiła do tego nowego chińskiego przedsięwzięcia. Od samego początku Łódź była ważnym punktem na szlaku kolejowym łączącym Chiny z Europą Zachodnią. W ni-

niejszym artykule podjęta zostanie zatem próba oceny przebiegu dotychczasowej współpracy władz Łodzi z partnerami z Chin oraz zidentyfikowania mocnych i słabych stron miasta w kontekście dalszej współpracy z Państwem Środka. W analizowanym studium przypadku wykorzystane zostaną m.in. różnego rodzaju raporty branżowe Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) czy też krajowe i regionalne strategie rozwoju.

## 1. Nowy Jedwabny Szlak – koncepcja i założenia

W 2012 r. rząd ChRL przedstawił plan inicjatywy 16+1 opartej na 12 krokach wzajemnej współpracy Chin z jedenastoma państwami członkowskimi Unii Europejskiej: Bułgarią, Chorwacją, Czechami, Estonią, Litwą, Łotwą, Polską, Rumunią, Słowacją, Słowenią, Węgrami – oraz z pięcioma krajami bałkańskimi: Albanią, Bośnią i Hercegowiną, Czarnogórą, Macedonią i Serbią. Z założenia współpraca ta odnosić się miała do inwestycji infrastrukturalnych, transportu, finansów, turystyki oraz kultury i nauki [*China's Twelve...*, 2015].

Równolegle do organizowanych corocznie spotkań grupy 16+1 rząd ChRL rozpoczął też działania nad wprowadzeniem w życie inicjatywy, która nawiązywać miała do historycznego Jedwabnego Szlaku – sieci połączeń pomiędzy Chinami a Starym Kontynentem i krajami Bliskiego Wschodu. Już w 2013 r. prezydent Chin Xi Jinping wyraził chęć stworzenia Jednego Pasa, Jednego Szlaku, zwanego też inicjatywą Pasa i Szlaku [Bulis, Skapars, 2014].

Z biegiem czasu koncepcję zaczęto rozpatrywać jako formę dialogu Chin z innymi państwami, podczas gdy próba osłabienia negatywnego wizerunku Państwa Środka, postrzeganego dotychczas głównie przez pryzmat ekspansywnej polityki gospodarczej i asertywnej polityki zagranicznej, stała się nadrzędnym celem całego przedsięwzięcia [Dadabaev, 2018]. W rezultacie założenia inicjatywy oparte są obecnie na pięciu filarach [Huang, 2016]:

- 1) koordynacja działań na rzecz wypracowania mechanizmów współpracy i komunikacji;
- 2) promocja niezakłóconego handlu poprzez propagowanie integracji gospodarczej na poziomie regionów i ograniczanie barier handlowo-inwestycyjnych;
- 3) tworzenie więzi międzyludzkich dzięki organizacji wymian akademickich i kulturalnych;
- 4) poprawa łączności poprzez tworzenie odpowiedniej infrastruktury technicznej oraz opracowanie wspólnego systemu standardów;

- 5) integracja finansowa oparta na tworzeniu wspólnych instytucji finansowych oraz koordynacji polityki pieniężnej.

## 2. Łódź – krótka charakterystyka miasta i regionu

Łódź zlokalizowana jest w centrum Polski i Europy. W promieniu 200 km znajduje się większość polskich ośrodków miejskich, a w promieniu 500 km siedem stolic: Warszawa, Berlin, Praga, Wiedeń, Bratysława, Budapeszt i Wilno. Najbliższe otoczenie stolicy województwa łódzkiego to punkt przecięcia najważniejszych krajowych i europejskich szlaków komunikacyjnych. Skrzyżowanie autostrad A1 i A2 w Strykowie zapewnia szybkie połączenie z Warszawą, Poznaniem, Gdańskiem, Toruniem, a bliskość S8, S14 oraz innych dróg ekspresowych daje możliwość szybkiego połączenia z Aglomeracją Śląską i regionem Dolnego Śląska.

Geograficzne położenie regionu na skrzyżowaniu dwóch ważnych szlaków (NJS, Nowy Bursztynowy Szlak<sup>1</sup>) i możliwość szybkiego przemieszczania się w dowolnym kierunku, sprzyjają rozwojowi globalnych centrów logistycznych, produkcyjnych i dystrybucyjnych w tzw. Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (ŁSSE). Co istotne, aż siedemnaście spośród wszystkich 44 miast województwa łódzkiego jest zlokalizowanych w sieci dróg międzynarodowych, a przez sam region przechodzą cztery krajowe ciągi transportowe według europejskiej umowy o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC), w tym pięć linii kolejowego transportu towarowego zaliczanych do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T); tabela 1.

**Tabela 1.** Krajowe oraz międzynarodowe ciągi transportowe w województwie łódzkim

Krajowe ciągi transportowe	Międzynarodowe korytarze towarowe
C-E20	RFC8: Morze Północne – Morze Bałtyckie (wschód – zachód)
C-E65	RFC5: Bałtyk – Adriatyk (północ – południe)
C-E65/1	
Bazowa sieć TEN-T	Linia nr 1: Odcinek Warszawa – Skierniewice – Koluszki Linia nr 4: Warszawa – Mszczonów – Opoczno – Zawiercie Linia nr 14: Odcinek Koluszki – Łódź – Zduńska Wola Linia nr 131: Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Tarnowskie Góry
Kompleksowa sieć TEN-T	Linia nr 25: Łódź – Opoczno – Skarżysko Kamienna – Tamobrzeg – Mielec – Dębica

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wiśniewski [2014, s. 23].

<sup>1</sup> Nowy Bursztynowy Szlak to sieć szybkich kolei, która ma stanowić połączenie między Europą Południową a Północną, wychodząc z Pireus i łącząc trzy morza: Adriatyk, Morze Czarne oraz Morze Bałtyckie.

