



**OŚRODEK SPRAW  
AZJATYCKICH**  
Uniwersytet Łódzki



# **CHINY LOKALNE**

## **MECHANIZMY | SZANSE | WYZWANIA**

### **RAPORT**



**Adrian Brona**  
**Dominik Mierzejewski**  
**Joanna Nawrotkiewicz**



# SPIS TREŚCI

<b>WNIOSKI I REKOMENDACJE</b> .....	<b>3</b>
<b>WPROWADZENIE</b> .....	<b>5</b>
<b>CZĘŚĆ 1. FUNKCJONOWANIE JEDNOSTEK LOKALNYCH W STRUKTURZE PARTYJNO-RZĄDOWEJ CHRL</b> .....	<b>9</b>
„Cesarz jest daleko, a góry są wysokie” – relacje Pekinu z prowincjami .....	<b>11</b>
Znaczenie władz regionalnych w ekonomii politycznej Chin .....	<b>13</b>
Procedury obsadzenia stanowisk partyjnych w regionach .....	<b>18</b>
Dochody regionów w kontekście polityki państwowej .....	<b>21</b>
Rzeczywistość relacji horyzontalnych – lokalny protekcjonizm i gospodarka fragmentaryczna .....	<b>24</b>
W kierunku wspólnego rynku – projekty integracyjne wewnątrz Chin .....	<b>32</b>
Normatywny i instytucjonalny wymiar współpracy międzynarodowej .....	<b>38</b>
<b>CZĘŚĆ 2. ROZWÓJ POLITYCZNO-GOSPODARCZY I LOGISTYKA W WYBRANYCH PROWINCJACH</b> .....	
Częstotliwość zmian kadrowych a współpraca międzynarodowa .....	<b>43</b>
Rozwój gospodarczy wybranych prowincji .....	<b>45</b>
Pod lupą. Rozwój logistyczny w wybranych prowincjach .....	<b>48</b>
Syczuan-Chongqing - megalopolis otwiera Chiny zachodnie .....	<b>52</b>
Guangdong - połączenie kolejowe z Rosją .....	<b>55</b>
Shaanxi - ambicje jednej firmy na Nowym Jedwabnym Szlaku .....	<b>57</b>

## WNIOSKI

- Motorem napędowym działań gospodarczych prowincji ChRL na scenie krajowej i międzynarodowej są plany opracowywane po konsultacjach i negocjacjach z władzami centralnymi, a także rywalizacja horyzontalna z innymi prowincjami i jednostkami na niższych szczeblach administracji partyjno-państwowej.
- Układ polityczny na poziomie prowincji wpływa na ich autonomię względem centrali, co przejawia się również w prowadzonej przez nie polityce gospodarczej.
- Kluczowe dla rozwoju regionalnych gospodarek jest oddłużenie władz lokalnych, pozyskiwanie inwestorów oraz rozwijanie współpracy z podmiotami zagranicznymi, aby tworzyć miejsca pracy w sektorach takich jak logistyka.
- W związku z niekorzystnymi warunkami międzynarodowymi władze centralne zachęcają miejscowych działaczy do integracji gospodarki w ramach projektów regionalnych takich jak Delta Rzeki Perłowej (Kanton, Shenzhen, Hongkong, Makau), Delta Rzeki Jangcy (Shanghai, Zhejiang, Jiangsu, Anhui), Jing-Jin-Ji (Pekin, Tiencin, Hebei) oraz megalopolis Chen-Yu (Chengdu-Chongqing).
- Silniejsze powiązania polityczne prowincji z politycznym centrum w Pekinie skutkują większą centralizacją inicjatyw w zakresie logistyki na poziomie prowincji.
- Z uwagi na fragmentaryczną strukturę gospodarki chińskiej prowincje nie są zainteresowane promowaniem i transportem produktów wyprodukowanych w innych prowincjach stąd też promują wyroby lokalne.
- Aktualne procesy sekurytyzacji i centralizacji władzy w Chinach tworzą biurokratyczne przeszkody wpływające na efektywność współpracy gospodarczej.

## REKOMENDACJE

- Współpracując gospodarczo z jednostkami lokalnymi lub firmami które są ich własnością należy uwzględniać aktualne plany rozwoju prowincji, szczególnie pod kątem zbieżności interesów oraz potencjalnych wyzwań i zagrożeń, które mogą pojawić się w trakcie współpracy.
- Podejmując działalność gospodarczą w chińskich prowincjach ważne jest zrozumienie i wykorzystywanie mechanizmów działania władz partyjno-państwowych, relacji wertykalnych i horyzontalnych, dynamiki rozwoju prowincji oraz aktualnych trendów w lokalnej gospodarce.
- Ze względu na rosnące procesy sekurytyzacji gospodarki i wzrost wpływów partii podejmowaną działalność gospodarczą należy konsultować z polskimi placówkami dyplomatyczno-konsularnymi i innymi oficjalnymi przedstawicielstwami w Chinach.
- Należy zwracać istotną uwagę na informacje przekazywane przez chińskich partnerów, głównie dotyczące pozytywnego obrazu chińskiej gospodarki, celem unikania błędnych decyzji dotyczących ewentualnej współpracy.
- Chińskie podmioty nadal dążą do pozyskiwania nowych rynków eksportowych, lecz są skupione również na tworzeniu stanowisk pracy na rodzimym rynku, co powinno być przedmiotem uwagi polskich przedsiębiorców.
- W kontekście deficytu handlowego z ChRL większy nacisk należy położyć na tworzenie i utrzymywanie kanałów eksportu polskich produktów.

## WPROWADZENIE

Chińska Republika Ludowa (ChRL) jest podmiotem o unitarnej strukturze politycznej i fragmentarycznej strukturze gospodarczej. Taki układ tworzy wyzwania zarówno dla decydentów Komunistycznej Partii Chin (KPCh), jak i międzynarodowych przedsiębiorstw działających na rynku chińskim. W obliczu m.in. niekorzystnego środowiska zewnętrznego uniemożliwiającego rozwój gospodarczy oparty na dotychczasowych mechanizmach decentralizacji i rywalizacji horyzontalnej władze centralne dążą do wprowadzenia szeregu inicjatyw mających na celu utworzenie jednolitego rynku chińskiego. Pod parasolem centralizacji politycznej dochodzi do prób redefinicji dotychczasowego modelu rozwoju gospodarczego.

Chińska konstytucja wprowadza trzystopniowy podział administracyjny państwa (art. 30 Konstytucji), jednak faktycznie kraj jest podzielony na pięć takich szczebli. Na jego szczycie znajdują się władze centralne (Komitet Centralny KPCh oraz Rada Państwowa, nazywana również Centralnym Rządem Ludowym). Pod nimi funkcjonują 34 jednostki administracyjne na poziomie prowincjonalnym: 23 prowincje, pięć regionów autonomicznych (Sinkiang, Tybet, Mongolia Wewnętrzna, Guangxi, Ningxia), cztery miasta wydzielone (Pekin, Tiencin, Szanghaj, Chongqing) oraz dwa specjalne regiony administracyjne (Hongkong, Makau)[1]. To wyliczenie uwzględnia również Tajwan, który władze ChRL uznają za prowincję swojego kraju i część terytorium.

W dalszej kolejności dzielą się one — w zależności od specyfiki danej jednostki — na prefektury (w zdecydowanej większości miasta na prawach prefektury) oraz prefektury autonomiczne.

Do jednostek czwartego stopnia zaliczamy powiaty oraz powiaty autonomiczne, w tym dzielnice w miastach. Formalnie najniższym stopniem administracji państwowej są gminy, gminy miejskie (w tym osiedla wewnątrz dzielnic miejskich) oraz gminy narodowościowe (szerzej patrz Schemat nr 1).

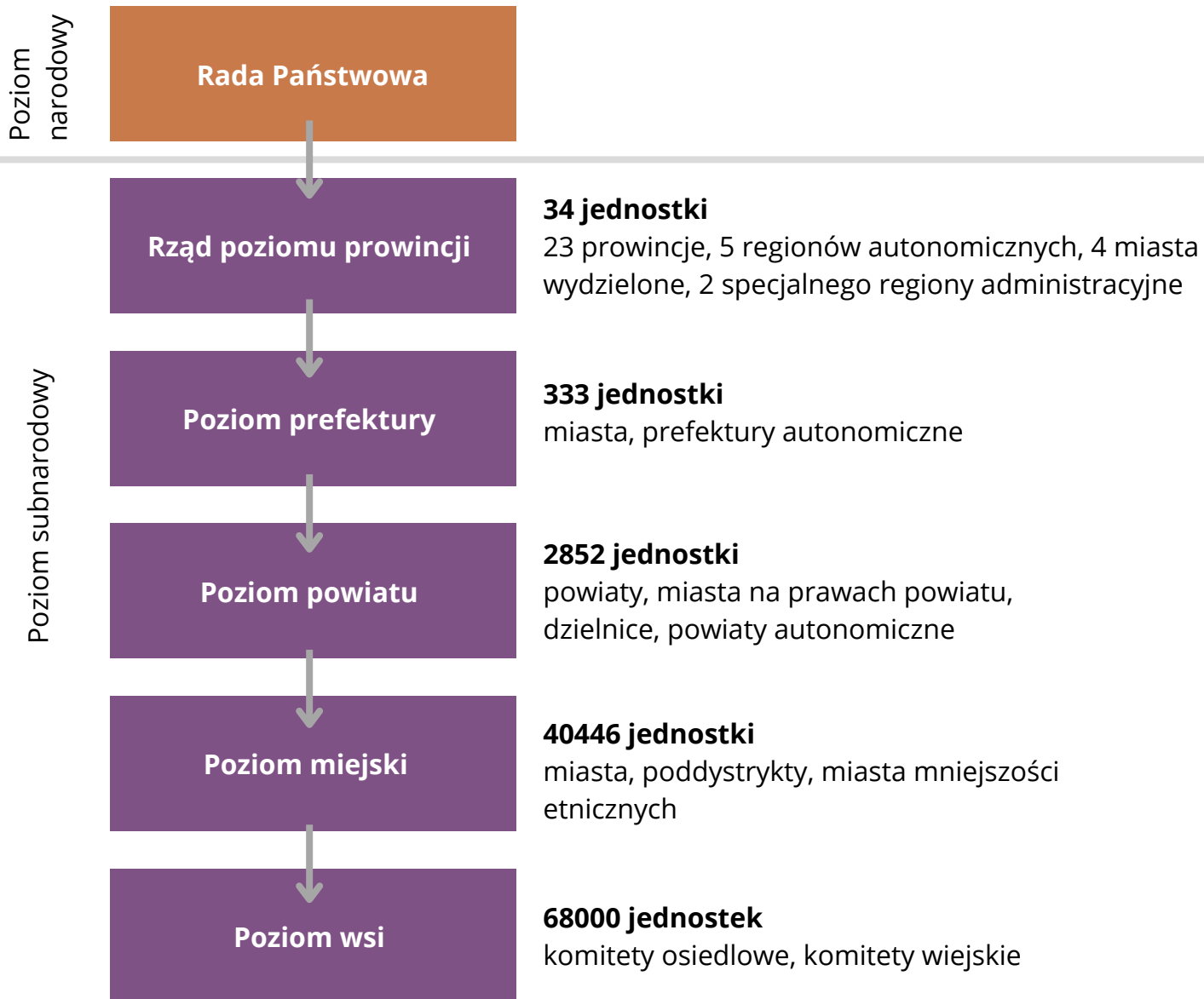
Od takiego systemu występują jednak różne wyjątki, które prowadzą do zjawiska „asymetrycznej decentralizacji” uzasadnianej względami ekonomicznymi czy etnicznymi[2]. W rezultacie w Chinach występują różnice zarówno w liczbie, jak i nazwach poziomów podziału terytorialnego, ale przede wszystkim w zakresie kompetencji na poszczególnych szczeblach. Jednostki na poziomie prowincji formalnie cieszą się jednakową rangą administracyjną, lecz ze względów politycznych mogą różnić się stopniem swobody decyzyjnej. Przykładowo były kolonie Hongkong i Makau cieszą się nieco większą autonomią w duchu zasady „jeden kraj dwa systemy”, lecz w przypadku Sinkiangu i Tybetu jest ona ograniczona[3].

[1] Szerzej patrz: D. Mierzejewski, W. Jakóbiec, T. Jurczyk, B. Kowalski, Przewodnik po współpracy z chińskimi władzami lokalnymi, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Łódź 2014.

[2] M. Świstak, Wyzwania polityki rozwoju regionalnego w Chinach, Warszawa 2021, s. 95.

[3] M. Bogusz, J. Jakóbowski, Komunistyczna Partia Chin i jej państwo. Konserwatywny zwrot Xi Jinpinga, Warszawa 2019, s. 137.

## Schemat 1. Podział administracyjny ChRL



Źródło: Strona internetowa Ministerstwa Spraw Cywilnych ChRL, <https://xzqh.mca.gov.cn/statistics/2022.html> [stan z 31.12.2022].

