

Koncesja na autostradę dla chińskiej firmy w Bośni w kontekście polskich projektów infrastrukturalnych

1 października br. rząd autonomicznej Republiki Serbskiej wchodzącej w skład Bośni i Hercegowiny wydał oświadczenie o przyznaniu chińskiej firmie koncesji na budowę i zarządzanie planowaną autostradą Banja Luka-Prijedor¹. Udzielona China Shandong International Economic and Technical Cooperation Corp (CSIETC) na 33 lata koncesja jest pierwszą tego typu przyznaną chińskiemu przedsiębiorstwu na Bałkanach². Wartość inwestycji to 297 mln euro. Chińska firma zobowiązała się do zaprojektowania i wybudowania odcinka o długości 42 km oraz do zapewnienia finansowania inwestycji. W zamian uzyskuje prawo do pobierania opłat za korzystanie z autostrady i zatrzymania 5 proc. przychodów. Republika Serbska ma również zapłacić 4,4 mln euro jednorazowej opłaty wstępnej³.

Zakres działalności Shandong Hi-Speed Group

CSIETC jest przedsiębiorstwem państwowym wchodzącym w skład Shandong Hi-Speed Group⁴. Grupa zajmuje się przede wszystkim budową infrastruktury, w tym autostrad, linii kolejowych i mostów oraz zarządzaniem ukończonymi inwestycjami. W 2018 r. grupa miała ukończyć budowę sześciu autostrad w Chinach o wartości prawie 13 mld rmb (prawie 7 mld pln, 1,7 mld euro) oraz inne projekty drogowe i kolejowe o wartości 22 mld rmb (ok. 12 mld pln, 2,9 mld euro)⁵. Według oficjalnych informacji grupa miała uczestniczyć w różnych projektach zagranicznych zlokalizowanych w 106 państwach, jednak liczba i skala poważniejszych przedsięwzięć jest znacznie mniejsza niż wielu krajowych konkurentów, którzy operują na zagranicznych rynkach⁶. W 2017 r. grupa realizowała projekty zlokalizowane głównie w następujących państwach: Nepalu, Pakistanie, Timorze Wschodnim, Algierii, Angoli i Wietnamie⁷. W Serbii grupa z opóźnieniami realizuje ponad 50 km odcinków autostrad Obrenovac-Ub i Lajkovac-Ljig⁸.

Zasadność budowy autostrady

Autostrada między Banją Luką a Prijedorem była planowana od dawna. Obecnie oba miasta są połączone dwupasmową drogą M4. W 2010 r. modernizacja dróg M4 i M16 na odcinku Prijedor-Karanowac była bardzo wysoko oceniana z punktu widzenia kryteriów ekonomicznych⁹. W 2014 r. w planach inwestycyjnych autostrada była uwzględniona jako element sieci autostrad Prijedor-Banja Luka-Doboj-Šamac-Bijeljina w pobliżu granicy z Serbią¹⁰. Jej budowa była uwzględniona w planie reform gospodarczych Republiki Serbskiej na lata 2016-2018¹¹. Nie jest to autostrada o tak dużym znaczeniu i wysokim priorytecie jak drogi wchodzące w skład głównej osi europejskiego korytarza 5C (VC)¹². Chińska firma wykonała studium wykonalności i najwyraźniej również wysoko oceniła jej potencjał, skoro zdecydowała się na podjęcie szerszych obowiązków i wyższego ryzyka niż zazwyczaj podejmują chińscy wykonawcy w zagranicznych projektach infrastrukturalnych. Budowa tej autostrady i udział chińskiej firmy nie budzi również takich kontrowersji jak np. budowana przez China Road and Bridge Corporation (CRBC) autostrada w Czarnogórze¹³ czy budowana przez Sinohydro autostrada Ochryda-Kiczewo¹⁴.