### 3. Współpraca Łódź–Chengdu w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku

Łódź od wielu lat zabiegała o chińskie względy. Do Chin wielokrotnie jeździł marszałek województwa Witold Stępień oraz prezydent miasta Hanna Zdanowska. Równoległe od 2013 r. łódzka firma Hatrans Logistics rozwijała bezpośrednie towarowe połączenie z Chengdu, jedno z pierwszych w ramach NJS. Trasa liczy prawie 10 tys. km i biegnie przez Kazachstan, Rosję oraz Białoruś, a jadące nią z Chin pociągi docierają do stacji towarowej Łódź Olechów po upływie 12-14 dni [Hatrans YHV Logistics, 2013].

W grudniu 2012 r. wyruszył pierwszy pociąg, który przywiózł na stację Łódź Olechów produkty branży elektronicznej i tekstylia. Potem nastąpiła trzymiesięczna przerwa, podczas której pracowano nad zapewnieniem regularności połączenia i skróceniem czasu transportu do 14 dni. W roku 2013 na trasie odprawiono 42 pociągi, w 2014 r. – 100, w 2015 r. – 460 (po raz pierwszy w obu kierunkach), a w 2016 r. – 960. Według danych za 2017 r. w ramach NJS z Chin do Łodzi przyjechało już 1000 pociągów [Czubiński, 2017b].

Z Chin przywożone są najczęściej wyroby tekstylne, obuwie, sprzęt elektroniczny i AGD, gadżety reklamowe, elementy wyposażenia wnętrz i ogrodów czy sprzęt poligraficzny [Główny Urząd Statystyczny, 2017]. Około 90% produktów trafia na rynek polski, reszta transportowana jest do innych krajów UE. Przez pierwsze dwa lata pociągi wracały do Chin puste. Jednak od 2014 r. w Chengdu zaczęło działać Regionalne Biuro Województwa Łódzkiego i Miasta Łódź. W efekcie tych działań w 2015 r. z Łodzi wyjechał pierwszy skład liczący 41 wagonów, które wypełniono wyprodukowanymi w Polsce częściami samochodowymi, wysokiej jakości artykułami spożywczymi (jabłka, piwo, soki, woda mineralna, wyroby cukiernicze i mleczarskie) i chemicznymi [Biskupski, 2017; Główny Urząd Statystyczny, 2017].

Według najnowszych analiz Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu (PAIH) na chwilę obecną szczególnie duże szanse na sukces w Chinach mają polska zdrowa żywność, kosmetyki, biżuteria, meble, a także urządzenia medyczne, maszyny i części do pojazdów silnikowych [*Polskie firmy zyskały sprzymierzeńca...*, 2018]. Z tego też powodu łódzkie przedsiębiorstwa z branży przetwórczej wciąż starają się budować długotrwałe relacje z chińskimi partnerami. Dla przykładu, w marcu 2018 r. producenci miodów Corpo sp. z o.o. i Ekoostoja, podłódzki producent soków Wiatrowy Sad, zakład wędliniarski IKA PPH oraz firma Soligrano wytwarzająca artykuły śniadaniowe wzięły udział w targach w Chengdu. Była to jedna z części zorganizowanej przez Urząd Marszałkowski w Łodzi

projektu LodzkieGo, którego założeniem jest wspomaganie przedsiębiorstw z województwa łódzkiego w ekspansji na rynkach zagranicznych [Rutkiewicz, 2018b]. Ponadto Łódź jest czynnym partnerem EUPIC – stowarzyszenia działającego pod auspicjami chińskiego Rządu Centralnego, którego głównym zadaniem jest rozwijanie współpracy gospodarczej między przedsiębiorcami z Chin i Europy [Gałczyńska, 2018]. Polscy eksporterzy wciąż liczą też na zniesienie chińskiego embarga na polską wieprzowinę, które władze ChRL ustanowiły w lutym 2014 r. po tym, jak w Polsce wykryto wirusa afrykańskiego pomoru świń. Operator logistyczny połączenia zapewnia, że od dawna przygotowane są rozwiązania do przewozu mięsa w niezależnych kontenerach chłodniczych.

Chociaż pociągi z Łodzi wywożą przede wszystkim towary z Polski, to znajdują się w nich również produkty europejskie. Dzięki temu Łódź stała się portem przeładunkowym Europy w relacjach handlowych z Chinami. Powstać zaczęły inicjatywy mające na celu dalsze zwiększanie ilości eksportowanych dóbr, jak budowa nowoczesnego terminala PCC Intermodal w Kutnie, stanowiącego połączenie kolejowe z Europą Zachodnią, przede wszystkim Rotterdamem, Hamburgiem i Frankfurtem (tabela 2). Oddalony o 75 km od Łodzi terminal jest dogodnym miejscem konsolidacji europejskich towarów w drodze do Chin. Jest to jednocześnie magazyn czasowego składowania, w którego bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się zaplecze logistyczno-dystrybucyjne, magazyny drobnicowe i chłodnicze. Obiekt leży na styku szlaków transportowych północ–południe oraz wschód–zachód. Mieści się bezpośrednio przy linii kolejowej E-20, łączącej Berlin z Warszawą i dalej Moskwą, oraz w pobliżu głównej linii kolejowej Północ–Południe (E-65/131), w korytarzu transportowym Bałtyk–Adriatyk, a także w pobliżu dróg krajowych i autostrad, m.in. A1, A2, DK92, DK1, DK60 [PCC Intermodal, 2018].