Raport omawia funkcjonowanie mechanizmów dotyczących relacji pomiędzy prowincjami a politycznym centrum, zarówno w okresie reform po 1978 r., jak i po przejściu władzy przez przewodniczącego Xi Jinpinga w 2012 r. oraz analizuje wybrane studia przypadku: Chongqing-Syczuan, Guangdong oraz Shaanxi. W celu lepszego zrozumienia omawianego zagadnienia raport został podzielony na dwie części. Pierwsza omawia funkcjonowanie jednostek lokalnych w strukturze partyjno-rządowej ChRL z perspektywy relacji z politycznym centrum oraz relacji horyzontalnymi pomiędzy prowincjami. Dodatkowo opisuje ona nawiązywanie i prowadzenie relacji międzynarodowych przez ich władze oraz rozwój projektów integracyjnych wewnątrz Chin. Druga część stanowi badanie empiryczne i przedstawia działania wybranych prowincji: Shaanxi, Guangdongu oraz Syczuanu i miasta wydzielonego Chongqing w zakresie rozwoju połączeń logistycznych oraz współpracy międzynarodowej.

Na podstawie przedstawionych analiz jakościowych wspartych badaniami ilościowymi raport przedstawia wnioski i rekomendacje w oparciu o przedstawione pytania badawcze:

1. Z kim należy bezpośrednio kontaktować się na poziomie prowincji w kontekście działań gospodarczych i jak koordynować działania z polskimi placówkami dyplomatycznymi w Chinach?
2. Jakie mechanizmy należy wykorzystywać w działaniach gospodarczych w zmieniającej się strukturze gospodarczej Chin?
3. Jakie kierunki współpracy powinny zostać wskazane dla dalszego zaangażowania polskiego biznesu, wspieranego przez władze centralne i samorządowe, na terenie ChRL?
4. Jakie szanse i wyzwania niesie za sobą współpraca na poziomie lokalnym?



## CZĘŚĆ 1.

# Funkcjonowanie jednostek lokalnych w strukturze partyjno-rządowej ChRL



## ○ FUNKCJONOWANIE JEDNOSTEK LOKALNYCH W STRUKTURZE PARTYJNO-RZĄDOWEJ CHRL

Relacje pomiędzy władzami centralnymi a lokalnymi stanowią fundamentalny element struktury państwa, który według dyskursu partyjnego ma istotne znaczenie dla „jedności narodowej, stabilności politycznej, rozwoju ekonomicznego, postępu społecznego, a także zrównoważonego rozwoju[4].

Organizacja władz lokalnych na każdym szczeblu administracyjnym odzwierciedla strukturę władz centralnych. Tym samym miejscowe jednostki funkcjonują w układzie partyjno-państwowym. Oficjalnie najwyższym organem władzy państwowej na danym poziomie jest Zgromadzenie Przedstawicieli Ludowych (ZPL), do którego obowiązków należy uchwalanie aktów prawa miejscowego, rozpatrywanie i zatwierdzanie planów rozwoju społeczno-gospodarczego i budżetowych jednostek administracyjnych oraz przedstawianie sprawozdań z realizacji budżetu[5]. Członków ZPL wybiera się poprzez wielostopniowe wybory pośrednie, w których uczestniczą członkowie ZPL niższych szczebli; z kolei na najniższym szczeblu są oni wyłaniany w wyborach bezpośrednich spośród kandydatów zatwierdzonych przez organy partyjne. Kadencje ZPL trwają pięć lat, podobnie jak kadencje urzędników mianowanych przez ZPL, które zazwyczaj są związane z kadencją tego organu.

ZPL wybierają członków Rządów Ludowych (RzL), organów o podwójnej naturze, będących jednocześnie organami wykonawczymi władz lokalnych podlegającymi ZPL (a także RzL wyższego szczebla) oraz organami administracji państwowej na szczeblu regionalnym wykonującymi funkcje i uprawnienia przypisane przez Radę Państwową[6]. RzL powstały na podobieństwo Centralnego Rządu Ludowego, co objawia się w znacznym podobieństwie w strukturze i nazewnictwie urzędów lokalnych oraz ministerstw centralnych, a także w istnieniu wyspecjalizowanych agencji wspomagających rządy. Ten system ma na celu zapewnienie spójności polityki oraz wdrażanie polityki rządu centralnego przez samorządy lokalne.

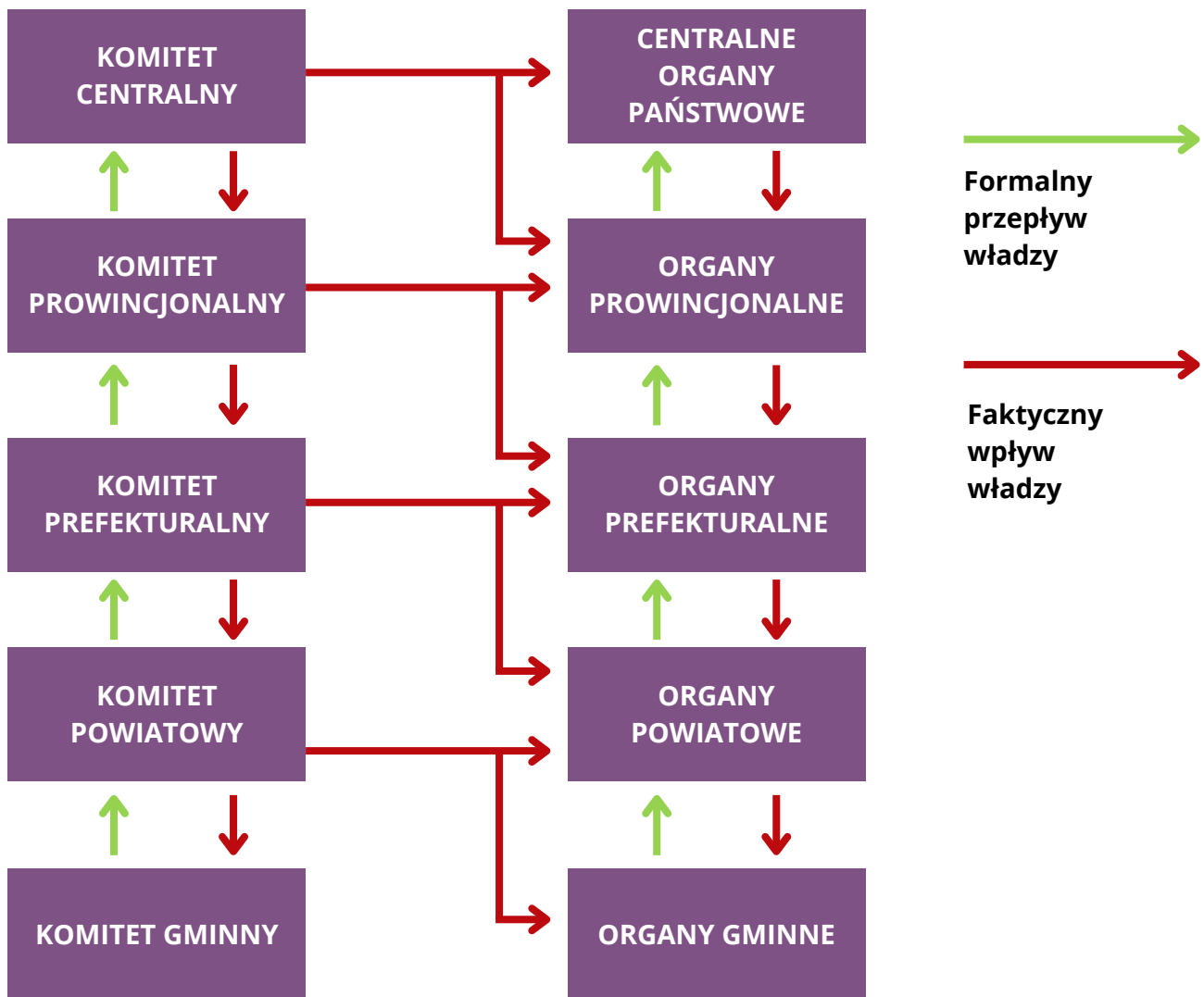
Na każdym szczeblu równolegle wobec siebie działają organy administracji partyjnej oraz państwowej, przy czym to te pierwsze są centrum decyzyjnym. Na szczeblu prowincjonalnym pracami struktury partyjnej kieruje sekretarz komitetu prowincjonalnego, komitetu regionu autonomicznego lub komitetu miejskiego, a na czele rządu lokalnego stoi gubernator, przewodniczący lub burmistrz. W dalszej części publikacji, bez względu na typ jednostki, będą oni określani odpowiednio sekretarzem prowincji oraz gubernatorem.

[4] C. Sun, The Relationship Between the Central and Local Authorities in China [w:] China's Political System, red. N. Fang, 2020, s. 91.

[5] M. Dargas, Idee i zasady konstytucyjne chińskiego porządku prawnego, Warszawa 2017, s. 168–171.

[6] C. Sun, op.cit., s. 115.

Schemat 2. Struktura instytucjonalna Komunistycznej Partii Chin



Źródło: opracowanie własne.

## ○ „CESARZ JEST DALEKO, A GÓRY SĄ WYSOKIE” – RELACJE PEKINU Z PROWINCJAMI

Po rozpoczęciu polityki reform i otwarcia w latach 80. XX wieku rządowi lokalnym przyznano szeroki zakres odpowiedzialności, zwłaszcza w sprawach gospodarczych; decentralizacja była niezbędna, aby chińską gospodarkę po latach permanentnej rewolucji przywrócić na tory wzrostu. W tym celu utworzono specjalne strefy ekonomiczne, przyciągano zagraniczny kapitał oraz wspierano rozwój prywatnych przedsiębiorców – następowało to jednak wyłącznie w ograniczonych obszarach geograficznych, przede wszystkim w prowincjach wybrzeża[7].

Konstytucja przyznaje władzom lokalnym szerokie kompetencje w zakresie rozwoju gospodarczego, świadczenia usług publicznych i funkcji społecznych w obszarze edukacji, kultury, zdrowia, bezpieczeństwa publicznego czy administracji sądowej (art. 107 Konstytucji). Ponadto miejscowe rządy nadzorują niektóre przedsiębiorstwa państwowe prowadzące działalność wykraczającą poza wspomniane obszary, np. w budownictwie, produkcji czy sektorze wydobywczym[8]. Jednakże nie przysługuje im pełna swoboda działania[9].

Charakterystyczną cechą chińskiej decentralizacji jest wyznaczanie głównych celów przez rząd centralny, które następnie lokalne jednostki mają wdrożyć i dostosować do miejscowych warunków. Władze lokalne są zobowiązane do realizacji ogólnych postanowień rządu centralnego, tworząc plany, procedury i mobilizując kolejne szczeble lokalne do ich implementacji, a następnie oceniając ich skuteczność przez analizę danych, raportów oraz bezpośrednio inspekcje[10].

W rezultacie regionalne rządy są w dużej mierze ograniczone przez relacje wertykalne w zakresie celów zarządzania, strategii rozwoju oraz sposobów działania[11]. Te stosunki bywają określane „systemem opartym na presji”, „umową o podwykonawstwo administracyjne” czy „relacją pryncypał-agent (patron-klient)”, bowiem urzędnicy lokalni są oceniani na podstawie swoich osiągnięć w dziedzinie wdrażania polityk ustalonych centralnie[12].

[7] D. Mierzejewski, *China's Provinces and the Belt and Road Initiative*, Routledge 2021; J. Yu, *Introduction: Local Governance in China—Past, Present, and Future* [w:] *The Palgrave Handbook of Local Governance in Contemporary China*, red. J. Yu, S. Guo, Palgrave, Macmillan 2019, s. 4.

[8] M. Bogusz, J. Jakóbcowski, *op.cit.*, s. 53.

[9] D. S. G. Goodman, *Central control and local governance: the political economy of change since 1949* [w:] *Handbook on Local Governance in China*, red. C. Ergenc, D. S. G. Goodman, Cheltenham-Northampton, 2023, s. 22.

[10] X. Zhou, *The Logic of Governance in China*, Cambridge-New York 2022, s. 138.

[11] J. Yu, *op.cit.*, s. 11.

[12] N. Chen, X. Zhou, *The internal organization of local government in China* [w:] *Handbook on Local Governance in China*, red. C. Ergenc, D. S. G. Goodman, Cheltenham-Northampton, 2023, s. 71.

Nie oznacza to jednak kompletnego podporządkowania władz regionalnych względem rządu centralnego. Gdy sprzeciwiają się one polityce politycznego centrum, np. z obawy o własne interesy, może dojść do zjawiska „zmowy” (zawiązania koalicji), w ramach której jednostki lokalne próbują ominąć implementację wskazanych celów[13]. Miejscowe rządy mogą próbować wpływać na rząd centralny poprzez metody przecierania szlaków (*trailblazing*), czyli lobbyingu na wyższych szczeblach władzy, np. poprzez sieć powiązań z biurokratami działającymi wcześniej na szczeblu lokalnym, kombinatorstwa (*carpetbagging*), czyli wdrażania własnych celów pod płaszczykiem spełniania centralnej polityki oraz po prostu oporu (*resist*), czyli utrudniania wdrażania centralnej polityki, co wpływa na tempo ich implementacji[14]. W Chinach określa się to mianem „góra (władze centralne) ma politykę, a dół (władze lokalne) środki zaradcze” (*shang you zhengce, xia you duice* 上有政策, 下有对策) lub po prostu powiedzeniem „góry są wysokie, a cesarz jest daleko” (*shan gao huangdi yuan* 山高皇帝远)[15].

Mimo tych problemów decentralizacja przez wiele lat przyczyniała się do sukcesu chińskiej transformacji gospodarczej. Dużą rolę odegrała w tym innowacyjność rządów lokalnych; „eksperymenty” regionalnych jednostek często stanowiły inkubator dla rozwiązań wdrażanych na terenie całego kraju[16]. Przykładem może być polityka „otwartych drzwi” dla kapitału zagranicznego, która najpierw była testowana i rozwijana w specjalnych strefach ekonomicznych, a następnie została przeniesiona na cały obszar Chin.