Porozumienie efektem wieloletnich kontaktów chińskiej firmy z serbskimi władzami

Przyznanie koncesji CSIETC jest efektem kilkuletnich negocjacji i budowania współpracy między władzami w Banja Luka a chińską grupą. W 2014 r. delegacja urzędników Republiki Serbskiej z ministrem transportu i konsulem Bośni w Chinach złożyła wizytę w siedzibie grupy¹⁵. W kwietniu 2015 r. obie strony podpisały MoU. Dla władz Republiki Serbskiej chiński inwestor był rozwiązaniem problemu niedoboru środków na sfinansowanie inwestycji¹⁶. W listopadzie ub.r. obie strony przy okazji szczytu 16+1 w Budapeszcie podpisały porozumienie o współpracy przy budowie autostrady Banja Luka-Prijedor-Novi Grad oraz modernizacji linii kolejowej z Novi Gradu do granicy chorwackiej. Wartość inwestycji podano na 640 mln usd¹⁷. Po stronie serbskiej umowę o dotyczącą autostrady podpisał państwowy zarządca dróg Autoputevi RS¹⁸. W lutym 2018 r. władze Republiki Serbskiej podjęły szczegółowe negocjacje z chińską firmą w sprawie warunków koncesji na pierwszy odcinek Banja Luka-Prijedor. Przewidywany wówczas okres koncesji to 25-30 lat,

planowany termin ukończenia 2023, a dopuszczalna prędkość na tym odcinku to 120 km/h¹⁹.

Zakres zobowiązań i rozkład ryzyka inwestycyjnego

Ujawnione do tej pory informacje nie pozwalają na precyzyjne określenie zakresu ryzyka, jakie ponosi chiński inwestor, a jakie ponosi Republika Serbska. Podobnie nie pozwalają określić, w jakim zakresie podział ryzyka i obowiązków jest standardowy dla koncesji na budowę i eksploatację drogi płatnej, jak np. według wytycznych Banku Światowego²⁰. Informacje te dają jednak ogólny obraz charakteru transakcji. Jeśli treść oświadczenia rządu Republiki Serbskiej oraz doniesienia medialne potwierdzą się w praktyce, chiński udział w projekcie infrastrukturalnym w Bośni będzie przykładem inwestycji na zasadzie zbliżonej do BOT (Build-operate-transfer: buduj-eksploatuj-przełącz) z pewnymi modyfikacjami wynikającymi z eksploatacji autostrady przez chińską firmę na zasadzie koncesji jak np. pobieranie przychodów od użytkowników i państwowa własność autostrady²¹. Model ten wydaje się również być podobny do stosowanego w Polsce np. przy nadaniu Autostradom Wielkopolskim koncesji na budowę i eksploatację płatnej autostrady A2 na odcinkach Konin-Nowy Tomyśl oraz Nowy Tomyśl-Świecko²², a ogólnie do modelu koncesji na roboty budowlane²³.

Według doniesień medialnych Republika Serbska miała nie udzielać żadnych gwarancji związanych z inwestycją²⁴, jednak nie podano również zasad ustalania wysokości opłat za przejazd autostradą. Brak także jednoznacznych informacji wskazujących na to, że chińska spółka nie otrzyma subsydiów lub innej formy rekompensaty w sytuacji gdy wpływy z tytułu opłat byłyby niższe niż koszty zarządzania, koszty obsługi zadłużenia związanego z inwestycją lub kwota zwrotu nakładów na inwestycję poniesionych przez chińską spółkę. Do obowiązków władz serbskich należy przeprowadzenie wywłaszczeń nieruchomości²⁵.

CSIETC w Bośni a standardowy modus operandi chińskich firm

Chińskie przedsiębiorstwa biorą udział w licznych przetargach infrastrukturalnych w Polsce²⁶. Chińska propaganda przedstawia je jako inwestycje, podczas gdy w rzeczywistości chińska firma ogranicza się zazwyczaj do roli wykonawcy robót lub dodatkowo wykonawcy projektu²⁷. W wielu państwach, również częściowo w europejskich, chińscy wykonawcy wykorzystują w projektach materiały i wyposażenie importowane z Chin oraz – jeśli to możliwe – chińskich pracowników. W efekcie środki publiczne przeznaczone na projekty infrastrukturalne w niewielkiej tylko części pozostają w państwie, które ponosi koszty inwestycji.