**Tabela 2.** PCC Intermodal – Terminal PCC Kutno

<b>Informacje ogólne</b>	
Droga krajowa/autostrada	DK1/DK60/DK92/A1/A2
Odległość od drogi krajowej/autostrady (km)	22/4/1/3/40
Linia kolejowa / nr linii kolejowej	E20/131
Odległość od linii kolejowej (km)	0/70
<b>Infrastruktura i wyposażenie</b>	
Powierzchnia całkowita (ha)	11
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa (TEU)	250 000
Powierzchnia składowa (TEU)	4 000
Wyposażenie w pojazdy podnośnikowo-przeładunkowe	5 reach-stackerów 1 empty handler 1 ciągnik terminalowy

## cd. tabeli 2

Infrastruktura kolejowa	
Liczba bocznic kolejowych	1
Liczba i długość torów kolejowych (m)	4 x 700
Liczba suwnic kolejowych	2
Łączna długość torów dla kolei normalnotorowej (m)	3 500

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego [2018b].

W województwie łódzkim zlokalizowane są ponadto jeszcze cztery mniejsze terminale intermodalne, które pomagają w dalszej obsłudze i dystrybucji towarów napływających do Polski w ramach kolejowej relacji Łódź–Chengdu. Jeden z nich (Terminal Kontenerowy Łódź Chojny) zlokalizowany jest w Łodzi w pobliżu DK1, DK14 i A1, dwa kolejne znajdują się w Radomsku (Terminal Kontenerowy Radomsko, Erontrans Terminal Kontenerowy w Radomsku) niedaleko DK1, DK42, DK91, a jeden w Strykowie (Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie), w sąsiedztwie DK1, DK14 oraz A1 i A2. Każdy z terminali wyposażony jest we własną bocznicę kolejową. Łączna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa terminali wynosi 176 tys. TEU, a powierzchnia składowa – 8,5 tys. TEU. Dodatkowy potencjał regionu stanowią ponadto dwa terminale: w Krzewiu k. Kutna i Piotrkowie Trybunalskim, obecnie nieobjęte jednak przez operatorów.

#### 4. Projekt budowy chińskiego terminala intermodalnego w Łodzi

Od momentu zainaugurowania regularnych połączeń ze stolicą Syczuanu mówiono o konieczności powstania w Łodzi terminala dedykowanego wyłącznie połączeniom kontenerowym między Polską a Chinami. Firma Hatrans zawiązała więc z chińskim partnerem spółkę joint venture, która miała zakupić odpowiedni teren i przeprowadzić planowaną inwestycję. Omawiany terminal miał być częścią Multimodalnego Parku Technologicznego, na który składać się miały nie tylko terminal kolejowy, ale również pola odkładcze na kontenery, urządzenia umożliwiające załadunek w systemie „tiry na tory”, powierzchnie magazynowe w różnych konfiguracjach (wysoki skład, *cross dock*, strefy *rework* i *showroom*), zaplecze biurowe [Rulski, 2017].

Kiedy w 2015 r. należąca do Agencji Mienia Wojskowego (AMW) trzydziestotrzyhektarowa działka po dawnej jednostce wojskowej usytuowana przy ul. Pryncypalnej 94 wpisana została w LSSE, wydawało się, że wreszcie znaleziono idealną lokalizację. Dzięki znajdującej się na rozpatrywanym terenie bocznicy kolejowej można było znacznie zmniejszyć koszty planowanej inwe-

stycji. Niestety AMW dwukrotnie odwołała przetarg na wspomniany teren, tłumacząc się koniecznością „dokonania ponownej analizy sposobu zagospodarowania nieruchomości” [Grabski, 2017].

Ponieważ chińscy przedsiębiorcy nadal chcieli zwiększać dostawy drogą kolejową (docelowo nawet o 100%) i zainteresowani byli budową w Łodzi tzw. magazynów buforowych, prezes ŁSSE zaoferował stronie chińskiej rozbudowę terminala firmy Spedcont na Olechowicze o okoliczne tereny, których właścicielem jest łódzka strefa. Jednocześnie we wrześniu 2017 r. ŁSSE podpisała porozumienie z międzynarodowym węzłem kolejowym w Chengdu, dzięki czemu Łódź oficjalnie stała się częścią NJS. Na 55 hektarach powstać ma kompleks przeładunkowo-magazynowo-dystrybucyjny zdolny przyjąć w ciągu doby miliony przesyłek i obsłużyć tysiące kontenerów z towarami [*Łódzka SSE zawarła porozumienie...*, 2017].

W zaistniałej sytuacji zarządzająca terminalem Spedcont grupa Pekaes postanowiła zainwestować w łódzki hub. Na jego terenie powstać mają m.in. nowe place do składowania o łącznej powierzchni 104 tys. m<sup>2</sup> (por. tabela 3). Wartość inwestycji szacowana jest na kilkadziesiąt mln zł. W 2018 r. spółka powiększyła plac składowy o 2,5 ha oraz uruchomiła kolejną suwnicę kontenerową i zwiększyła flotę naczep kontenerowych ze 100 do 120 [*Coraz większy ruch na Jedwabnym Szlaku*, 2018]. Prognozy zakładają, że ilość towarów przywożona z Chin wzrośnie w najbliższym czasie o 20%, a dzięki rozbudowie terminal będzie mógł docelowo obsługiwać nawet dwukrotnie więcej pociągów niż dotychczas [Kapczyńska, 2017; 2018].

**Tabela 3.** Terminal Kontenerowy Spedcont Łódź

<b>Informacje ogólne</b>	
Droga krajowa/autostrada	713/A1
Odległość od drogi krajowej/autostrady (km)	6/5
Linia kolejowa / nr linii kolejowej	C-E65/1
Odległość od linii kolejowej (km)	1
<b>Infrastruktura i wyposażenie</b>	
Powierzchnia całkowita (ha)	14,6
Aktualna maksymalna roczna możliwość przeładunkowa (TEU)	80 000-100 000
Powierzchnia składowa (TEU)	8 000
Wyposażenie w pojazdy podnośnikowo-przeładunkowe	3 reach-stackery 2 suwnice bramowe 1 empty handler
<b>Infrastruktura kolejowa</b>	
Liczba bocznic kolejowych	1
Liczba i długość torów kolejowych (m)	2 x 400
Liczba suwnic kolejowych	2
Łączna długość torów dla kolei normalnotorowej (m)	1 400

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego [2018a], Spedcont [2019].