Taka logika reform była jednak coraz bardziej spowalniana zwłaszcza od objęcia władzy przez Xi Jinpinga w 2012 r. Postępujący proces centralizacji kładzie nacisk na „projektowanie na najwyższym szczeblu” (*dingceng sheji* 顶层设计), czyli przeniesienie procesu decyzyjnego do Komitetu Centralnego KPCh i kreowanie wytycznych przez Pekin bez konsultacji z niższymi szczeblami administracji partyjno-państwowej[17]. Władza centralna ogranicza dotychczasową autonomię rządów lokalnych, ich uprawnienia i swobodę decyzyjną, a także zaostrza sankcje dyscyplinarne dla członków KPCh[18]. Ta zmiana prowadzi do pogłębienia awersji urzędników do podejmowania ryzyka, bo dotychczasowy sposób oceniania urzędników przyznaje pierwszeństwo już nie wynikom gospodarczym, ale przede wszystkim posłuszeństwu i lojalności politycznej. Miejscowe władze są zmuszone do szukania aprobaty władz wyższego szczebla, aby uzyskać akceptację innowacyjnych projektów przed ich wdrożeniem[19].

---

[13] X. Zhou, *The Logic of Governance in China*, Cambridge-New York, 2022, s. 134.

[14] A. Wong, *More than Peripheral: How Provinces Influence China's Foreign Policy*, „China Quarterly”, nr 235, 2018, s. 738.

[15] Xi Jinping: jue bu yunxu "shang you zhengce, xia you duice" [Xi Jinping: Nie ma pozwolenia na „góra ma politykę, a dół środki zaradcze”], *Zhongguo Gongchandang xinwen* [Wiadomości KPCh], <http://cpc.people.com.cn/n/2013/0122/c64094-20289672.html> [dostęp 23.04.2024].

[16] J. Yu, op.cit., s. 4.

[17] C. Sun, op.cit., s. 115.

[18] G. Kostka, N. Jonas, *Introduction: Central-Local Relations: Recentralization and Environmental Governance in China*, „The China Quarterly”, nr 231, 2017, s. 567-582.

[19] J. Yu, S. Wang, *New Agenda for the Study of Chinese Governance* [w:] *The Palgrave Handbook of Local Governance in Contemporary China*, red. J. Yu, S. Guo, 2019, s. 127.

## ○ ZNACZENIE WŁADZ REGIONALNYCH W EKONOMII POLITYCZNEJ CHIN

Władze poziomu prowincjonalnego stanowią istotny element układanki politycznej w ChRL. Istnieje ku temu kilka powodów. Po pierwsze, jak wspomniano w części poprzedniej, to właśnie na tym poziomie administracyjnym często następuje interpretacja oraz implementacja dyrektyw płynących od władz centralnych. Dotyczy to zarówno postanowień wydanych przez Radę Państwową ChRL, Komitet Centralny KPCh czy nawet „ważne instrukcje” samego Xi Jinpinga. Z reguły są one formułowane w sposób na tyle ogólny, aby mogły być dostosowane do lokalnych uwarunkowań, które potrafią być niezwykle odmienne od siebie na poziomie poszczególnych prowincji.

Dotyczy to przede wszystkim polityki gospodarczej, której zróżnicowanie jest wymuszone przez duże dysproporcje w rozwoju regionów. Wystarczy zauważyć, że we wschodnich, przybrzeżnych regionach PKB per capita potrafi wynosić powyżej 100 tys. RMB (np. Zhejiang 118 tys. RMB, Fujian 127 tys. RMB, Jiangsu 144 tys. RMB), podczas gdy w zachodnich i północno-wschodnich częściach Chin często oscyluje on w okolicach 50-60 tys. RMB (np. Gansu 45 tys. RMB, Jilin 55 tys. RMB, Yunnan 62 tys. RMB)[20].

Władze centralne często rozpoczynają proces zmiany polityki państwa poprzez ogłoszenie pewnego hasła czy sloganu, nawołując np. do wewnętrzno-międzynarodowego podwójnego obiegu (*guonei guoji shuang xunhuan* 国内国际双循环) gospodarczego, niosącego za sobą ograniczoną treść bez precyzyjnego określenia metod dochodzenia do celu. W tym przypadku „gospodarka podwójnego obiegu” odnosi się do zwiększania konsumpcji wewnętrznej przy zachowaniu otwartości na handel międzynarodowy. Jednak to w obowiązkach władz lokalnych należy doprecyzowanie konkretnych działań, które mają zostać podjęte. Podobna sytuacja występuje chociażby w przypadku planów pięcioletnich, które są uchwalane przez Radę Państwową, jednak następnie na tej podstawie lokalne rządy przygotowują własne, miejscowe odpowiedniki tych dokumentów.

Mimo silnej centralizacji politycznej, będącej jedną z głównych cech partii leninowskich, regionalne władze mają relatywnie szeroką możliwość własnego działania. Wynika to ze skali państwa oraz posiadanych przez prowincje zasobów własnych – decydenci rezydujący w Pekinie po prostu nie mają wystarczająco dużo czasu, aby doglądać działań podejmowanych przez niższe szczeble administracyjne. Życie codziennie najważniejszych przywódców partyjnych składa się z szeregu publicznych spotkań, które potrafią zajmować znaczną część aktywności. Dodatkowo mnogość jednostek szczebla prowincjonalnego – 31, w których istnieją komitety KPCh, a do tego można doliczyć również Hongkong i Makau – fizycznie uniemożliwia bieżącą kontrolę poczynań lokalnych sekretarzy. Powoduje to, że większą uwagę władz centralnych skupiają tylko szczególnie ważne problemy regionalne lub największe projekty rozwojowe.

[20] Per capita gross domestic product (GDP) in China in 2022, by province or region, Statista, <https://www.statista.com/statistics/1093666/china-per-capita-gross-domestic-product-gdp-by-province/>.

Dzięki możliwości lobbyingu oraz relatywnej swobodzie działania to właśnie we władzach regionalnych testowani są kandydaci do objęcia najwyższych stanowisk partyjnych – w Biurze Politycznym i Stałym Komitecie. Dotyczy to zarówno osób, które od początku kariery pięły się po poszczególnych szczeblach hierarchii partyjnej w prowincjach, ale również tych, które przez wiele lat pracowały w ministerstwach rządu centralnego. Te ostatnie z reguły są wysyłane na kilka lat do pracy w regionach, aby później mogły awansować do Biura Politycznego[21].

Przykładami takiego zjawiska mogą być chociażby Yin Li (尹力), obecny sekretarz KPCh w Pekinie czy Chen Jining (陈吉宁), pełniący to samo stanowisko w Szanghaju. Obaj od 2022 r. są członkami Biura Politycznego, jednak wcześniej zostali z ministerstw „zesłani” do władz regionalnych.

Yin Li, od początku kariery związany z rządem, a zwłaszcza Ministerstwem Zdrowia, został wysłany do Syczuanu w 2015 r. Stamtąd został przeniesiony do Fujian w 2020 r., a potem bezpośrednio na obecne stanowisko.

Chen Jining objął stanowisko burmistrza Pekinu w 2017 r., ale wcześniej przez większość kariery był akademikiem pełniącym funkcje administracyjne na Uniwersytecie Tsinghua (do 2015 r.) oraz ministrem środowiska (2015-2017). Funkcja włodarza stolicy otworzyła mu drogę do Biura Politycznego.

Po 1992 r. normą stało się, że członkowie Stałego Komitetu mają doświadczenie w regionach – z reguły im dłuższe, tym lepiej. Z obecnej siódemki członków tego gremium, tylko jeden nigdy nie piastował żadnych funkcji w rządach lokalnych. Z pozostałych sześciu aż czterech sprawowało najważniejszą funkcję w prowincjach – sekretarza komitetu KPCh.

Stanowiska na szczeblu regionalnych są areną niezwykle silnych tarć pomiędzy różnymi grupami wewnątrz partii. Rywalizacja pomiędzy różnymi liderami partii o obsadzenie stanowisk sekretarza komitetu KPCh lub gubernatora w poszczególnych prowincjach jest pochodną walki o władzę na najwyższych szczeblach.

Proces ten jest łatwy do zaobserwowania, gdy wraz z konsolidacją władzy sekretarza generalnego KPCh jego protegowani zajmują pozycje w najbardziej prestiżowych regionach. Z tego powodu w połowie lat 90. nastąpiła fala nominacji ludzi powiązanych z Jiang Zeminem, z kolei gdy władzę skonsolidował Hu Jintao (ok. 2005 r.) to najbardziej znaczące stanowiska przejmowali jego protegowani, a po 2012 r. możemy zaobserwować dominację zaplecza politycznego Xi Jinpinga.

[21] A. Payette, Profiling Future Chinese Politburo Members: Looking at Trends and Characteristics of Newly Promoted Central Committee Members (1992–2012), „East Asia” 2017, t. 34, nr 1, s. 3.

Jednak nawet gdy sekretarz generalny w sposób zdecydowany skoncentrował władzę w swoim ręku, to zawsze część stanowisk pozostaje w gestii innych środowisk wewnątrzpartyjnych, które uzyskują je w ramach wewnętrznych negocjacji. Bywa, że spory polityczne pomiędzy poszczególnymi przywódcami państwa widoczne są wewnątrz jednego rządu lokalnego – tak było chociażby na początku XXI wieku w Szanghaju, gdy rywalizowali ze sobą politycy związani z Jiang Zeminem i premierem Zhu Rongji[22].

**Tabela 1. Kariery polityczne sekretarzy partyjnych w miastach wydzielonych po 2012 r.**

Region	Sekretarz KPCh	Poprzednie stanowiska	Następne stanowiska
Chongqing	Yuan Jiajun (2022-)	sekretarz KPCh w Zhejiang, gubernator Zhejiang, sekretarz komisji polityczno-prawnej Zhejiang	-
	Chen Min'er (2017-2022)	sekretarz KPCh w Guizhou, gubernator Guizhou, zastępca gubernatora Zhejiang	sekretarz KPCh w Tianjinie
	Sun Zhengcai (2012-2017)	sekretarz KPCh w Jilin, minister rolnictwa, kierownik sekretariatu miejskiego KPCh w Pekinie	zatrzymany pod zarzutem korupcji
	Zhang Dejiang (2012)	wicepremier, sekretarz KPCh w Guangdongu i Zhejiangu	przewodniczący OZPL, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b>
	Bo Xilai (2007-2012)	minister handlu, gubernator Liaoning, sekretarz KPCh w Dalian	zatrzymany pod zarzutem korupcji

[22] Ch. Li, „The Shanghai Gang”: For of Stability or Cause for Conflict?, „China Leadership Monitor” 2001, nr 2, s. 2.

Region	Sekretarz KPCh	Poprzednie stanowiska	Następne stanowiska
Szanghaj	Chen Jining (2022-)	burmistrz Pekinu, minister ochrony środowiska, rektor Uniwersytetu Qinghua	-
	Li Qiang (2012-2022)	sekretarz KPCh w Jiangsu, gubernator Zhejiang, kierownik Sekretariatu KPCh w Zhejiang	premier, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b>
	Han Zheng (2012-2017)	burmistrz Szanghaju, wiceburmistrz Szanghaju, zastępca kierownika Sekretariatu KPCh w Szanghaju	pierwszy wicepremier, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b> , wiceprzewodniczący ChRL
	Yu Zhengsheng (2007-2012)	sekretarz KPCh w Hubei, minister budownictwa, sekretarz KPCh w Qingdao	przewodniczący Chińskiej Ludowej Konferencji Konsultatywnej Chin, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b>
	Xi Jinping (2007)	sekretarz KPCh w Zhejiang, gubernator Fujian, zastępca sekretarza KPCh w Fujian	kierownik Sekretariatu KC, sekretarz generalny KPCh, przewodniczący ChRL, przewodniczący Centralnej Komisji Wojskowej, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b>
Tiencin	Chen Min'er (2022-)	Sekretarz KPCh w Chongqing sekretarz KPCh w Guizhou, gubernator Guizhou, zastępca gubernatora Zhejiang	-



Region	Sekretarz KPCh	Poprzednie stanowiska	Następne stanowiska
Tiencin	Li Hongzhong (2016-2022)	sekretarz KPCh w Hubei, gubernator Hubei, sekretarz KPCh w Shenzhen	wiceprzewodniczący OZPL
	Huang Xingguo (2014-2016)	burmistrz Tianjin, zastępca burmistrza Tianjin, sekretarz KPCh w Ningbo	zatrzymany pod zarzutem korupcji
	Sun Chunlan (k) (2012-2014)	sekretarz KPCh w Fujian, sekretarz KPCh w Ogólnochińskiej Federacji Związków Zawodowych, zastępczyni sekretarz KPCh w Liaoning	dyrektorka Wydziału Zjednoczonego Frontu, wicepremierka
	Zhang Gaoli (2007-2012)	sekretarz KPCh w Shandongu, gubernator Shandongu, sekretarz KPCh w Shenzhen	pierwszy wicepremier, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b>
Pekin	Yin Li (2022-)	sekretarz KPCh w Fujian, gubernator Syczuanu, wicedyrektor Narodowej Administracji Produktów Medycznych	-
	Cai Qi (2017-2022)	burmistrz Pekinu, zastępca dyrektora biura Narodowej Komisji Bezpieczeństwa, wicegubernator Zhejiang	kierownik Sekretariatu KC, <b>członek Stałego Komitetu Biura Politycznego</b>
	Guo Jinlong (2012-2017)	burmistrz Pekinu, sekretarz KPCh w Anhui, sekretarz KPCh w Tybecie	-
	Liu Qi (2002-2012)	burmistrz Pekinu, minister przemysłu metalurgicznego, dyrektor Wuhan Iron and Steel Corporation	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie publicznie dostępnych biogramów.