Inwestycja CSIETC w Bośni nie musi oznaczać, że chińskie przedsiębiorstwa będą *en masse* podejmowały projekty infrastrukturalne bardziej w charakterze inwestorów aniżeli wykonawców. Chińskie firmy jednak coraz aktywniej szukają możliwości uzyskania zamówień zagranicznych. Przykład CSIETC pokazuje również, że niektóre z nich, w tym państwowe, są skłonne do podjęcia szerszego zakresu obowiązków i być może większego ryzyka w projekcie.

Chińskie firmy w przetargach w Polsce

W aktualnym reżimie prawnym zamówień publicznych chińskie przedsiębiorstwa mają otwarty dostęp do przetargów w Polsce. Zamawiający ma formalnie ograniczone możliwości wyłączenia lub ograniczenia udziału chińskiej firmy w większości przetargów, poza sytuacjami określonymi w przepisach ogólnych dotyczących zamówień publicznych i w przepisach szczególnych związanych z zamówieniami z zakresu obronności, infrastruktury krytycznej itp²⁸. Zainteresowanie chińskich firm udziałem w zamówieniach publicznych w Polsce wzrasta i szukają one możliwości wejścia w projekty infrastrukturalne razem z polskimi firmami. Dotyczy to zwłaszcza firm średnich i małych, które wobec wzrostu kosztów i problemów z waloryzacją umów mają problemy finansowe²⁹. Współpraca z polskimi firmami np. poprzez przejmowanie ich lub tworzenie z nimi konsorcjów dałyby chińskim przedsiębiorstwom niezbędny know how³⁰. Systemowe rozwiązanie problemu

waloryzacji wynagrodzeń i płynności finansowej polskich firm jest istotne dla przetrwania lub utrzymania konkurencyjności wielu z nich wobec firm zagranicznych, w tym chińskich³¹.

Kształtowanie udziału chińskich firm w polskich projektach infrastrukturalnych

W branży budowlanej ma jednak również obecnie miejsce wzrost liczby i wartości zamówień publicznych³² przy ograniczonych możliwościach rodzimych firm lub polskich oddziałów europejskich firm podjęcia się realizacji wszystkich projektów³³. W sytuacji znaczącego wzrostu liczby i skali projektów infrastrukturalnych – zwłaszcza gdyby nie zostały wprowadzone systemowe rozwiązania problemów polskich przedsiębiorstw³⁴ – może narastać niedobór rodzimych generalnych wykonawców, którzy w przetargach otwartych złożą oferty atrakcyjniejsze niż chińscy wykonawcy. Chińscy wykonawcy wzmogli aktywność w projektach w Polsce. Przy otwartości polskiego rynku zamówień publicznych dla chińskich firm może dojść do wzrostu liczby przetargów wygrywanych przez chińskie firmy, należy więc podjąć próby skierowania tej aktywności w obszary najbardziej korzystne z punktu widzenia państwa i z uwzględnieniem interesów polskich firm i pożytku społecznego.

Zgłaszające się do przetargów chińskie spółki prezentują bardzo różny poziom wiedzy, możliwości i standardów ładu korporacyjnego, co – podobnie jak interesy polskich rodzimych przedsiębiorstw – należy mieć na uwadze przy przygotowaniu przetargów na zamówienia publiczne, w których spodziewany jest udział chińskich firm. Bośniacki przykład pokazuje, że niektóre z nich mogą mieć większą skłonność do podejmowania projektów o szerszym zakresie zaangażowania finansowego i być może do przyjęcia wyższego ryzyka, w tym również obejmującego zarządzanie operacyjne inwestycją po jej zakończeniu i zapewnienie rentowności projektu. Współpraca z firmami skłonnyymi do akceptacji takich warunków mogłaby być korzystna przy realizacji niektórych zamówień publicznych. Może ona dotyczyć nie tylko krajowych projektów drogowych i innych znacznych rozmiarów projektów infrastrukturalnych, ale również na niższym szczeblu – wojewódzkim lub powiatowym – w ramach partnerstwa publiczno-prawnego. Procedurę zamówienia publicznego w takich sytuacjach można realizować w formie przetargów ograniczonych