Łódź nadal się rozwija. Na łódzkim Olechowie, w pobliżu terminala Spedcont, 4 km od zjazdu z autostrady A1, 17 km od łódzkiego lotniska i zaledwie 30 km od węzła Łódź Północ (skrzyżowanie autostrad A1 i A2), powstaje nowa dzielnica przemysłowa [*Są tereny, można budować...*, 2017]. W 2018 r. BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego sp. z o.o. zakończyła tu budowę nowego centrum logistycznego o powierzchni 79 tys. m<sup>2</sup> z dwoma bocznicami kolejowymi, które połączone będą ze stacją kolejową Łódź Olechów. Cały odcinek ma mieć długość 2,5 km, a z bocznicy odjeżdżać będą składy o długości nawet 600 m. Według zapowiedzi inwestora drogą kolejową ma być przewożonych ok. 30% ładunków [Czubiński, 2017a]. Obiekt powstał na terenie największego w Polsce kompleksu dystrybucyjnego Central European Logistics Hub zarządzanego przez Panattoni Europe. Obok hali BSH niebawem otworzą kolejne centra logistyczne, wchodzące w skład hubu logistycznego Panattoni. Zajmą je m.in. Media Expert, Whirlpool, Smyk czy Compin. W niedalekiej przyszłości Panattoni Europe zamierza dokupić okoliczne działki, aby mieć do dyspozycji 1 mln m<sup>2</sup> powierzchni. Do 2023 r. w kompleksie pracę znaleźć ma nawet ok. 7 tys. osób. Inwestycja tego typu to nie tylko szansa na nowe miejsca pracy i dalszy rozwój miasta, ale także realne wpływy z tytułu podatków. Według szacunków z podatku od nieruchomości i PIT do miejskiej kasy wpłynie ok. 40 mln zł rocznie [Janocha, 2018; Jaroń, 2018].

Co istotne, w 2018 r. uruchomione zostały nowe inwestycje nie tylko w samej Łodzi, ale i w województwie łódzkim. W kwietniu skończyła się m.in. budowa jednej z czterech części liczącego 130 tys. km<sup>2</sup> centrum logistycznego Zalando w Głuchowie. Uruchomienie nowego magazynu zaplanowano na jesień 2019 r. [*Zalando & Goodman świętują...*, 2018]. Z kolei w wyniku wstępnego porozumienia zawartego w 2017 r. między Poczta Polska a China Post, dotyczącego transportu przesyłek drogą lądową z portu przeładunkowego w Małaszewiczach do 30 krajów europejskich, Poczta Polska zainteresowana jest stworzeniem w pobliżu Łodzi hubu logistycznego dla e-commerce. Nieoficjalnie mówi się nawet, że teren dawnej bazy wojskowej przy ul. Pryncypalnej 94 trafi pod inwestycję Spółki Skarbu Państwa z branży pocztowej i kurierskiej [Pawłowski, 2017; *Na obrzeżach Łodzi...*, 2018].



## 5. Perspektywy i plany na przyszłość

Niewykluczone, że w niedalekiej przyszłości powstanie w regionie łódzkim<sup>2</sup> kolejny niezależny terminal do obsługi handlu z Chinami. Pamiętać należy bowiem, że aby na dłużej zatrzymać pociągi z Chengdu i Xiamen<sup>3</sup> w Łodzi, należy chińskim partnerom umożliwić zbudowanie własnego terminala, który zapewni im najniższe koszty. Ponadto każda tego typu inwestycja to świetna promocja miasta i regionu oraz ogromna szansa dla rozwoju gospodarczego całego województwa.

Budowa nowego terminala lub nawet szerzej rozumianego centrum logistycznego doprowadziłaby do powstania 1-3 tys. nowych miejsc pracy i umożliwiłaby obsługę magistrali komunikacyjnej Chengdu – Europa Środkowa. Co więcej, inwestycja ta zapewniłaby wyższe wpływy z podatków, a Uniwersytet Łódzki i Politechnika Łódzka zyskałyby studentów kierunków logistycznych, którzy zostaliby na stałe w Łodzi oraz mieli po studiach możliwość zyskania dobrze płatnej i perspektywicznej pracy. Z kolei absolwenci łódzkich uczelni, dzięki dobrze płatnym posadom i stabilnemu życiu zawodowemu, przyczyniliby się do rozwoju miasta, w którym żyjąc, pracując i konsumując, napędzaliby lokalny rynek handlu i usług [Darda, 2017; Karolewska, 2017].

W 2018 r. Liu Guangyuan, który od marca 2018 r. pełni funkcję ambasadora ChRL, odwiedził Łódź i rozmawiał z marszałkiem województwa o możliwości powstania dużego węzła logistycznego. Na chwilę obecną nadal jednak nie wiadomo, czy Chińczycy nie poszukają nowego miejsca dla inwestycji poza regionem łódzkim<sup>4</sup>, a nawet Polską. W dotychczasowej współpracy z Państwem Środka największy problem stanowiła przede wszystkim ograniczona przepustowość polsko-białoruskiej stacji granicznej w Małaszewiczach oraz czasochłonne procedury administracyjne, niepotrzebnie wydłużające czas przewozu towarów [Urząd Transportu Kolejowego, 2016; Rutkiewicz, 2018a].

Z drugiej strony, na korzyść Polski przemawiają statystyki. Rok 2017 był bardzo korzystny dla kolei. Wzrosły wszystkie parametry przewozowe, a przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę ponad 1,5 mln TEU.