## PROCEDURY OBSADZENIA STANOWISK PARTYJNYCH W REGIONACH

W zakresie relacji personalnych Centralny Rząd Ludowy posiada uprawnienia do zatwierdzania nominacji wyższych urzędników władz lokalnych, zwłaszcza gubernatorów prowincji. W praktyce jednak decyzje są podejmowane przez Wydział Organizacyjny Komitetu Centralnego KPCh, które powołują sekretarzy partyjnych komitetów prowincjonalnych na okres nie dłużej niż pięciu lat; po tym okresie następuje rotacja, aby zapobiec tworzeniu zaplecza politycznego. Rangę gubernatora prowincji można porównywać do ministrów rządu centralnego[23]. Co istotne, z reguły gubernator jest zastępcą sekretarza partii na szczeblu prowincji.

Ścieżka zawodowa wyższych urzędników jest zależna od decyzji politycznych, co ma zapewnić ich posłuszeństwo lub lojalność i skuteczność wdrażania wytycznych centrali. W praktyce jednak, w obliczu wielu, nierzadko konkurujących ze sobą priorytetów, wybierają oni wykonywanie zadań, które uważają za „ukryte priorytety” swoich przełożonych, wspierające ich awans[24]. Przykładowo, pomiędzy ochroną środowiska a rozwojem gospodarczym, dążyliby oni raczej do tego drugiego celu.

Obsada poszczególnych stanowisk w regionach jest uzależniona od rangi lidera danego urzędu w hierarchii partyjno-państwowej. Jest ona oparta o dziesięciostopniową gradację zbudowaną na bazie pięciu poziomów administracyjnych – narodowego (centralnego), prowincjonalnego, prefekturalnego, powiatowego i gminnego. Każdy z nich składa się z dwóch szczebli – poziomu lidera i zastępcy lidera. Dlatego też możemy mówić o stanowiskach szczebla narodowego, subnarodowego, prowincjonalnego, subprowincjonalnego, prefekturalnego, subprefekturalnego, powiatowego, subpowiatowego oraz gminnego i subgminnego[25].

Stanowiska, których liderzy posiadają rangę prowincjonalną oraz subprowincjonalną są mianowani bezpośrednio przez centralę partyjną. Są oni nazywani kadrą zarządzaną centralnie (*zhongguan ganbu* 中管干部). Kluczową rolę w ich wyborze, ocenie, a także potencjalnej dymisji pełni Wydział Organizacyjny Komitetu Centralnego KPCh[26]. To on ogłasza, gdy następuje zmiana personalna na jakimkolwiek z tych stanowisk. Nie podejmuje on jednak decyzji samodzielnie – muszą być one zatwierdzone przez Komitet Centralny, a w praktyce przez reprezentujące go Biuro Polityczne lub Stały Komitet. Pozostałe stanowiska w prowincjach leżą w gestii lokalnych wydziałów organizacyjnych.

[23] M. Świstak, op.cit., s. 83.

[24] G. Kostka, N. Jonas, op.cit.

[25] Na marginesie warto zaznaczyć, że każdy ze szczebli regionalnych ma też swoje odpowiedniki w instytucjach rządowych. Ranga prowincjonalna to tak naprawdę prowincjonalna/ministerialna (省部级正职), prefekturalna to prefekturalna/dyrektora departamentu itd. W raporcie skupiamy się jednak tylko na rangach w administracji regionalnej.

[26] K. Brødsgaard, Cadre and Personnel Management in the CPC, „China: An International Journal” 2012, t. 10, nr 2, s. 76.

Osoby posiadające rangę prowincjonalną w każdym regionie to:

- Sekretarz komitetu KPCh na poziomie prowincji,
- Gubernator, przewodniczący lub burmistrz rządu lokalnego,
- Przewodniczący lokalnego ZPL,
- Przewodniczący lokalnej Ludowej Politycznej Konferencji Konsultatywnej[27].

Na poziomie prowincjonalnym mogą być więc tylko maksymalnie cztery osoby tej rangi.

Zdecydowanie więcej osób występuje w randze subprowincjonalnej. Zalicza się do niej liderów czterech typów:

- Zastępców osób mających rangę prowincjonalną, tj. zastępców sekretarza komitetu; wicegubernatorów, wiceprzewodniczących, wiceburmistrzów rządów lokalnych; wiceprzewodniczących lokalnych zgromadzeń przedstawicieli ludowych oraz wiceprzewodniczących lokalnych Ludowych Politycznych Konferencji Konsultatywnych;
- Członków stałych komitetów w komitetach prowincjonalnych – w każdej prowincji jest ich między 10 a 14. W komitetach prowincjonalnych nie ma odpowiedników Biura Politycznego, więc stanowią oni jedyną zawężoną reprezentację komitetów prowincjonalnych;
- Szefów wysokiego sądu oraz prokuratury ludowej na szczeblu prowincji;
- Sekretarzy komitetów KPCh, burmistrzów, szefów parlamentów oraz konferencji konsultatywnych miast szczebla subprowincjonalnego, tj. prefektur, których status został administracyjnie podniesiony o jedną rangę w hierarchii administracyjnej. Istnieje 15 takich miast: Harbin, Changchun, Shenyang, Dalian, Qingdao, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Wuhan, Guangzhou, Shenzhen, Chengdu, Xi'an, Jinan oraz Hangzhou.

W praktyce trzema najważniejszymi osobami w każdym regionie są: 1) sekretarz komitetu KPCh, 2) gubernator, przewodniczący lub burmistrz rządu lokalnego (sprawujący jednocześnie pozycję zastępcy sekretarza komitetu KPCh) oraz 3) drugi zastępca sekretarza komitetu KPCh. Ten ostatni najczęściej nie posiada innego stanowiska, choć zdarza się, że pełni w tym samym czasie również inne funkcje partyjne, np. sekretarza prowincjonalnej komisji polityczno-prawnej, która nadzoruje aparat bezpieczeństwa.

Poza nimi najistotniejszymi osobami we władzach prowincjonalnych są pozostali członkowie stałych komitetów. Zasiadają w nim zazwyczaj sekretarze najważniejszych prefektur w danym regionie, szefowie głównych organów partyjnych (najczęściej wydziałów organizacyjnych, propagandy oraz komisji polityczno-prawnej), przedstawiciel armii oraz inne osoby, które zostały dołączone do tego gremium (np. wicegubernatorowie, szefowie sądownictwa lub prokuratury itp.).

Specyficzna jest również pozycja szefów parlamentów, którzy co do zasady pełnią jednocześnie funkcje sekretarzy komitetu prowincjonalnego KPCh. W praktyce więc cztery pozycje rangi prowincjonalnej często są zajmowane przez trzy osoby – jedna kieruje pracami konferencji konsultatywnej, druga lokalnym rządem, a trzecia jednocześnie lokalnym parlamentem i strukturami partii. Nie dotyczy to jednak tych sekretarzy regionalnych, którzy zasiadają równocześnie w Biurze Politycznym KC oraz w wybranych regionach autonomicznych.

[27] A. Payette, op.cit., s. 238.

W ostatnich czterech dekadach przyjęła się tradycja, zgodnie z którą sekretarze sześciu regionów zasiadają w Biurze Politycznym. Są to sekretarze Pekinu i Szanghaju (nieprzerwanie od 1987 r.), Guangdongu (od 1992 r.), Tianjinu i Xinjiangu (od 2002 r.) oraz Chongqingu (od 2007 r.). Jednak w sytuacji, gdy w trakcie kadencji KC zmieni się któryś z szefów tych prowincji, to nowa osoba nie zostaje dołączona do Biura Politycznego, a poprzednia pełni swoją rolę do końca kadencji. Przykładowo w 2021 r. odwołano ze stanowiska sekretarza komitetu KPCh w Xinjiangu, Chen Quanguo, jednak zasiadał on w Biurze Politycznym do końca kadencji KC, czyli do jesieni 2022 r. Dopiero wtedy zastąpił go jego następca w Xinjiangu Ma Xingrui. Z reguły jednak tego typu roszady kadrowe zdarzają się bardzo rzadko, chyba że w grę wchodzi postępowania antykorupcyjne.

Dynamika relacji pomiędzy władzami prowincjonalnymi a centralą jest skomplikowana, a obie strony pozostają ze sobą w dużej zależności. Bez kooperacji władz lokalnych nie jest możliwa realizacja wytycznych zleconych przez Biuro Polityczne, a z kolei poszczególni sekretarze zabiegają o wsparcie finansowe z centrali dla zarządzanych przez siebie regionów. Powoduje to, że obie strony żyją niejako w symbiozie.

Dodatkową warstwą złożoności wnosi rywalizacja polityczna. Ma ona wymiar walk frakcyjnych w centrali o objęcie kontroli nad poszczególnymi regionami, ale także rywalizacji sekretarzy prowincjonalnych o stanowiska, które gwarantują jednoczesne zasiadanie w Biurze Politycznym.

Rywalizację polityczną w regionach pomiędzy poszczególnymi grupami wewnątrzpartyjnymi potęgują jeszcze trzy czynniki. Po pierwsze, brak stabilności personalnej na szczeblu prowincjonalnym. W teorii, co pięć lat Zjazd Prowincjonalny, Regionalny lub Miejski KPCh wybiera nowy komitet prowincjonalny, którego członkowie sprawują urząd przez pięć lat. W rzeczywistości jednak mogą oni być w każdej chwili przeniesieni do innego regionu lub władz centralnych, a na ich miejsce wybiera się nowe osoby. Szczególnie jest to widoczne w przypadku niewielkich, pod względem ilości członków, stałych komitetach – ich skład może się zmienić niemal w pełni przez pięć lat. Jest to więc dynamika zupełnie odmienna niż na szczeblu centralnym.

Co istotne członkowie KC nie mogą nigdzie być przeniesieni. W trakcie kadencji mogą stracić swoje stanowisko tylko w wypadku postępowania antykorupcyjnego. Co więcej, członkowie Biura Politycznego z reguły sprawują swoją dodatkową funkcję (np. szefa Wydziału Propagandy albo Centralnej Komisji Polityczno-Prawnej) przez całą pięcioletnią kadencję. Na poziomie prowincjonalnym okres sprawowania poszczególnych urzędów jest znacznie krótszy.

Po 1992 r. we wszystkich regionach (z trzema wyjątkami) średni okres sprawowania urzędu sekretarza komitetu KPCh wyniósł mniej niż pięć lat, a w 20 regionach był on krótszy niż cztery lata. W skrajnych przypadkach – Henan, Hebei i Chongqing – zmieniali się on średnio co ok. trzy lata. Podobnie jest ze stanowiskiem gubernatorów. Rotacje kadrowe jeszcze przyśpieszyły od czasów dojścia do władzy Xi Jinpinga w 2012 r. W skrajnych przypadkach wymiana następowała średnio po ledwo dwóch latach. Przykładowo w tym czasie funkcjonowało pięciu sekretarzy w prowincjach Shaanxi, Guizhou czy Qinghai, a w prowincji Jiangxi nawet sześciu sekretarzy. Im częstsze zmiany, tym bardziej intensywne negocjacje podziału stanowisk.

Regułą jest, że trzy najważniejsze funkcje w regionie sprawują osoby pochodzące spoza niego. Jest to element zaplanowanej polityki kadrowej Wydziału Organizacyjnego. Dzięki temu ograniczania się możliwość budowania lokalnych układów korupcyjnych opartych o koneksje pomiędzy osobami pochodzącymi z tego samego obszaru. Za każdy razem, gdy z polecenia Pekinu jest mianowany nowy sekretarz, jego zastępca lub gubernator, to musi on budować swoją pozycję w środowisku dla siebie nieznanym. Zdarza się to bardzo często. W latach 1989-2019 aż 85% zmian na stanowisku sekretarza partii lub gubernatora wynikała z transferów pomiędzy prowincjami, podczas gdy pozostałe były pokłosiem awansu, degradacji lub odejścia na emeryturę[28]. Budowanie od nowa relacji powoduje początkowy brak zaufania pomiędzy działaczami, który w założeniu przeciwdziała powstawaniu korupcji. Dodatkowo osoba sprowadzona „z zewnątrz” w teorii może też w sposób bezstronny oceniać lokalną sytuację, skupiać się bardziej na projektach rozwojowych niż transferowaniu funduszy w swoje rodzinne strony, a w dodatku nadzorować pracę lokalnych kadr.

Rywalizację polityczną w regionach napędzają regulacje wieku emerytalnego dla poszczególnych kadr. W przypadku osób w randze subprowincjonalnej wynosi ona 60 lat, a prowincjonalnej – 65 lat. Oznacza to, że działacze z tej pierwszej grupy, gdy ich wiek zbliża się do granicy przechodzenia na emeryturę, starają się zrobić wszystko, aby otrzymać awans i odłożyć w czasie koniec kariery politycznej[29]. Może to prowadzić zarówno do pogłębionej rywalizacji wewnątrz prowincji, jak i do zwiększenia działań lobbingsowych w stolicy, gdzie zapadają decyzje w tej sprawie.