i innych form, które pozwolą na zgodny z prawem dobór najbardziej odpowiedniego wykonawcy. Wybór odpowiedniej formy zamówienia publicznego daje większą możliwość kształtowania warunków umowy np. w zakresie przeniesienia większego ciężaru ryzyka lub zakresu zadań na wykonawcę, do czego mogą być skłonne niektóre chińskie firmy. Należy również zachęcać chińskie firmy do możliwie jak najszerszego wykorzystania polskich podwykonawców i dostawców materiałów i wyposażenia tak, by możliwie jak największa część środków³⁵. Współpraca z chińskimi firmami nie powinna dotyczyć projektów, których przedmiotem jest szeroko rozumiana infrastruktura krytyczna lub projektów z innych powodów traktowanych jako istotne z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa państwa.

Łukasz Sarek – analityk ds. gospodarki Chin w Ośrodku Badań Azji

¹ *Одржана 73. радно-консултативна сједница Владе Републике Српске (Одбыло się siedemdziesiąte trzecie roboczo-konsultacyjne posiedzenie władz Republiki Serbskiej)*, portal rządu Republiki Serbskiej, 1.10.2018, <http://www.vladars.net/sr-SP-Cyrl/Vlada/media/vijesti/Pages/73-radno-konsultativna-.aspx> [dostęp: 15.10.2018].

² Rząd Czarnogóry podpisał MoU na dokończenie autostrady z Bar do granicy z Serbią na zasadzie PPP z koncesją na zarządzanie, jednak jak na razie koncesja nie została udzielona, a charakter umowy – w tym między innymi gwarancje zysków dla chińskiego operatora oraz rentowność projektu – budzą poważne wątpliwości.

Por. Noah Barkin, Aleksandar Vasovic, *Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro*, Reuters, 16.07.2018, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K6oQX> [dostęp: 15.10.2018].

³ Daria Sito-Sucic, *China's Shandong wins 33-year highway concession in Bosnia*, Reuters, 1.10.2018, <https://www.reuters.com/article/us-bosnia-china-concession/chinas-shandong-wins-33-year-highway-concession-in-bosnia-idUSKCN1MB32W> [dostęp: 15.10.2018].

⁴ Jest jednym z wielu przedsiębiorstw w grupie Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd. Co do Struktury grupy por. strona Shanghai Hi-Speed Group, <http://www.sdhs.com/main/corporate/org.jsp> [dostęp: 15.10.2018].

⁵ *山东高速集团2018年投资近350亿 加快高速高铁建设 (Shandong Hi-Speed Group w 2018 inwestuje blisko 35 mld rmb, przyspiesza budowę autostrad i super szybkich linii kolejowych)*, strona Komisji Rady Państwa ds Nadzoru i Zarządzania Aktywami Skarbu Państwa, 2.03.2018, <http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588129/c8665404/content.html> [dostęp: 15.10.2018].

⁶ *International business*, podstrona strony Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd., <http://www.sdhs.com/en/business/international.jsp> [dostęp: 15.10.2018].

⁷ *山东高速集团有限公司公开发行2017年可续期公司债券(第一期)募集说明书(面向合格投资者) (Shandong Hi-Speed Group Co., Ltd. Prospekt emisyjny dla publicznej emisji w 2017 r. odnawialnych obligacji korporacyjnych (pierwsza emisja) (dla kwalifikowanych inwestorów)*, strona Szanghajskiej Giełdy Papierów wartościowych, 17.10.2017, <http://www.sse.com.cn/disclosure/bond/announcement/company/c/3055694640203589.pdf> [dostęp: 15.10.2018].