---

<sup>2</sup> Operator połączenia zaproponował chińskim kontrahentom budowę terminala na innym obszarze województwa łódzkiego, gdyż w Łodzi nie ma już terenów o powierzchni co najmniej 30 ha, skomunikowanych kolejowo równie dobrze jak ul. Pryncypalna [Czubiński, 2017a].

<sup>3</sup> W sierpniu 2015 r. uruchomione zostało kolejne połączenie na trasie Łódź–Chengdu–Xiamen.

<sup>4</sup> W międzyczasie, 7 listopada 2018 r. spółka PKP LHS (Linia Hutnicza Szerokotorowa) podpisała umowę z władzami Chengdu, dotyczącą przewozu kontenerów drogą kolejową do Sławkowa w okolicach Olkusza, gdzie znajduje się terminal w/w spółki. Połączenie ma być otwarte w 2019 r. Jest chwilowo kwestią sporną, czy małopolska baza przeładunkowa powstaje obok bazy łódzkiej, czy może zamiast niej [Czy Łódź straciła pozycję..., 2018].

W porównaniu z 2016 r. stanowiło to wzrost o 16,1% [Urząd Transportu Kolejowego, 2018c]. Z kolei na przestrzeni lat 2009-2014 wielkość przeładunków kontenerowych w województwie łódzkim zwiększyła się ponad czterdziestokrotnie, a łączna powierzchnia parków magazynowych na koniec lipca 2015 r. wynosiła ok. 1,02 mln m<sup>2</sup>, co stanowiło 12,3% powierzchni zasobów magazynowych całego kraju [Zarząd Województwa Łódzkiego, 2016].

Co więcej, mając na względzie planowany rozwój NJS, PKP CARGO, spółka obsługująca regularne połączenia kontenerowe Chiny–Polska podejmuje liczne działania w ramach współpracy wielostronnej i bilateralnej z partnerami z krajów leżących na trasie NJS. Również PKP LHS podpisało dwa listy intencyjne o planach rozwoju przewozów intermodalnych pomiędzy krajami UE, Kaukazu i Azji. Ponadto w październiku 2016 r. spółka wstąpiła do Komitetu Koordynacyjnego Międzynarodowej Transkaspjskiej Trasy Transportowej (MTTT), stanowiącego południową trasę NJS [Skrzydło, 2018].

Z kolei 15 września 2015 r. Rada Ministrów przyjęła Krajowy Program Kolejowy (KPK) do 2023 r., który określa zadania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK [Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, 2015]. Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowej [Engelhardt, 2013]. Co istotne z punktu widzenia regionu łódzkiego, KPK obejmuje wiele projektów modernizacyjnych, których realizacja znacząco przyczyni się do usprawnienia towarowych przewozów kolejowych w Łodzi i okolicach. Najważniejsze z nich to modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej na linii nr 4, udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego na odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec, budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego, dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska czy też zwiększenie dostępności magistrali E20 i C-E20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych.

W odniesieniu do transportu kolejowego również Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020 i Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego z 2010 r. zakładają rozwój kolejowych powiązań zewnętrznych i wewnętrznych o znaczeniu strategicznym oraz rozwój proekologicznego transportu towarowego, w tym węzłów intermodalnych i logistyki transportowej, w ramach którego planowane jest wsparcie przekształcenia istniejących stacji kontenerowo-przeładunkowych w terminale intermodalne, budowa nowych terminali, modernizacja systemu powiązań transportowych i komunikacyjnych po-

między stacjami przeładunkowymi, centrami logistycznymi, lotniskami cargo i strefami ekonomicznymi. W Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Łódzkiego (KTdWŁ) z 2014 r. wskazano natomiast listy przedsięwzięć do realizacji na terenie województwa łódzkiego, w tym w zakresie transportu kolejowego. Najważniejsze z nich to przede wszystkim, ponownie, udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec oraz poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno, prace na linii kolejowej E20 (odcinek Warszawa – Poznań) czy też prace na linii kolejowej nr 18 (odcinek Kutno – Toruń Główny). W grupie przedsięwzięć warunkowych KTdWŁ wymieniono również projekt budowy bazy logistycznej, przeładunkowej i parku przemysłowego dla obsługi połączenia Łódź–Chengdu (Olechów) oraz etapowanie zadań inwestycyjnych dla budowy portu multimodalnego Zduńska Wola – Karsznice, w tym budowy centrum logistycznego Zduńska Wola – Karsznice, budowy/przebudowy infrastruktury drogowej i uzbrojenia terenów inwestycyjnych [Zarząd Województwa Łódzkiego, 2016].

Część z wymienionych projektów jest już w trakcie realizacji (np. prace na linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno i Warszawa – Poznań czy też na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno – Toruń Główny). Realizacja niektórych projektów rozpocznie się w 2019 r. (m.in. projekt „Modernizacja 14 szt. obiektów inżynierskich wraz z przebudową dróg technologicznych na szlaku Idzikowice – Opoczno Płd.”, prace związane z budową podziemnej linii kolejowej Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec). W połowie 2019 r. podpisana zostanie dopiero umowa na dokończenie budowy wiaduktu wschodniego na stacji Łódź Kaliska. Z kolei podczas lipcowego spotkania marszałka województwa łódzkiego Grzegorza Schreibera oraz przedstawicieli największych spółek PKP i samorządowców ze Zduńskiej Woli podjęto wstępne decyzje w sprawie budowy portu kolejowo-drogowego k. Zduńskiej Woli [*Jest decyzja o budowie portu...*, 2019]. Potwierdza to raz jeszcze, że od momentu, gdy nawiązano współpracę z Chinami w ramach NJS, Łódź traktuje to polsko-chińskie przedsięwzięcie bardzo poważnie.