## DOCHODY REGIONÓW W KONTEKŚCIE POLITYKI PAŃSTWOWEJ

Mimo znaczącej roli politycznej i gospodarczej sytuacja budżetowa chińskich prowincji jest trudna. Wynika to z dużych potrzeb fiskalnych, ale relatywnie niewielkich dochodów. Ich sytuacja systematycznie pogarszała się przez ostatnie trzy dekady. U podłoża problemu leży reforma fiskalna ówczesny wicepremiera Zhu Rongji z 1994 r., która miała przeciwdziałać dwom zjawiskom.

Pierwszym z nich był spadek wydatków publicznych w stosunku do PKB. Od początku okresu reform i otwarcia, czyli po 1978 r. ten współczynnik spadł z ok. 28% do niewiele ponad 12% w 1994 r. Drugi odnosił się do podziału dochodów podatkowych pomiędzy budżet centralny oraz budżety rządów lokalnych. Przed reformą były one na różny sposób negocjowane pomiędzy Pekinem i władzami regionalnymi.

W związku z rosnącymi potrzebami wydatkowymi na szczeblu lokalnym domagały się one pozostawiania coraz większej części wpływów podatkowych. Doprowadziło to do sytuacji, w której udział dochodów rządu centralnego spadł pomiędzy 1984 i 1993 rokiem z 40,5% do 22%. Działania wicepremiera Zhu Rongji doprowadziły do odwrócenia trendów – już w 1994 r. udział dochodów budżetowych w stosunku do PKB zaczął stabilnie rosnąć, a część otrzymywana przez rząd centralny podwoiła się[30].

[28] E. Choi, Patronage and performance: Factors in the political mobility of provincial leaders in post-deng China, „China Quarterly” 2012, nr 212, s. 974.

[29] Szerzej zob. Chien-wen Kou, Wen-Hsuan Tsai, „Sprinting with Small Steps” Towards Promotion: Solutions for the Age Dilemma in the CCP Cadre Appointment System, „The China Journal” 2014, nr 71, s. 153-171.

[30] D. H. Rosen, China's Fiscal and Tax Reforms: A Critical Move on the Chessboard, Rhodium Group, <https://rhg.com/research/chinas-fiscal-and-tax-reforms-a-critical-move-on-the-chessboard/> [dostęp: 27.03.2024].

Sytuacja fiskalna całego państwa zaczęła ulegać dalszemu pogorszeniu w drugiej dekadzie XXI wieku. Wynikało to z dwóch czynników. Pierwszym z nich była stopniowo spadająca dynamika wzrostu PKB, która była zauważalna już od 2010 r. Drugim zaś był szereg reform podatkowych premiera Li Keqiang, które zostały wdrażane w 2015 r. Ich celem było obniżenie obciążeń podatkowych w celu pobudzenia gospodarki, zwłaszcza konsumpcji jako podstawowego elementu wzrostu gospodarczego. Nie miała ona tak fundamentalnego znaczenia jak reforma fiskalna z lat 90., jednak doprowadziła do pojawienia się nowego zjawiska budżetowego. Od 2015 r. wydatki rządowe, centralne i regionalne, zaczęły rosnać wolniej niż dochody[31]. Starania o pobudzenie wzrostu gospodarczego przez zmniejszenie obciążeń podatkowych, mimo iż intencjonalnie korzystne, spowodowały skutek uboczny w postaci zahamowanego przyrostu wpływów do budżetu.

Poza dochodami z podatków ważną część budżetów lokalnych stanowiła sprzedaż praw do użytkowania ziemi. W sytuacji dynamicznie rozwijającej się gospodarki oraz szybko rosnących cen nieruchomości pozwalało to na uzupełnianie niedoborów fiskalnych. Między 2012 a 2021 r. udział dochodów z tego źródła w łącznych dochodach rządów lokalnych wzrósł z 20% do 30%. Wprowadzenie w 2020 r. polityki „trzech czerwonych linii” (*san tiao hongxian* 三条红线), mającej na celu ograniczenie zadłużenia sektora deweloperskiego, było jednak kolejnym czynnikiem wpływającym negatywnie na płynność finansową poszczególnych prowincji. Załamanie na rynku nieruchomości, które było efektem wprowadzonych regulacji, doprowadziło do spadków dochodów władz lokalnych z tego źródła. W 2022 r. o 23%, a w 2023 r. o kolejne 17%. W wartościach bezwzględnych oznacza to spadek dochodów budżetowych ze sprzedaży ziemi z 8,7 bilionów RMB w szczytowym 2021 r. do 5,5 bilionów w 2023 r.[32]

Sytuację fiskalną lokalnych rządów dodatkowo komplikuje model rozwoju gospodarczego Chin, który jest oparty w dużej mierze o inwestycje publiczne, m.in. w drogi, kolej dużych prędkości, lotniska, porty, a także chociażby infrastrukturę energetyczną. W połączeniu z rosnącymi wymaganiami społecznymi, a także problemami wynikającymi z przebiegu pandemii COVID-19 powoduje to, że sytuacji budżetowa jest daleka od ideału, szczególnie na szczeblu lokalnym.

Chińskie Ministerstwo Finansów szacuje, że w 2024 r. ogólne dochody budżetowe powinny wynieść 24,5 bilionów RMB przy wydatkach rządu 28,5 biliona RMB. Wskazywałoby to na deficyt budżetowy poniżej 3% PKB. Jednak z perspektywy prowincji bardzo niekorzystnie kształtuje się podział dochodów w stosunku do wydatków. Dochody władz centralnych powinny wynieść 10,2 bilionów RMB, a suma dochodów wszystkich rządów lokalnych powinna zamknąć się w kwocie 12,2 bilionów RMB. Po zestawieniu tych danych z planowanymi wydatkami widoczna jest skala problemu – planowane wydatki rządu centralnego wynoszą 4,2 bilionów RMB, podczas gdy rządy lokalne planują wydać aż 24,4 bilionów RMB.

---

[31] C. Wong, *Plus ça Change: Three Decades of Fiscal Policy and Central–Local Relations in China*, „China: An International Journal” 2021, t. 19, nr 4, s. 25.

[32] *Income from the sale of land use rights for local governments in China from 2016 to 2023*, Statista, <https://www.statista.com/statistics/1227161/china-local-government-income-from-land-sales/> [dostęp: 27.03.2024]

Innymi słowy, władze centralne mają ponad dwukrotnie większe dochody niż wydatki, a władze lokalne wręcz odwrotnie – dwukrotnie większe wydatki niż dochody[33]. Oznacza to, że sekretarze komitetów w poszczególnych prowincjach zmuszeni są do coraz bardziej agresywnego zabiegania o finansowanie swoich budżetów z innych źródeł niż wpływy podatkowe.

Jednym z głównych narzędzi stosowanych przez władze regionalne do gromadzenia kapitału są mechanizmy finansowe lokalnych rządów (LGFV, ang. *Local Government Financing Vehicles*, chiń. *difang zhengfu rongzi pingtai* 地方政府融资平台). Są to spółki zakładane przez miejscowe rządy, które powstały w celu pozyskiwania funduszy głównie na budowę infrastruktury choć de facto każdy projekt realizowany na poziomie prowincji ma swój LGFV. Te jednostki zaczęły pojawiać się już w latach 80. XX wieku jako reakcja na ograniczenia narzucone przez rząd centralny w zakresie zadłużania się samych rządów lokalnych. W ostatnich kilkunastu latach ich znaczenie ponownie zaczęło rosnąć.

Poza zaciąganiem długu bankowego wiele LGFV wyemitowało również własne obligacje. Ich funkcjonowanie pozwala na wyciągnięcie części zadłużenia poza budżet danej jednostki. W konsekwencji LGFV jawią się jako złożone narzędzia finansowe, które stały się centralnym elementem lokalnego finansowania infrastruktury, ale jednocześnie źródłem znaczących wyzwań prawnych i fiskalnych dla chińskiego systemu zarządzania długiem publicznym[34].

### Zadłużanie jednostki administracyjnej a awans – przykład miasta Liupanshui

Jednym z głównych kryteriów oceny kadr jest wysokość wzrostu gospodarczego, które osiągają jednostki im podległe. Może brzmieć to sensownie, jednak kilka cech systemowych w Chinach powoduje, że takie podejście potrafi prowadzić do katastrofy finansowej. Przykładem takiej sytuacji są rządy Li Zaiyonga w mieście Liupanshui w prowincji Guizhou.

Li był sekretarzem miejskiego komitetu KPCh w latach 2013-2017. W tamtym czasie rozpoczął cały szereg monumentalnych inwestycji, w tym takich, które miały pobudzić lokalną turystykę. Wśród 23 projektów, które zainicjował, 16 zostało później określone nieefektywnymi, w tym kurort do uprawiania sportów zimowych z najdłuższymi wyciągami w Azji. Li zlecił jego budowę, mimo że w Liupanshui śnieg się utrzymuje tylko przez kilka tygodni w roku, a miasto posiadało już dwa kurorty.

Li przez cztery lata swoich rządów zadłużył miasto na łączną kwotę 150 mld RMB, przy PKB miasta wynoszącym 120 mld RMB w 2015 r. W wywiadzie-zeznanii dla chińskiej telewizji państwowej powiedział: „Wiedziałem, że będę sprawował inne stanowisko za kilka lat i mnie nie będzie (...) Odpowiedzialność zostanie wyciągnięta wobec osoby, która mnie zastąpi”.

Pokazuje to jak cechy systemowe – ocenianie na podstawie wyników gospodarczych, niedofinansowanie władz lokalnych i częste transfery między poszczególnymi jednostkami, mogą zdewastować lokalne finanse[35].

[33] Report on the Execution of the Central and Local Budgets for 2023 and on the Draft Central and Local Budgets for 2024, Ministerstwo Finansów ChRL, [https://english.www.gov.cn/news/202403/13/content\\_WS65f1970bc6d0868f4e8e50df.htm](https://english.www.gov.cn/news/202403/13/content_WS65f1970bc6d0868f4e8e50df.htm) [dostęp: 27.03.2024].

[34] Szerzej zob. D. Clarke F. Lu, The law of China's local government debt: Local government financing vehicles and their bonds, „The American Journal of Comparative Law” 2017, t. 65, nr 4, s. 751-798.

[35] Chinese City Official Spent \$21 Billion on 'Vanity Projects', Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-08/chinese-city-official-spent-21-billion-on-vanity-projects> [dostęp: 21.04.2024].

Trudno jest ocenić dokładną skalę łącznego zadłużenia zaciągniętego przez różne LGVF. Według szacunków Międzynarodowego Funduszu Walutowego zadłużenie LGVF niemal podwoiło się między 2018 i 2023 r., z 35 do 66 bilionów RMB. Oznaczałoby, że na koniec tego okresu wyniosłoby 53% PKB całych Chin, stanowiąc coraz większe zagrożenie dla stabilności lokalnych finansów[36].

Według ekspertów think-tanku MacroPolo, którzy przeanalizowali dane o kondycji finansowej ponad 2500 mechanizmów finansowych lokalnych rządów, największe zagrożenie bankructwa LGVF występuje w prowincjach Chongqing, Hunan, Jiangsu, Jiangxi i Syczuan, podczas gdy najmniejsze jest w Szanghaju, Guangdong, Pekinie, Hainanie i Mongolii Wewnętrznej. Przygotowali oni również wskaźnik pokazujący negatywny wpływ zadłużenia LGVF na wzrost gospodarczy w danym regionie. Najwyższą wartość przyjął on w prowincjach Guizhou, Pekin, Zhejiang, Jiangsu i Syczuan[37].

Potęguje to problemy finansowe władz lokalnych, w szczególności że dynamicznie rośnie również bezpośrednie zadłużenie rządów lokalnych – jeszcze w 2014 r. wynosiło ono 2% PKB, podczas gdy w 2022 r. osiągnęło 29% PKB[38]. Jeszcze bardziej pesymistyczny obraz sytuacji lokalnych budżetów wyłania się z badań prof. Li Daokua z Uniwersytetu Qinghua. W październiku 2023 r. opublikował on wyniki swojej analizy, które wskazywały na wyższą stopę zadłużenia niż podawana przez międzynarodowe instytucje finansowe. Według jego obliczeń, w 2020 r. lokalne rządy były zadłużone (budżet + LGVF) na ok. 90 bilionów RMB, podczas gdy Międzynarodowy Fundusz Walutowy oraz Bank Światowy podawały kwotę w okolicach 60 bilionów RMB, czyli zdecydowanie niższą[39]. Oznaczałoby, że już w 2020 r. władze regionalne byłyby zadłużone łącznie na ok. 88% ówczesnego PKB Chin.

## ○ RZECZYWISTOŚĆ RELACJI HORYZONTALNYCH – LOKALNY PROTEKCJONIZM I GOSPODARKA FRAGMENTARYCZNA

Władze regionalne konkurują ze sobą w realizacji własnych celów gospodarczych stawianych im przez rząd centralny[40]. Badacze porównują to zjawisko do „oddzielnych księstw” gospodarczych wewnątrz ChRL czy „lokalnego korporacjonizmu państwowego”, międzynarodowej korporacji nastawionej na zysk, której zarządcą jest np. establishment prowincji, a szczeble administracji partyjno-państwowej działają jak spółki zależne podlegające kierownikowi[41].

[36] People's Republic of China: 2022 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for the People's Republic of China, „IMF Country Report” 2023, Nr 23/67, s. 47.