-
- ⁸ *China's Shandong falling behind schedule on Serbian road project – govt*, SeeNews, 21.08.2017, <https://seenews.com/news/chinas-shandong-falling-behind-schedule-on-serbian-road-project-govt-580391> [dostęp: 15.10.2018] oraz informacja o wizycie w sierpniu br. Ministra budownictwa, transportu infrastruktury na terenie budowy wskazująca, że prace są w toku.
- 03.08.18. *Visit of works on Corridor 11, section Obrenovac - Ub and Lajkovac – Ljig*, strona Public Enterprise "Roads of Serbia", 3.08.2018, <http://www.putevi-srbije.rs/index.php/en/news/03-08-18-obilazak-radova-na-koridoru-11,-deonice-obrenovac-ub-i-lajkovac-ljig-2> [dostęp: 15.10.2018].
- Informacja o stanie prac przy budowie Korytarza 11 na odcinku Lajkovac to Ljig, którego wykonawcą również jest Shandong Hi-Speed Group, por. *Left tube of Brancic tunnel excavated – Corridor 11 to be completed in 2024*, eKapija, 2.04.2018, <https://www.ekapija.com/en/news/2078308/left-tube-of-brancic-tunnel-excavated-corridor-11-to-be-completed-in> [dostęp: 15.10.2018].
- ⁹ Na odcinku Prijedor-Karanovac projekt modernizacji obecnych dróg M4 i M16 miał wysokie wskaźniki NPV, EIRR oraz B/C. Zob. Phillipe H. Le Houerou, Jane Armitage, Henry Kerali, Martin Humphreys, *Bosnia and Herzegovina: the road to Europe, Transport Sector Review - Main Report*, Bank Światowy, baza Open Knowledge, maj 2010, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/12476/544060ESWov10PoainoReportoMayo2010.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁰ *Investment Opportunities in Bosnia Herzegovina, Foreign Investment Promotion Agency of Bosnia and Herzegovina*, Sarajevo 2014, http://www.fipa.gov.ba/publikacije_materijali/brosure/io_27.01.2014.pdf [dostęp: 15.10.2018].
- Jej budowa zwiększałaby przepustowość komunikacji między Bośnią, szczególnie jeśli chodzi o połączenie między Republiką Serbską a Chorwacją i Serbią.
- ¹¹ *Economic Reform Programme of the Republic of Srpska For the Period 2016-2018*, Republic of Srpska Government, Banja Luka December 2014, <http://www.vladars.net/sr-SP-Cyrl/Vlada/Ministarstva/mf/Documents/Economic%20reform%20programme%20of%20the%20Republic%20of%20Srpska%202016-2018.pdf> [dostęp: 15.10.2018].
- Jednakże np. w poniższym dokumencie amerykańskim nie została ujęta jako jeden z kluczowych projektów. *U.S. Country Government Commercial Guides. Bosnia and Herzegovina 2017*, United States of America Department of Commerce U.S. Commercial Service, 2017, <https://ba.usembassy.gov/wp-content/uploads/sites/270/2017/08/Bosnia-CCG-2017.pdf> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹² Ma on służyć poprawie komunikacji między państwami bałkańskimi i docelowo połączyć Budapeszt z chorwackim portem Ploče.
- Zob. Axel Raiserer, *Improving Bosnia and Herzegovina's connectivity*, European Bank for Reconstruction and Development, 27.12.2017, <https://www.ebrd.com/news/2017/improving-bosnia-and-herzegovinas-connectivity-.html> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹³ Noah Barkin, Aleksandar Vasovic, *Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro...*
- ¹⁴ Michal Makocki and Zoran Nechev, *Balkan corruption: the China connection*, European Union Institute for Security Studies (EUISS), Nr 22, lipiec 2017, <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf> [dostęp: 15.10.2018] oraz *China's Sinohydro demands funds for Kicevo-Ohrid road in Macedonia*, FinancialObserver.eu, CEE market Watch, 13.03.2018, <https://financialobserver.eu/recent-news/chinas-sinohydro-demands-funds-for-kicevo-ohrid-road-in-macedonia/> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁵ 张京平副总经理会见波黑塞族共和国交通部长一行 (Zastępca dyrektora Zhang Jinping spotkał się z delegacją Republiki Serbskiej, której przewodniczy minister transportu), strona Shandong Hi-Speed Group, <http://www.sdhs.com/main/news/page.jsp?id=5195> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁶ *Highway Banja Luka-Prijedor to be finished soon?*, Sarajevo Times, 11.01.2017, <http://www.sarajevotimes.com/highway-banja-luka-prijedor-finished-soon/> [dostęp: 15.10.2018].
- ¹⁷ 山东高速与波黑塞族共和国签下6 . 4亿美元大单 鲁企在欧首个铁路建设项目落地 (Shandong Hi-Speed podpisała z Republiką Serbską duży kontrakt na 640 mln usd. Pierwszy projekt budowy linii kolejowej firmy z Shandongu w Europie wchodzi do realizacji), Qilu Wanbao, 3.12.2017, <http://www.qilwb.com.cn/2017/1203/1144204.shtml> [dostęp: 15.10.2018]