Na podsumowanie powyższych rozważań w tabeli 4 przedstawiono analizę SWOT dla kolejowego transportu multimodalnego towarów w województwie łódzkim. Analiza przeprowadzona została przez autorki tekstu na podstawie zebranych na potrzeby niniejszego artykułu informacji oraz wiedzy własnej.

**Tabela 4.** Analiza SWOT dla kolejowego transportu multimodalnego towarów w województwie łódzkim

Szanse	Mocne strony	Słabe strony	Zagrożenia
Rozpoczęty proces modernizacji infrastruktury kolejowej	Funkcjonujące terminale multimodalne	Niewykorzystany potencjał terminali w Krzewiu i Piotrkowie Tryb.	Brak prac przygotowawczych dla inwestycji po 2020 r.
Otwarcie na rynki azjatyckie i udział w projekcie NJS	Funkcjonowanie połączeń cargo Łódź–Chengdu oraz Łódź–Xiamen	Brak szybkich i sprawnych połączeń kolejowych Łodzi z krajem i Europą	Brak jednolitej polityki państwa w zakresie budowy „suchego portu” w Łodzi
Wzrastający popyt na kolejowe przewozy transportem intermodalnym	Bardzo dobra dostępność kolejowym transportem towarowym (korytarze transportowe TEN-T)	Istnienie „wąskich gardeł” w układzie kolejowym	Umowa PKP LHS z władzami Chengdu o przewóz kontenerów drogą kolejową do Sławkowa
Próba wykorzystania potencjału stacji przeladunkowej w Zduńskiej Woli	Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna (LSSE)	Brak integracji systemów w Łódzkim Węzle Kolejowym	Rosnąca konkurencja ze strony rosyjskich i niemieckich firm**
Budowa w Łodzi nowej dzielnicy przemysłowej	Polsko-chińska współpraca naukowo-kulturalna	Słaba przepustowość stacji w Małaszewiczach	Przebieg trasy przez terytorium Federacji Rosyjskiej

\* Uniwersytet Łódzki współpracuje z Uniwersytem Syczuańskim, Politechnika Łódzka realizuje wspólne projekty naukowe ze swoimi chińskimi partnerami, w Łodzi występują artyści z Opery Syczuańskiej, a w 2019 r. muzycy Filharmonii Łódzkiej będą występować w Chengdu [Gałczyńska, 2018].

\*\* Rosyjska spółka kolejowa RZD Logistics i niemiecka firma DB Cargo chcą przekierować dostawy ładunków z Chin do Kaliningradu i Petersburga, a potem do niemieckich portów. Oznacza to pominięcie Polski [Jedwabny Szlak ominie Polskę..., 2018].

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bartosiewicz, Sztetlik [2019, s. 15].

## Podsumowanie

Od 2013 r. Łódź jest ważnym punktem na trasie chińskiego NJS. Dzięki swojej dogodnej lokalizacji oraz dużemu potencjałowi rozwojowemu miasto dostało szansę na dalszy rozwój i wyspecjalizowanie się w szerokim spektrum usług logistycznych. W ciągu minionych 6 lat dużo się w Łodzi i okolicach zmieniło. Powstały nowe lub rozbudowane zostały już istniejące terminale multimodalne, rozpoczął się też proces modernizacji infrastruktury kolejowej. Co istotne z punktu widzenia zacieśniania polsko-chińskich więzi gospodarczych, podjęta została też współpraca na polu naukowo-kulturalnym.

Zgromadzone na potrzeby niniejszego artykułu informacje pozwalają na wyciągnięcie wniosku, iż dalsza współpraca władz miasta Łodzi z chińskimi przedstawicielami wydaje się niezagrażona. Biorąc pod uwagę dane dla przewozów wzdłuż NJS, w 2017 r. z Chin do Łodzi przyjechało blisko tysiąc pociągów. Chińscy przedsiębiorcy chcą jednak dalej zwiększać dostawy drogą kolejową, docelowo nawet o 100%. Zainteresowani są też budową w Łodzi hal i magazynów.

nów buforowych, w których składowane byłyby duże ilości chińskich towarów oraz montowane byłyby przywożone w częściach a sprowadzane z Chin urządzenia [Czubiński, 2017b]. W wyniku rosnących rokrocznie potoków napływających z Chengdu do Łodzi kontenerów zarządzająca łódzkim terminalem firma Hatrans planuje dalszą jego rozbudowę oraz, jeśli będzie to możliwe, budowę kolejnego terminala kontenerowego we współdziale z partnerami z Chin. Terminal dedykowany byłby tylko i wyłącznie obsłudze ładunków w relacjach z Państwem Środka [Czubiński, 2019]. Wszystko wskazuje zatem na to, iż w najbliższej przyszłości Łódź umocni swoją dotychczasową pozycję na chińskim jedwabnym szlaku.