[37] China's Debt Hangover, <https://macropolo.org/digital-projects/china-local-debt-hangover-map> [dostęp: 28.03.2024].

[38] A. Lee, A. Zhou, C. Liao, Local Government Financing Vehicles: A Growing Risk for China's Economy?, <https://www.pimco.com/gbl/en/insights/local-government-financing-vehicles-a-growing-risk-for-chinas-economy> [dostęp: 28.03.2024].

[39] Li Daokui, Difang zhengfu zhaiwu yanjiu - guimo, chengyin, yingxiang fenxi (Li Daokui: Badania nad zadłużeniem samorządów lokalnych - skala, przyczyny i analiza wpływu), [https://www.sohu.com/a/732489158\\_120913760](https://www.sohu.com/a/732489158_120913760) [dostęp: 28.03.2024].

[40] China's Unification from Within: Dismantling Local Protectionism, <https://www.csis.org/blogs/new-perspectives-asia/chinas-unification-within-dismantling-local-protectionism> [dostęp 24.03.2024].

[41] Szerzej patrz: From Mao to Market: Rent Seeking, Local Protectionism, and Marketization in China, Cambridge University Press 2009; Andrew G. Walder, "Zouping in Perspective," [w:] Zouping in Transition: The Process of Reform in Rural North China, red. Andrew G. Walder, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1998.



Zagadnienie lokalnego protekcjonizmu oddaje charakter fragmentarycznego systemu gospodarczego w Chinach. Przejawia się ono głównie w polityce promowania lokalnych produktów przez regionalne subsydia czy nakładanie dodatkowych opłat na produkty wyprodukowane w innych prowincji. Przez lata praktykowania „feudalnej gospodarki” doprowadzono do de facto sytuacji, w której każdy z regionów dążył w kierunku samowystarczalności określanej mianem *own production, own use and own sales*.

Regionalny protekcjonizm można zaobserwować na następującym przykładzie: w Szanghaju dominują produkowane lokalnie samochody marki Volkswagen, natomiast w Wuhan dominuje produkcja chińsko-francuska, czyli produkowane na miejscu samochody marki Citroen[42].

W 2000 r. Szanghaj ogłosił wprowadzenie dodatkowych opłat licencyjnych w wysokości 80 000 juanów od każdego samochodumarki Citroen[43]. Głównym celem władzy było zmniejszenie udziału Citroena w lokalnym rynku szanghajskich kosztem „rodzimego” Volkswagena[45].

W systemie rozumianym jako regionalnie zdecentralizowany autorytaryzm (RDA; ang. regional decentralized authoritarianism) działania miejscowych polityków motywowane są konkurencją pomiędzy lokalnym wymiarem sprawiedliwości oraz zmaksymalizowaniem możliwości awansu w systemie partyjnej nomenklatury. Jak wspomniano w poprzednich częściach raportu, przez lata wyznacznikiem oceny lokalnych kadr był przede wszystkim wzrost miejscowego PKB. Inne wskaźniki pozostawały poza obszarem zainteresowania elit na szczeblu prowincji i niższych szczeblach administracji partyjno-państwowej.

Konieczność rywalizacji o zasoby Pekinu oraz rywalizacja o miejsce w partyjnej strukturze determinują zachowania gospodarcze na poziomie lokalnym tworząc zręby rywalizacji horyzontalnej, która mimo odmiennych zapewnień władz centralnych będzie trudna do ograniczenia[45]. Protekcjonistyczna polityka jest widoczna zwłaszcza w jednostkach z mniejszymi dochodami fiskalnymi, czyli w prowincjach Chin centralnych i zachodnich. Takie działania były mechanizmem obronnym w rywalizacji z dobrze rozwiniętymi prowincjami wybrzeża[46].

Miejscowy protekcjonizm urzeczywistnił się w Chinach na różne sposoby, np. w budownictwie, gdzie popyt jest tworzony przez samorządy lokalne zlecające projekty i podpisujące kontrakty z miejscowymi dostawcami usług budowlanych czy materiałów budowlanych. Regionalny protekcjonizm pojawił się również wyraźnie w sektorze pojazdów elektrycznych w 2010 r., kiedy to lokalne floty taksówek przestawiły się na

[42] The trade war within China. Local protectionism is pernicious and persistent <https://www.economist.com/china/2022/07/21/the-trade-war-within-china> [dostęp 11.03.2024].

[43] Regional Protectionism Weakening State Capacity <http://www.china.org.cn/english/2001/Mar/9673.htm> [dostęp 11.03.2024].

[44] Ibidem.

[45] H. Fang, M. Li, Z. Wu, Tournament-style political competition and local protectionism: theory and evidence from China, National Bureau of Economic Research, 2022, <http://www.nber.org/papers/w30780> [dostęp 11.03.2024].

[46] Pak K. Lee, Local Economic Protectionism in China's Economic Reform <https://library.fes.de/libalt/journals/swetsfulltext/4303453.pdf> [dostęp 11.03.2024].

regionalną markę pojazdów elektrycznych, aby zwiększyć popyt i tym kosztem efektywności wspierać lokalny przemysł[47].

Mimo że tego typu działania do pewnego stopnia pobudzały lokalną koniunkturę, to zawsze miały negatywny wpływ na rynek krajowy, powodując powstawanie barier strukturalnych dla kluczowych celów gospodarczych takich jak zwiększanie produktywności czy wspieranie konsumpcji. Co więcej, taka miejscowa polityka zmniejsza efektywność największych firm chińskich w konkrowaniu na rynkach międzynarodowych lub kluczowych celach strategicznych, takich jak kampania na rzecz samowystarczalności technologicznej prowadzonej przez przewodniczącego Xi Jinpinga[48].

Analizując plany pięcioletnie rozwoju społeczno-gospodarczego na poziomie prowincji nie sposób nie uznać, że ich założenia są tożsame, np. dotyczą rozwoju wysokich technologii tak jak w przypadku Syczuanu, Chongqingu czy Guangdongu, co tylko pogłębia tendencję do rywalizacji. Prowincje zaczynają rywalizować o te same zasoby także za granicą, w Dolinie Krzemowej, Bostonie i Izraelu czy Singapurze. Ale tylko Kanton otworzył tam swoje biura, wygrywając wyścig o miejsce transferu technologii na całe Chiny. Warto przy tym zwrócić uwagę, że zarówno Chongqing, jak i Kanton prowadzą projekty z Singapurem, czego przykładem są inicjatywy Chongqing Singapore Connectivity Platform czy Guangzhou-Singapore Knowledge City Project[49].

Konkurencja o zasoby globalne w przyszłości będzie ograniczana w kontekście rosnącej rywalizacji amerykańsko-chińskiej. Tym samym rozpocznie się rywalizacja o zasoby wewnętrzne i próby pozyskania kapitału na rozwój z bogatszych regionów: już teraz przedsiębiorstwo Tencent mającej swoją siedzibę w Delcie Rzeki Perłowej aktywnie poszukuje np. kapitału ludzkiego w Delcie Rzeki Jangcy[50].

Lokalny protekcjonizm wpływał negatywnie na potencjał chińskiej gospodarki limitując możliwość stworzenia wspólnego rynku[51]. Analizując udział handlu wewnętrznego w 2017 r. w lokalnym PKB do najważniejszych zaliczono: Hajnan, Chongqing, Szanghaj, Jilin i Shaanxi. Pod względem tempa wzrostu Chongqing odnotował największy wzrost wpływu handlu wewnętrznego w PKB miasta. Należy jednak zaznaczyć, że handel między prowincjami we wszystkich prowincjach nie był stabilny i podlegał licznym fluktuacjom. Co więcej, prowincje interioru zmuszone są do rywalizacji horyzontalnej o rynki wewnętrzne, gdyż odbiorcy „wewnętrznego eksportu” to te same prowincje wybrzeża. Natomiast prowincje wybrzeża takie jak Guangdong albo prowadzą handel wewnętrzny albo ograniczają się do sąsiednich prowincji wybrzeża gdzie np. partnerami Kantonu są Zhejiang, Jiangsu i Szanghaj natomiast Hebei – prowincja interioru wyróżnia się faktem, że jest partnerem handlowym dla Jiangsu, Shandongu i Shanxi oraz Tianjinu. Prowadzi to do wewnętrznych podziałów na bogate prowincje wybrzeża i biedne prowincje interioru i Chin zachodnich (szerzej patrz tabela 2)[52].

---

[47] Ibidem.

[48] Ibidem.

[49] D. Mierzejewski, op.cit., s. 194-195

[50] Tencent: How a global investment empire flies under the radar, <https://technode.com/2020/01/13/tencent-how-a-global-investment-empire-flies-under-the-radar/> [dostęp 20.05.2024].

[51] Regional Protectionism Weakening State Capacity, <http://www.china.org.cn/english/2001/Mar/9673.htm> [dostęp 11.03.2024].

[52] W. Fei, Z. Hongkun, Zhong guo sheng ji mao yi ge ju yu qu yu jing ji yi ti hua (Wzorzec handlu między prowincjami i integracji gospodarczej regionów w Chinach) "Jiage Zhoukan" 2023, nr. 553, s. 41

**Tabela 2. Główni partnerzy na poziomie władz prowincjonalnych w handlu wewnątrz ChRL**

Prowincja	Kluczowi partnerzy w handlu wewnętrznym	Prowincja	Kluczowi partnerzy w handlu wewnętrznym
<b>Pekin</b>	Guangdong, Szanghaj, Jiangsu	<b>Henan</b>	Jiangsu, Szanghaj, Pekin
<b>Tiencin</b>	Pekin, Jiangsu, Hebei	<b>Hubei</b>	Szanghaj, Pekin, Jilin
<b>Hebei</b>	Guangdong, Pekin, Szanghaj	<b>Hunan</b>	Jiangsu, Guangdong, Zhejiang
<b>Shanxi</b>	Hebei, Pekin, Jiangsu	<b>Guangdong</b>	Zhejiang, Jiangsu, Szanghaj
<b>Mongolia Wewnętrzna</b>	Jiangsu, Liaoning, Pekin	<b>Guangxi</b>	Chongqing, Guangdong, Szanghaj
<b>Liaoning</b>	Jiangsu, Szanghaj, Heilongjiang	<b>Hainan</b>	Jiangsu, Chongqing, Pekin
<b>Jilin</b>	Szanghaj, Guangdong, Pekin	<b>Chongqing</b>	Szanghaj, Guangdong, Zhejiang
<b>Heilongjiang</b>	Liaoning, Jiangsu, Zhejiang	<b>Syczuan</b>	Jiangsu, Guangdong, Chongqing
<b>Szanghaj</b>	Zhejiang, Jiangsu, Pekin	<b>Guizhou</b>	Guangdong, Szanghaj, Jiangsu
<b>Jiangsu</b>	Zhejiang, Szanghaj, Hebei	<b>Yunnan</b>	Guangdong, Jiangsu, Szanghaj
<b>Zhejiang</b>	Guangdong, Jiangsu, Szanghaj	<b>Shaanxi</b>	Guangdong, Jiangsu, Zhejiang
<b>Anhui</b>	Jiangsu, Zhejiang, Szanghaj	<b>Gansu</b>	Shaanxi, Jiangsu, Henan
<b>Fujian</b>	Zhejiang, Guangdong, Jiangsu	<b>Qinghai</b>	Jiangsu, Pekin, Chongqing

Prowincja	Kluczowi partnerzy w handlu wewnętrznym	Prowincja	Kluczowi partnerzy w handlu wewnętrznym
<b>Jiangxi</b>	Jiangsu, Zhejiang, Pekin	<b>Ningxia</b>	Pekin, Shaanxi, Szanghaj
<b>Shandong</b>	Szanghaj, Pekin Hebei	<b>Sinciang</b>	Szanghaj, Zhejiang, Jiangsu

Źródło: Wang Fei Zhu Hongkun, Zhong guo sheng ji mao yi ge ju yu qu yu jing ji yi ti hua (Wzorzec handlu między prowincjami i integracji gospodarczej regionów w Chinach) "Jiage Zhoukan" 2023, no. 553, s. 43

W kwestii przełamania praktyk protekcyjnych na szczeblu lokalnym przełomem było wydanie przez władze centralne w kwietniu 2022 r. „Opinii w sprawie przyspieszenia budowy jednolitego rynku krajowego”. Rada Państwowa sygnalizowała konieczność stworzenia jednolitego rynku krajowego, a Pekin oczekuje, że konkurencja będzie bardziej uczciwa i inwestycje, aby były bardziej efektywne[53].

Jest zatem widoczne, że Pekinowi zależy, aby od 2020 r. promować „jednolity rynek wewnętrzny” oparty na modelu konsumpcji wewnętrznej. Było to zbieżne również w promowaniu koncepcji gospodarki podwójnego obiegu (*dual circulation economy*), która była reakcją na rosnącą presję zewnętrzną i możliwości eksportowe na rynkach międzynarodowych oraz próby uniezależnienia się od rynków zagranicznych.