oraz *山东高速集团在欧洲落地首个铁路建设项目 (Shandong Hi-Speed Group zrealizuje pierwszy w Europie projekt budowy linii kolejowej)*, Xinhua, 2.12.2017, http://www.sd.xinhuanet.com/xhkskd/2017-12/02/c_1122046323.htm [dostęp: 15.10.2018].

¹⁸ *Bosnia's Autoputevi RS signs motorway construction deal with Chinese group*, SeeNews, 27.11.2017, <https://seenews.com/news/bosnias-autoputevi-rs-signs-motorway-construction-deal-with-chinese-group-592522> [dostęp: 15.10.2018].

¹⁹ *塞族共和国通过有关高速公路特许经营决定 (Republika Serbska podjęła decyzję o koncesji na autostradę)*, strona Ministerstwa Handlu ChRL, 11.02.2018, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/m/201802/20180202712140.shtml> [dostęp: 15.10.2018].

²⁰ *Short Form Generic Risk Allocation Table for Toll Roads*, Bank Światowy, https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/ppp_testdumb/documents/GenericRiskAllocationTablefortollroads.pdf [dostęp: 15.10.2018].

²¹ Tak można zakwalifikować projekt np. według klasyfikacji Banku Światowego: *Concessions, Build-Operate-Transfer (BOT) and Design-Build-Operate (DBO) Projects*, Bank Światowy, <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements/concessions-bots-dbos> [dostęp: 15.10.2018].

Według prawa Republiki Serbskiej przedmiotem koncesji może być zarówno eksploatacja jak i budowa i eksploatacja autostrady, zob. *What You Want to Know About Concessions*, Commission for Concessions of Republika Srpska, <http://koncesije-rs.org/eng/index.php?prikaz=stranica&id=18> [dostęp: 15.10.2018].

²² *Autostrada A2 odc. Konin-Nowy Tomyśl, strona Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad*, 15.10.2015, https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/7832/p_a2_d02 [dostęp: 15.10.2018].

Również podobny do umowy ze Stalexport Autostrada dotyczący autostrady A4, przy czym zakres prac obejmował nie wybudowanie, ale dostosowanie istniejącej drogi do standardów autostrady.

²³ Charakterystyka koncesji na roboty budowlane w polskim systemie prawnym zob. Krzysztof Szymański, Bartosz Korbus, *Analiza rynku ppp za okres od 2009 do 30 czerwca 2018*, Instytut Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, 2018, https://www.ppp.gov.pl/Aktualnosci/Documents/2018_08_21_Analiza_rynk_u_ppp.pdf [dostęp: 15.10.2018].

²⁴ *Chinese get concession for construction of Banjaluka-Prijedor highway*, eKapija, 10.07.2018, <https://www.ekapija.com/en/news/2186947/chinese-get-concession-for-construction-of-banjaluka-prijedor-highway> [dostęp: 15.10.2018] oraz *Кинезима концесуја за аутопут Бањалука-Приједор (Chińska koncesja na autostradę Banja Luka-Prijedor)*, Radio Television of Vojvodina, 16.07.2018, http://www.rtv.rs/sr_ci/region/kinezima-koncesija-za-autoput-banjaluka-prijedor_933364.html [dostęp: 15.10.2018].