## Literatura

- Bartosiewicz A., Szterlik P. (2019), *Łódź's Benefits from the One Belt One Road Initiative*, "International Journal of Logistics Research and Applications", Vol. 22, Iss. 1, s. 1-17.
- Biskupski Z. (2017), *PEKAES już codziennie rusza na Jedwabny Szlak. Zapewnia przewóz towarów nawet małym firmom*, „Dziennik Bałtycki”, 7 marca, <http://www.dziennikbaltycki.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-kraju-i-ze-swiata/a/pekaes-juz-codziennie-rusza-na-jedwabny-szlak-zapewnia-przewoz-towarow-nawet-malym-firmom,11858840/> (dostęp: 19.03.2018).
- Bulis A., Skapars R. (2014), *Development of "New Silk Road" Northern Branch through Seaport of Riga in Latvia*, "Procedia – Social and Behavioral Sciences", Vol. 150, s. 1222-1229.
- Chengdu Hatrans YHF Intermodal Logistics (2013), *"New Vision of Silk Road" China–Europe International AIR-TRAIN from Chengdu/China to Poland/Europe*, Łódź.
- China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries* (2015), 26 January, [http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz\\_1/t1410595.htm](http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410595.htm) (dostęp: 30.01.2019).
- Coraz większy ruch na Jedwabnym Szlaku* (2018), „Rynek Infrastruktury”, 9 listopada, <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/kolej/coraz-wiekszy-ruch-na-jedwabnym-szlaku-64976.html> (dostęp: 26.01.2019).
- Czubiński R. (2017a), *Łódź: Nowa bocznica na Olechowie. Pierwsza od lat*, „Rynek Kolejowy”, 1 czerwca, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/lodz-nowa-bocznica-na-olechowie-pierwsza-od-lat-81962.html> (dostęp: 27.01.2019).
- Czubiński R. (2017b), *Nowy Jedwabny Szlak: Łódzkie w awangardzie*, „Rynek Kolejowy”, 28 marca, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/nowy-jedwabny-szlak-lodzkie-w-awangardzie-80983.html> (dostęp: 18.03.2018).
- Czubiński R. (2019), *Hatrans: Przyszłość połączenia Łódź–Chengdu jest niezagrażona*, „Rynek Kolejowy”, 4 kwietnia, <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/>

- hatrans-przyszlosc-polaczenia-lodz--chengdu-jest-niezagrozona-91362.html (dostęp: 22.05.2019).
- Czy Łódź straciła pozycję na Nowym Jedwabnym Szlaku, czy też może ją umacnia? (2018), *Tu Łódź*, 14 listopada, <https://www.tulodz.pl/wiadomosci,czy-lodz-stracila-pozycje-na-nowym-jedwabnym-szlaku-czy-tez-moze-ja-umacnia,wia5-3273-11354.html> (dostęp: 26.01.2019).
- Darda M. (2017), *Europejskie Centrum Logistyczne za 1 mld w Łodzi?*, Urząd Miasta Łodzi, 19 października, <https://uml.lodz.pl/aktualnosci/artukul/nie-dla-lodzi-europejskie-centrum-logistyczne-id15926/2017/10/19/> (dostęp: 10.04.2018).
- Dadabaev T. (2018), “*Silk Road*” as Foreign Policy Discourse: The Construction of Chinese, Japanese and Korean Engagement Strategies in Central Asia, “*Journal of Eurasian Studies*”, Vol. 9, Iss. 1, s. 30-41.
- Engelhardt J. (2013), *Polityka państwa w zakresie transportu intermodalnego w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki”, nr 778(22), s. 57-80.
- Galczyńska M. (2018), *Kolej na Chiny, czyli ‘Nowy Jedwabny Szlak’. Syczuan coraz bliżej Łódzkiego*, 8 października, <https://lodz.onet.pl/kolej-na-chiny-czyli-nowy-jedwabny-szlak-syczuan-coraz-blizej-lodzkiego/7ddk4yn> (dostęp: 26.01.2019).
- Główny Urząd Statystyczny (2017), *Rocznik statystyczny handlu zagranicznego 2017*, Warszawa.
- Grabski B. (2017), *Odpowiedź na interpelację nr 11113 w sprawie przetargu Agencji Mienia Wojskowego na sprzedaż działki pod terminal kontenerowy w Łodzi*, 28 kwietnia, Warszawa.
- Hatrans YHV Logistics (2013), *New Silk Road. Fastest Connection China–Europe–China*, Łódź.
- Huang Y. (2016), *Understanding China’s Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment*, “*China Economy Review*”, Vol. 40, s. 314-321.
- Janocha A. (2018), *Powstaje Central European Logistic Hub – Nowa Dzielnic Przemysłowa w Łodzi*, Urząd Miasta Łodzi, 10 października, <https://uml.lodz.pl/aktualnosci/artukul/powstaje-central-european-logistic-hub-nowa-dzielnic-przemyslowa-w-lodzi-id23605/2018/10/10/> (dostęp: 27.01.2019).
- Jaroń M. (2018), *Inwestycje w Łodzi. Gigantyczne centrum logistyczne BSH oficjalnie otwarte*, „*Gazeta Wyborcza*”, 5 kwietnia, <http://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,23230664,inwestycje-w-lodzi-gigantyczne-centrum-logistyczne-bsh-oficjalnie.html> (dostęp: 27.01.2019).
- Jedwabny Szlak ominię Polskę? W tle rosyjskie i niemieckie firmy* (2018), „*Do Rzeczy*”, 15 maja, <https://dorzeczy.pl/kraj/64425/Jedwabny-Szlak-ominie-Polske-W-tle-rosyjskie-i-niemieckie-firmy.html> (dostęp: 27.01.2019).
- Jest decyzja o budowie portu multimodalnego pod Łodzią* (2019), Portal Samorządowy, 5 lipca, <https://www.portalsamorzadowy.pl/wydarzenia-lokalne/jest-decyzja-o-budowie-portu-multimodalnego-pod-lodziami,128451.html> (dostęp: 7.07.2019).