Pekin podejmuje próby redukcji lokalnego protekcyjizmu na wiele sposobów. Jednym z nich jest wzmocnienie praworządności, czyli w chińskim kontekście rządów przez prawo. Pekin stara się zaostrzyć wewnętrzne przepisy antymonopolowe i regulacje dotyczące dostępu do rynku przed działaniami władz lokalnych. Na przykład Ustawa antymonopolowa ChRL z dnia 30.08.2007 r., nowelizowana w 2022 r., stanowi, że władze na szczeblu prowincji „nie mogą nadużywać swojej władzy administracyjnej w celu ograniczania lub nakładania dorozumianych ograniczeń na obsługę, zakup lub używanie wyznaczonych towarów”. Kolejny artykuł ustawy określa okoliczności utrudniające swobodny przepływ towarów pomiędzy regionami wskazując na konieczność ich ograniczania. Z praktycznego punktu widzenia 18 listopada 2021 r. powołano specjalny organ Państwowego Biura Antymonopolowego, a się organem egzekwowania prawa[54].

Niektórzy czołowi ekonomiści mają nadzieję, że zunifikowany rynek stanie się nową „dynamiczną przewagą komparatywną” Chin w miarę starzenia się społeczeństwa. W tym kontekście należy zwrócić uwagę, że Pekin aktywnie zabiegał o wprowadzenie ustawy dotyczącej przeglądu uczciwej konkurencji, którego celem miało być wzmocnienie środków prawnych ograniczającym lokalny protekcyjizm. Celem tej ustawy jest ponad prowincjonalne zmobilizowanie rynkowej alokacji kapitału, ziemi, pracy oraz inwestycji w badania i rozwój w poszczególnych prowincjach, a tym samym wspieranie sprzyjającego otoczenia biznesowego w celu stymulowania innowacji przy jednoczesnym ograniczaniu rywalizacji horyzontalnej.

[53] Zhonggong Zhongyang Guowuyuan guanyu jiakuai jianshe quanguo tongyi da shichang de yijian (Opinie Komitetu Centralnego KPCh i Rady Państwowej w sprawie przyspieszenia budowy ogólnokrajowego jednolitego rynku), [https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content\\_5684385.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content_5684385.htm) [dostęp 03.06.2024].

[54] Quan mian shi shi xin fan long duan fa jia kuai jian she quan guo tong yi da shi chang (Pełna implementacja nowego prawa antymonopolowego, przyspieszenie budowy ujednoliconego krajowego wielkiego rynku) [https://www.samr.gov.cn/xw/mtjj/art/2023/art\\_f8d74962c6504b4ba11d4af04aa64f3e.html](https://www.samr.gov.cn/xw/mtjj/art/2023/art_f8d74962c6504b4ba11d4af04aa64f3e.html) [dostęp 18.03.2024].

Jeśli Pekin będzie w stanie skutecznie egzekwować te przepisy, może uniemożliwić to władzom lokalnym arbitralne ograniczanie wejścia na rynki lokalne, a tym samym prowadzić do złamania konsensusu ustalonego w czasie okresu reform Deng Xiaopinga gwarantujących decentralizację gospodarczą Chin.

Jednak oprócz kwestii gospodarczych istotnym zagadnieniem jest kwestia reformy wymiaru sprawiedliwości na poziomie lokalnym. Co do zasady sądy powinny być niezależne, sprawiedliwie rozwiązując konflikty pomiędzy przedsiębiorstwami regionalnymi i zewnętrznymi. W rzeczywistości, ponieważ sądy lokalne w dużym stopniu polegają na lokalnych strukturach w zakresie decyzji personalnych i finansowych, stają się biernym wykonawcą lokalnych decyzji politycznych[55].

Inne podejście opiera się na promowaniu wykorzystywania mechanizmów rynkowych. Pekin zachęca do rozwoju sieci cyfrowych i logistycznych, które mogą obniżyć koszty transakcji, a tym samym wzmocnić łańcuchy dostaw w skali krajowej (a nie lokalnej). Przykładem jest tu rynek kwiatów prowincji Yunnan[56]. Był o to możliwe dzięki stworzeniu ogólnokrajowej sieci łańcucha chłodniczego, infrastruktury logistycznej i platformy handlu elektronicznego. Innymi słowy, jeżeli w przyszłości uda się skonsolidować rynek, chińska gospodarka będzie charakteryzowała się wyższą produktywnością i będzie bardziej konkurencyjna na arenie międzynarodowej – jak wskazują chińskie analizy. W założeniach pekińskich planistów transformacja w kierunku gospodarki cyfrowej ma znacząco zwiększyć stopień unifikacji krajowego rynku, spowodować optymalizację kosztów przy wyszukiwaniu informacji oraz kosztów logistycznych i transportowych. Gospodarka cyfrowa ma również przyczynić się do wyrównania różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym Chin[57].

Jednak pomimo determinacji i poczynionych postępów kluczowe będą szczególnie reformy w strukturach podatkowych. Rada Państwowa uznaje „dalsze doskonalenie systemów fiskalnych, podatkowych, statystycznych i oceny wyników lokalnych [urzędników]” za klucz do budowania długoterminowych mechanizmów instytucjonalnych na jednolitym rynku krajowym. Problem jednak pojawia się przy implementacji założeń władz centralnych[58]. Chociaż likwidacja lokalnego protekcjonizmu może przynieść pozytywne rezultaty na poziomie instytucjonalnym, przezwyciężenie innych przeszkód utrudniających swobodny przepływ kapitału, ziemi, siły roboczej oraz inwestycji w badania i rozwój pozostanie kwestią do zmiany. Konieczność stworzenia jednolitego rynku będzie wymagała również reformy system *hukou*, który utrudnia migrację osób z niższymi kwalifikacjami do większych ośrodków miejskich. Jak zauważa Jacob Gunter, mimo stojących wyzwań związanych z silnie zakorzenioną tradycją związków nieformalnych „teraz, gdy Xi skonsolidował władzę w sposób, który pomoże mu pokonać bariery, które wcześniej utrudniały większą jedność na rynku krajowym”[59].

[55] E. Liu, Yi Lu, W. Peng, S. Wang, Judicial Independence, Local Protectionism, and Economic Integration: Evidence from China, [http://www.sdwang.org/uploads/4/4/8/5/44856715/judicial\\_independence\\_1206.pdf](http://www.sdwang.org/uploads/4/4/8/5/44856715/judicial_independence_1206.pdf) [dostęp 11.03.2024].

[56] Why Asia's leading flower market in Southwest China's Yunnan is blooming, <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202309/01/WS64f12fdca31020d7c67bc4db.html> [dostęp 12.05.2024].

[57] W. Qun i in., Zhong guo sheng ji mao yi wang luo yan hua ji zhi yan jiu (Badanie mechanizmu ewolucji sieci handlu między prowincjami w Chinach) "Cai jing ke xue" 2023, no 5, s. 135.

[58] Tui dong quan guo tong yi da shi chang jian she qu de shi zhi xing jin zhan (Promowanie istotnych postępów w budowie ogólnokrajowego jednolitego rynku), [https://www.gov.cn/zhengce/202306/content\\_6884742.htm](https://www.gov.cn/zhengce/202306/content_6884742.htm) [dostęp 12.03.2024].

[59] China-Central Asia and G7 Summits + Local protectionism + Micron, <https://merics.org/en/merics-briefs/china-central-asia-and-g7-summits-local-protectionism-micron> [dostęp 11.03.2024].

Władze, chcąc ograniczyć dysproporcje w rozwoju społeczno-gospodarczym, sugerują podpisywanie umów bilateralnych między prowincjami bardziej rozwiniętymi, z nadzieją na wykorzystanie doświadczeń rozwojowych mających prowadzić do rozwoju Chin środkowych i zachodnich. Całość jest koordynowana przez Państwową Komisję Rozwoju i Reform (NDRC) mającą swoje oddziały na poziomie prowincji (patrz tabela 3.)

**Tabela 3. Porozumienia o pomocy wzajemnej wewnątrz Chińskiej Republiki Ludowej**

Liczba porozumień	Szczebel prowincji „dominujący”	Szczebel prowincji „słabszy”
17 porozumień	Pekin, Szanghaj (dzielnice)	Yunnan (miasta)
9 porozumień	Liaoning, Guangdong	Guizhou
14 porozumień	Tiencin (dzielnice), Guangdong (miasta)	Guangxi RA
19 porozumień	Shandong, Zhejiang	Syczuan, Chongqing
10 porozumień	Szanghaj, Jiangsu	Shaanxi
14 porozumień	Zhejiang, Tiencin	Gansu
9 porozumień	Jiangsu, Liaoning	Qinghai
5 porozumień	Fujian, Szanghaj	Ningxia RA
12 porozumień	Guangdong, Pekin	Mongolia Wewnętrzna
9 porozumień	Shandong	Henan
5 porozumień	Zhejiang	Hubei

Liczba porozumień	Szczerebel prowincji „dominujący”	Szczerebel prowincji „słabszy”
9 porozumień	Guangdong	Jiangxi
9 porozumień	Jiangsu	Anhui
10 porozumień	Fujian	Hunan
11 porozumień	Szanghaj	Shanxi
11 porozumień	Pekin, Tiencin	Hebei
20 porozumień	Pekin	Hainan
20 porozumień	Pekin, Tiencin, Hebei, Shanxi, Liaoning, Jilin, Heilongjiang, Szanghaj, Jiangsu, Zhejiang, Anhui, Fujian, Jiangxi, Shandong, Henan, Hunan, Hubei, Guangdong, Chongqing	Sinciang
21 porozumień	Pekin, Jilin, Tiencin, Anhui, Fujian, Shanxi, Hubei, Liaoning, Zhejiang, Jiangxi, Shaanxi, Hunan, Hubei, Chongqing, Syczuan, Heilongjiang, Shandong, Jiangsu, Hainan	Tybet

Źródło: opracowanie własne na podstawie [https://zhuanlan.zhihu.com/p/620417528?utm\\_id=0](https://zhuanlan.zhihu.com/p/620417528?utm_id=0). [dostęp 23.03.2024]. Pełna lista partnerstw znajduje się na stronie Państwowej Komisji Rozwoju i Reform <https://www.ndrc.gov.cn/fggz/dqzx/dkzyyhzh/> [dostęp 29.04.2024].

Przykładem relacji „wzajemnej pomocy” mogą być stosunki prowincji Guangdong i Heilongjiang. Bogate południe na zasadach wzajemnej współpracy (dui kou hezuo 对口合作) odpowiada za wsparcie dla rozwoju prowincji na północnowschodnich peryferiach Chin. W 2018 r. obie prowincje podpisały umowy na 310 wspólnych projektów, a Shenzhen i Harbin na 191 projektów. We współpracy podkreślano wagę wspólnych działań między uczelniami technicznymi[60].

Mimo podpisanych dokumentów praktyka tej współpracy daleka jest od ideału. Heilongjiang w relacjach z Kantonem stanowi jedynie zaplecze, zarówno pod względem produkcji rolniczej, jak i zasobów ludzkich. Z perspektywy Kantończyków głównym problemem jest mentalność Chińczyków z Chin Północnowschodnich, którzy są „mało reformowalni”, nieskorzy do własnej działalności i oczekujący pomocy innych, w tym państwa. Z kolei w Harbinie uznaje się, że południowi Chińczycy próbują stworzyć sobie jedynie zaplecze aprowizacyjne i nie zależy im na rozwoju północnych Chin[61].

## W KIERUNKU WSPÓLNEGO RYNKU – PROJEKTY INTEGRACYJNE WEWNĄTRZ CHIN

W ciągu ostatnich 50 lat wskaźnik urbanizacji w ChRL wzrósł z ok. 19% do 59%, a do 2030 r. ma osiągnąć 75%[62]. Świadome tego faktu władze ChRL od ponad dwóch dekad wdrażają plany urbanizacyjne, aby poprawić strukturę miast i równomiernie rozmieścić populację. Ponieważ większe miasta mają przyczyniać się do szybszego rozwoju gospodarczego, co jest priorytetem władz w Pekinie, nowa era urbanizacyjna ma należeć do megapolii, czyli według terminologii partyjnej klastrów miejskich (*chengshi qun* 城市群)[63].

Chiny wyznaczyły 19 takich regionów, z których strategicznie najważniejsze to:

- 1) **Jing-Jin-Ji**, obejmujący Pekin (Beijing), Tiencin (Tianjin) oraz prowincję Hebei częściowo leżącej na historycznym regionie Ji;
- 2) **Delta Rzeki Jangcy**, obejmujący miasto wydzielone Szanghaj, prowincje Jiansu, Zhejiang;
- 3) **Delta Rzeki Perłowej**, obejmujący m.in. Kanton, Shenzhen, Hongkong, Makau;
- 4) **Cheng-Yu**, czyli „bliźniacze miasta” Chengdu-Chongqing.

[60] M.in. Heilongjiang sheng yu Guangdong sheng jinmi hudong duikou hezuo qude mingxian chengxiao (Bliska współpraca między prowincją Heilongjiang a prowincją Guangdong osiąga nowe efekty), [http://www.hljdpc.gov.cn/art/2018/9/27/art\\_342\\_23245.html](http://www.hljdpc.gov.cn/art/2018/9/27/art_342_23245.html) [dostęp 24.04.2023].

[61] D. Mierzejewski, op.cit., s. 69-71.

[62] S. P. Groff, S. Rau, China's City Clusters: Pioneering Future Mega-Urban Governance, *American Affairs Journal*, 2019, <https://americanaffairsjournal.org/2019/05/chinas-city-clusters-pioneering-future-mega-urban-governance/> [dostęp 23.04.2024]; G. Vince, China's eco-cities: Sustainable urban living in Tianjin, *BBC*, <https://www.bbc.com/future/article/20120503-sustainable-cities-on-the-rise> [dostęp 23.05.2024].