Te informacje są odmienne od doniesień dotyczących ogólnych zasad, na jakich chińskie firmy chcą wejść w projekty w ramach korytarza 5C.

Por. *Investments in BiH: The Chinese are slowly taking over*, Sarajevo Times, 5.11.2017, <http://www.sarajevotimes.com/investments-bih-chinese-slowly-taking/> [dostęp: 15.10.2018].

²⁵ *Republika Serbska podjęła decyzję o koncesji...*

²⁶ Zob. np. Łukasz Sarek, *Polsko-chińskie stosunki gospodarcze w 2017 r. w ujęciu porównawczym*, raport Ośrodka Badań Azji Centrum Badań nad Bezpieczeństwem Akademii Sztuki Wojennej, lipiec 2017, www.akademia.mil.pl/download/news/3536-1197-2018_08_RAPORT_Wspolpraca-gospodarcza-Polski-i-Chin-2017.pdf [dostęp: 15.10.2018].

²⁷ O wykorzystaniu i zmianie znaczenia terminu „inwestycja” w chińskiej propagandzie zob. Justyna Szczudlik, *"Tell China's Stories Well": Implications for the Western Narrative*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Policy Paper no. 9 (169), <http://www.pism.pl/Publikacje/PISM-Policy-Paper-no-169> [dostęp: 15.10.2018].

²⁸ W stosunku do Chin jako państwa, które nie jest stroną GPA mogą być stosowane przepisy Art 138 c prawa o zamówieniach publicznych w związku z art 7 ust. 1a, jednak zastosowanie tych przepisów ma bardzo ograniczony zakres w projektach infrastrukturalnych. Większe znaczenie mają szczególne przepisy dotyczące zamówień na infrastrukturę związaną z obronnością oraz infrastrukturę krytyczną oraz przepisy szczególne prawa energetycznego.

Por. ujednolicony tekst ustawy: *Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 Prawo zamówień publicznych, Tekst ujednolicony dnia 16 października 2018, Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo zamówień publicznych*, Dz.U. poz. 1986 z 2018 r., strona Urzędu

Zamówień Publicznych, <https://www.uzp.gov.pl/baza-wiedzy/prawo-zamowien-publicznych-regulacje/prawo-krajowe/ustawa-pzp> [dostęp: 19.10.2018].

Por. także Jerzy Pieróg, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, Warszawa 2017, dostęp przez serwis Legalis, [dostęp: 15.10.2018].

Chiny wciąż jeszcze nie podpisały The Agreement on Government Procurement (GPA), zob. *Parties, observers and accessions [to GPA - przyp. red.]*, strona WTO,

https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/memobs_e.htm [dostęp: 15.10.2018]

oraz *The GPA in Brief*, strona WTO, <https://e-gpa.wto.org/en/GPAInBrief> [dostęp: 15.10.2018].

Przy czym ze względu na zasadę proporcjonalności zakres stosowania wydaje się być traktowany zawężająco, a nie w sposób tak szeroki jak wskazują komentarze w: Sławomir Wikariak, *Zamówienia publiczne: Przetargi nie dla Chińczyków*, *Gazeta Prawna*, 16.05.2016, <http://prawo.gazetaprawna.pl/artykuly/944652,zamowienia-publiczne-zasada-rownego-traktowania-przedsiębiorców-z-calego-swiata.html> [dostęp: 15.10.2018].

²⁹ Katarzyna Kapczyńska, *Chińczycy kuszą budowlanców*, *Puls Biznesu*, 24.09.2018, <https://www.pb.pl/chinczycy-kusza-budowlancow-940806> [dostęp: 15.10.2018].