- Kapczyńska K. (2017), *Chiński smok stawia na Łódź*, „Puls Biznesu”, 26 kwietnia, <https://www.pb.pl/chinski-smok-stawia-na-lodz-860320> (dostęp: 14.04.2018).
- Kapczyńska K. (2018), *Łódź na Jedwabnym i Bursztynowym Szlaku*, „Puls Biznesu”, 18 lutego, <https://www.pb.pl/lodz-na-jedwabnym-i-bursztynowym-szlaku-905899> (dostęp: 20.04.2018).
- Karolewska H. (2017), *Nie dla Łodzi europejskie centrum logistyczne?*, Urząd Miasta Łodzi, 19 października, <https://uml.lodz.pl/aktualnosci/artukul/nie-dla-lodzi-europejskie-centrum-logistyczne-id15926/2017/10/19/> (dostęp: 9.04.2018).
- Łódzka SSE zawarła porozumienie z węzłem kolejowym w Chengdu* (2017), „Bankier”, 21 września, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Lodzka-SSE-zawarla-porozumienie-z-wezlem-kolejowym-w-Chengdu-4010195.html> (dostęp: 26.01.2019).
- Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (2015), *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*, Warszawa.
- Na obrzeżach Łodzi powstanie gigantyczny hub logistyczny. Poczta Polska w natarciu* (2018), Tu Łódź, 30 kwietnia, <https://www.tulodz.pl/wiadomosci,na-obrzezach-lodzi-powstanie-gigantyczny-hub-logistyczny-poczta-polska-w-natarciu-wideo,wia5-3273-8016.html> (dostęp: 27.01.2019).
- Pawłowski Ł. (2017), *Poczta Polska zawarła porozumienie z China Post*, „Bankier”, 25 września, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Poczta-Polska-zawarla-porozumienie-z-China-Post-4011499.html> (dostęp: 27.01.2019).
- PCC Intermodal (2018), *Terminal Kutno*, <http://www.pccintermodal.pl/terminal-kutno/> (dostęp: 24.04.2018).
- Polskie firmy zyskały sprzymierzeńca na Nowym Jedwabnym Szlaku* (2018), TVP Info, 22 listopada, <https://www.tvp.info/40084233/polskie-firmy-zyskaly-sprzymierzenca-na-nowym-jedwabnym-szlaku> (dostęp: 26.01.2019).
- Rulski M. (2017), *O Nowym Jedwabnym Szlaku rozmawiamy z Tomaszem Grzelakiem Prezesem Zarządu firmy Hatrans*, Tu Łódź, 13 stycznia, <https://www.tulodz.com/wiadomosci,o-nowym-jedwabnym-szlaku-rozmawiamy-z-tomaszem-grzelakiem-prezesem-zarzadu-firmy-hatrans,wia5-3266-739.html> (dostęp: 30.03.2018).
- Rutkiewicz P. (2018a), *Chińczycy zainwestują w Łodzi? Zainteresowania nie tracą*, „Gazeta Wyborcza”, 18 września, <http://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,23930946,inwestycje-w-lodzi-z-chińskim-kapitałem-chińczycy-nie-traca.html?disableRedirects=true> (dostęp: 26.01.2019).
- Rutkiewicz P. (2018b), *Łódzkie przedsiębiorstwa walczą o chiński rynek. Sukces misji gospodarczej*, „Gazeta Wyborcza”, 28 marca, <http://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,23203600,lodzkie-przedsiębiorstwa-walczą-o-chiński-rynek-sukces-misji.html> (dostęp: 26.01.2019).
- Są tereny, można budować w Łodzi centrum logistyczne* (2017), „Na kolei”, 24 lutego, <https://www.nakolei.pl/sa-tereny-mozna-budowac-lodzi-centrum-logistyczne/> (dostęp: 27.01.2019).

- Skrzydło J. (2018), *Odpowiedź na interpelację nr 9193 w sprawie projektu Nowego Jedwabnego Szlaku z Chin do Polski*, 18 lipca, Warszawa.
- Spedcont (2019), *Możliwości techniczne terminalu kontenerowego*, Łódź, <http://www.spedcont.pl/oferta.html> (dostęp: 27.01.2019).
- Urząd Statystyczny w Łodzi (2016), *Statystyka Łodzi*, Łódź.
- Urząd Statystyczny w Łodzi (2018), *Łódź w liczbach 2017*, Łódź.
- Urząd Transportu Kolejowego (2016), *Analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych*, Warszawa.
- Urząd Transportu Kolejowego (2018a), *Terminal Kontenerowy Spedcont Łódź*, <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktur/mapa-obiektow-infrastru/terminale-intermodalne/12967,Terminal-Kontenerowy-Spedcont-Lodz.html> (dostęp: 23.04.2018).
- Urząd Transportu Kolejowego (2018b), *Terminale intermodalne*, <https://www.utk.gov.pl/> (dostęp: 24.04.2018).
- Urząd Transportu Kolejowego (2018c), *Przewozy intermodalne w 2017 roku. Podsumowanie Prezesa UTK*, Warszawa.
- Wiśniewski S. (2014), *Spójność sieci transportowych województwa łódzkiego w świetle analiz grafowych*, „Transport Miejski i Regionalny”, nr 9, s. 22-28.
- Zalando & Goodman świętują zawieszenie wiechy w podłódzkim Gluchowie (gm. Tuszyń) (2018), Tu Łódź, 25 kwietnia, <https://www.tulodz.pl/wiadomosci,zalando-goodman-swietuja-zawieszenie-wiechy-w-podlodzkim-gluchowie-gm-tuszyn-wideo-foto,wia5-3273-7942.html> (dostęp: 27.01.2019).
- Zarząd Województwa Łódzkiego (2016), *Regionalny plan transportowy województwa łódzkiego spełniający kryteria warunkowe ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020*, Łódź.

## ŁÓDŹ ON THE NEW SILK ROAD. A CASE STUDY

**Summary:** When in 2013 the Chinese first presented the concept of building the New Silk Road (NSR), the railway network was to go through Poland, the shortest land connection of China to Western Europe. From the very beginning Łódź, the fourth largest and the third most populated city in Poland, was one of the most important points on the planned route. Łódź, a strong economic and academic centre with a convenient location and large creative as well as innovative potential, was given the chance to specialise in a wide range of logistics services. In the very article, the Authoresses will try to evaluate the current cooperation of the city of Łódź authorities with partners from China and to identify strengths and weaknesses of Łódź in a context of further Sino-Polish cooperation as well as the city development plan for the near future.

**Keywords:** Łódź, New Silk Road, One Belt One Road, Sino-Polish cooperation.