³⁰ Niektóre chińskie przedsiębiorstwa zdobyły już pewien know how i wygrywały przetargi oraz realizują inwestycje, zob. np. Łukasz Sarek, *Chiński dylemat polskiej polityki zagranicznej*, *Polski Przegląd Dyplomatyczny*, lipiec-wrzesień, nr 3 z 2017 r., *Polski Instytut Spraw Międzynarodowych*, s.69-80.

³¹ Na temat trudnej sytuacji w branży budowlanej zob. Jolanta Ojczyk, *Bez interwencji ustawodawcy branży budowlanej grozi kryzys*, *Prawo.pl*, 31.08.2018, <https://www.prawo.pl/biznes/branzy-budowlanej-grozi-kryzys,295225.html> [dostęp: 15.10.2018].

Wcześniej problem trudnej sytuacji w budowlance, choć w nieco innym ujęciu sygnalizował NIK: *Zabezpieczenie interesu Skarbu Państwa i podwykonawców w umowach na realizację inwestycji drogowych prowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad*, Najwyższa Izba Kontroli, KIN.430.001.2017, Nr ewid. 155/2017/P/16/030/KIN,

<https://www.nik.gov.pl/plik/id,16542,vp,19074.pdf> [dostęp: 15.10.2018],

i Witold Gadomski, *Upadłości w budowlance mimo hossy*, *Obserwator Finansowy.pl*, 6.08.2018,

<https://www.obserwatorfinansowy.pl/forma/rotator/upadlosci-w-budowlance-mimo-hossy/> [dostęp: 15.10.2018].

Niska cena jako główne kryterium była jedną z przyczyn zaniżania cen, co przy niefrasobliwości przedsiębiorców i braku klauzul jest jedną z przyczyn problemów. Por. *Zamówienia publiczne – jak uniknąć kryzysu w branży budowlanej?*, *CEO*, 17.09.2018, <https://ceo.com.pl/zamowienia-publiczne-jak-uniknac-kryzysu-w-branzy-budowlanej-13666> [dostęp: 15.10.2018].

³² *Zamówienia publiczne zyskują na wartości, zwłaszcza w budownictwie*, *wnp.pl*, 19.09.2018, https://budownictwo.wnp.pl/zamowienia-publiczne-zyskuja-na-wartosci-zwlaszcza-w-budownictwie,330863_1_o_o.html [dostęp: 15.10.2018].

³³ Między innymi jednym z problemów jest brak wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników.

³⁴ Zabezpieczą one płynność finansową polskich wykonawców projektów infrastrukturalnych oraz uregulują kwestię waloryzacji umów oraz kształtowania warunków umów na przyszłość. To pozwoli bardziej elastycznie podejść do wysokości wynagrodzeń dla pracowników i zapewnienie dopływu rąk do pracy, których brakuje w budownictwie.

Por. *Brak pracowników hamuje budownictwo. Staną inwestycje?*, *pulsHR.pl*, 19.07.2018, <https://www.pulshr.pl/rekrutacja/brak-pracownikow-hamuje-budownictwo-stana-inwestycje,55909.html> [dostęp: 15.10.2018].

Według przedstawicieli rządu celem ma być zwiększenie pracowników polskich przez zachęcanie do powrotu emigrantów z zagranicy oraz wysoko wykwalifikowanych pracowników, nie jest celem natomiast szerokie otwarcie rynku pracy dla wszystkich zagranicznych pracowników.

Por. *Sasin: Nie ma mowy, żeby polski rynek pracy został otwarty bez ograniczeń*, *Interia*, 12.08.2018, <https://praca.interia.pl/news-sasin-nie-ma-mowy-zeby-polski-rynek-pracy-zostal-otwarty-bez,nld,2630056> [dostęp: 15.10.2018].

³⁵ Procedurę zamówień publicznych można realizować w formie przetargów ograniczonych, a w szczególnych sytuacjach zgodnie z przepisami prawa w formie dialogu konkurencyjnego, negocjacji z ogłoszeniem lub negocjacji bez ogłoszenia. W określonych przypadkach zgodnie z przepisami prawa w formie dialogu konkurencyjnego, negocjacji z ogłoszeniem lub negocjacji bez ogłoszenia.