[63] L. Xin, What's bigger than a megacity? China's planned city clusters, *MIT Technology Review*, 28.04.2021, <https://www.technologyreview.com/2021/04/28/1022557/china-city-cluster-urbanization-population-economy-environment/> [dostęp 23.03.2024].



W 2016 r. pierwsze trzy obszary przyczyniły się do ok. 40% PKB kraju, przy czym każdy z nich miał wartość PKB porównywalną do wielkości gospodarek innych krajów – np. Delta Rzeki Jangcy do Niemiec, a Delta Rzeki Perłowej do Włoch[64].

Wszystkie cztery regiony priorytetowo traktują sektory technologiczne i innowacyjne, w tym elektronikę, układy scalone, sztuczną inteligencję i rozwój oprogramowania. Równie ważna jest produkcja obejmująca branże takie jak: motoryzacja, maszyny, nowe materiały i sprzęt wysokiej klasy. Biotechnologia i branże powiązane z opieką zdrowotną również odgrywają istotną rolę w napędzaniu wzrostu gospodarczego i innowacji. Ponadto usługi finansowe znacząco przyczyniają się do gospodarki każdego regionu, a główne centra finansowe odgrywają kluczową rolę.

Klucz do dalszego rozwoju megapolii ma polegać na budowaniu infrastruktury komunikacyjnej zarówno wewnętrznej, jak i pomiędzy innymi klastrami. Te mają zostać połączone 200 tysiącami kilometrów linii kolejowych i 16 nowymi liniami szybkiej kolei do 2035 r.[65] Koncepcja „krajowego okręgu transportowego 123” zakłada, że w ciągu godziny będzie możliwy dojazd do pracy w obszarach metropolitarnych, dwóch – dojazd do aglomeracji miejskich, trzech – do głównych miast w całym państwie[66]. Przykładowo, już teraz 100 tysięcy osób podróżujących na trasie Pekin-Tianjin może korzystać z jednego z około 150 pociągów szybkiej kolei każdego dnia, z częstotliwością nawet co trzy minuty[67]. Dystans około 150 km między miastami można pokonać w ciągu 30 minut.

W ramach klastrów miejskich lokalne władze mają współpracować w zakresie infrastruktury, podziału przemysłu i ochrony środowiska, aby zintegrować i wspólnie rozwijać wyznaczone regiony. Pozostaje to jednak dużym wyzwaniem i stawia tę koncepcję pod znakiem zapytania. Megapolie zrzeszają wiele jednostek administracyjnych, także na poziomie prowincji, z których każda posiada własne kompetencje budżetowe, planistyczne i infrastrukturalne. Chęć utrzymania kontroli władz lokalnych, zwłaszcza nad zarządzaniem swoimi gruntami, które stanowią ważne źródło dochodów, stwarza dodatkowe wyzwania. Ponadto konkurencja między jednostkami, które nie zawsze dążą do współpracy i realizacji wspólnych celów, znacznie utrudnia tak rozległe przedsięwzięcie. Ostatecznie powodzenie tego modelu zależy od zaangażowania zarówno władz lokalnych, jak i centralnych w koordynację polityki oraz wspólne podejmowanie decyzji.

---

[64] M. Preen, China's Mega City Clusters: Jing-Jin-Ji, Yangtze River Delta, Pearl River Delta, China Briefing, 25.10.2018, <https://www.china-briefing.com/news/chinas-mega-city-clusters-jing-jin-ji-yangtze-river-delta-pearl-river-delta/> [dostęp 23.03.2024].

[65] Zhonggong Zhongyang Guowuyuan yinfa "Guojia zonghe liti jiaotong wang guihua gangyao" [Komitet Centralny KPCh i Rada Państwa wydali „Ogólny plan krajowej zintegrowanej sieci transportowej”], strona Rządu ChRL, 2021, dostępne online: [https://www.gov.cn/gongbao/content/2021/content\\_5593440.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2021/content_5593440.htm) [stan 24.03.2024] oraz L. Xin, What's bigger than a megacity? China's planned city clusters, MIT Technology Review, 28.04.2021, <https://www.technologyreview.com/2021/04/28/1022557/china-city-cluster-urbanization-population-economy-environment/> [dostęp 24.05.2024].

[66] Zhonggong Zhongyang Guowuyuan yinfa "Guojia zonghe liti jiaotong wang guihua gangyao"...

[67] L. Xin, op.cit.

Przykładem integracji wewnętrznej jest projekt Pasa Gospodarczego Rzeki Jangcy. Mimo że integracja jest podstawowym założeniem, to z analiz przedstawianych przez chińskich ekonomistów jasno wynika, że prowincje koncentrują się na rozwoju gospodarczym własnych regionów. Choć wychodzą poza obszar administracyjny np. integrując się w dolnym biegu Jangcy między prowincjami Jiangu, Zhejiangiem a miastem wydzielonym Szanghaj, to współpraca z rzadka wychodzi poza te prowincje[68].

Połączenie prowincji wybrzeża (takich jak miasto wydzielone Szanghaj, Zhejiang i Jiangu), zdecydowanie bardziej rozwiniętych, z centrum w Hebei i na zachodzie z Syczuanem i Chongqingiem miało prowadzić do integracji i rozwoju Chin centralnych i zachodnich. Po 14 latach wewnętrznych negocjacji rząd w Pekinie w 2014 r. przedstawił projekt „złotego korytarza” pomiędzy Szanghajem a Chengdu i Chongqingiem obejmującego w sumie 2,1 mln km<sup>2</sup> terytorium oraz zamieszkanym przez 40% mieszkańców Chin.

Głównym elementem wytycznych miała być integracja wewnętrzna oraz przepływ kapitału z Chin wschodnich do mniej rozwiniętych obszarów ChRL. Ten wzrost miał być oparty o wzmacnianie nowoczesnego przemysłu związanego z transportem rzeczonym oraz modernizacją portów rzecznych oraz testowanie pilotażowych form współpracy gospodarczej. Kolejne prowincje celem minimalizacji rywalizacji horyzontalnej otrzymały w podziale pracy i tak Chongqing miał odgrywać rolę hubu na Chinach (*shuniu* 枢纽), Chengdu i Syczuan „połączenia” międzynarodowego (*niudai* 纽带).

Władze centralne próbują wskazać role i kreować działania na podstawie podziału pracy – w tym zakresie premier Li Keqiang w „Raportie z prac rządowych” w 2015 r. wskazał kluczowe przemysły dla poszczególnych prowincji. Jednak w wyniku negocjacji nie udało się osiągnąć porozumienia, w którym poszczególne gałęzie przemysłu nie powielają się i tak sześć prowincjonalnych aktorów otrzymało te same gałęzie przemysłu, związane z technologiami informatycznymi: Zhejiang, Jiangu, Anhui, Hubei, Hunan and Syczuan oraz dwa miasta wydzielone Szanghaj i Chongqing (patrz tabela 4)[69].

Aby pomóc w osiągnięciu tego celu, w czerwcu 2018 r. władze Szanghaju, Zhejiang, Jiangu i Anhui uzgodniły trzyletni plan działania (2018–2020), który stanowił strategię działania i obejmował prawie tuzin wspólnych projektów mających na celu zwiększenie konkurencyjności regionu na rynkach międzynarodowych. Plan wyraźnie nie stanowił integracji całego pasa gospodarczego a regionu związanego z dolnym biegiem Jangcy. Równoległe z tym w Szanghaju uruchomiono fundusz o wartości 100 miliardów RMB (16 miliardów dolarów) pod nazwą Yangtze River Collaborative Advantage Fund. 10 miliardów RMB (1,6 miliarda dolarów) zostało przeznaczonych na projekty „twardych technologii”, które pomogą integrować branże regionu[70].

[68] Patrz m.in. H. Jun, Zhongguo quyue xiediao fazhan jizhi tixi yanjiu (Struktury organizacyjne w skoordynowanym rozwoju regionalnym Chin), Zhongguo Shehui chubanshe, Beijing 2014 oraz Ye Qing „Shisanwu” shiqi Changjiang jingji dai de xin fazhan (Nowy rozwój Pasa Gospodarczego Rzeki Jangcy w 13 Planie 5-letnim) „Dang Zheng Yanjiu” 2018, nr 1, s. 16-21.

[69] D. Mierzejewski, op.cit.

[70] The Yangtze River Delta Integration Plan, <https://www.china-briefing.com/news/yangtze-river-delta-integration-plan/> [dostęp 24.05.2024].

**Tabela 4. Podział pracy w Pasie Gospodarczym Rzeki Jangcy**

Prowincja	Kluczowe gałęzie przemysłu
Szanghaj	<b>technika informatyczna, zaawansowane technologie produkcyjne</b> , biologia, energia odnawialna, nowe materiały
Zhejiang	biologia, <b>technika informatyczna</b> , Internet rzeczy, pojazdy solarne, nowe materiały, energia odnawialna, <b>zaawansowane technologie produkcyjne</b> , nowe technologie w przemyśle morskim
Jiangsu	biologia, <b>technika informatyczna</b> , Internet rzeczy, pojazdy solarne, nowe materiały, energia odnawialna, <b>zaawansowane technologie produkcyjne</b> , nowe technologie w przemyśle morskim
Anhui	energia odnawialna, nowe materiały, biologia, biomedycyna, ochrona środowiska, Internet rzeczy, software, outsourcing, <b>technika informatyczna, zaawansowane technologie produkcyjne</b>
Hubei	<b>technika informatyczna, zaawansowane technologie produkcyjne</b> , nowe materiały, biomedycyna, sprzęt medyczny
Hunan	<b>technika informatyczna</b> , biomedycyna, nowe materiały, <b>zaawansowane technologie produkcyjne</b>
Syczuan	<b>technika informatyczna</b> , energia odnawialna, <b>zaawansowane technologie produkcyjne</b> , nowe materiały, biologia, ochrona środowiska
Chongqing	sprzęt mikroelektroniczny, Internet rzeczy, robotyka, nowe materiały, wysoko zaawansowane technologie logistyczne, energia odnawialna, pojazdy inteligentne, materiały chemiczne, wydobywanie gazu łupkowego, biomedycyna, ochrona środowiska

Źródło: Li Keqiang, Central Government Work Report (2015): [http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/05/content\\_281475066179954.htm](http://english.www.gov.cn/archive/publications/2015/03/05/content_281475066179954.htm) [dostęp 19.05.2024].

W 2019 r. PKB Pasa Gospodarczego Rzeki Jangcy wynosiło 42,6% chińskiego PKB, gdzie do najsilniejszych ośrodków należała prowincja Jiangsu (21,8%), Zhejiang (13,6%). Pośrodku rankingu uplasował się Syczuan (10,2%), Chongqing (8,7%), a na jego końcu Yunnan (5,1%) i Guizhou (3,7%). Jednak po pięciu latach prowadzenia projektu w dalszym ciągu prowincje zachodnie promowały swój przemysł i eksport, a Zhejiang nadal uzależniony był bardziej od rynków zagranicznych niż wewnętrznych, koncentrując się głównie na handlu wewnątrz prowincji, który stanowił ponad 80 procent handlu<sup>[71]</sup>.

[71] Innovative China New Drivers for Growth 2019: <http://documents.worldbank.org/curated/en/833871568732137448/pdf/Innovative-China-New-Drivers-of-Growth.pdf> [dostęp 18 maja 2020].

Rozwój gospodarczy prowincji jest również ograniczany przez wyżej wspomniany handel wewnątrz regionów gospodarczych. Najbardziej widoczne jest to w przypadku Chin północnowschodnich, gdzie transakcje wewnątrz prowincji stanowią 75,98% w 2008 r. i 76,24% w 2018 r. Nieco niższy wskaźnik notowano w obszarze Jing-Jin-Ji, gdzie wewnętrzny handel stanowił 62,75% i 65,70%, a w Delcie Rzeki Perłowej we wskazanym okresie nastąpił istotny wzrost z 46,47% do 60,59% (patrz tabela 5). Sugeruje to, że planowana integracja gospodarcza napotyka istotne przeszkody wynikające z politycznych uwarunkowań systemu nomenklatury, która narzuca wykazywanie się ekonomicznymi wskaźnikami na poziomie prowincji, nie zaś w skali ponad podziałami administracyjnymi.

Jednak wskazywana integracja w Delcie Rzeki Perłowej nie jest wolna od konieczności limitowania naturalnie rodzącej się rywalizacji. Prowincje centralne i zachodnie nadal wspierają rozwój gospodarczy prowincji wschodnich, w pełni potwierdzając asymetryczny wzorzec handlu polegający na dostarczaniu zasobów przez prowincje wewnątrz kontynentu na rzecz eksportu zagranicznego przez prowincje wybrzeża, tym samym tworząc sytuację, w której są podwykonawcami dla bogatych prowincji wschodu[72].

---

[72] L. Zhen, Q. Zhiping, Chang Jiang jing ji dai sheng ji mao yi de yuan hui di xiao guo yan jiu — ji yu tie lu huo yun shi jiao (Badania nad efektem źródła i pochłaniacza handlu międzyprowojennego w Pasie Ekonomicznym Rzeki Jangcy — Z perspektywy transportu kolejowego towarów) East China Economic Management 2017, vol. 31, no 10, s. 82.

Tabela 5. Udział procentowy handlu wewnątrz regionów gospodarczych i między obszarami gospodarczymi (2008-2016)

	Region zatoki Bohai		Delta rzeki Jangcy		Delta rzeki Perłowej		Chiny Północno-zachodnie		Chiny Północno-wschodnie		Chiny Południowo-zachodnie		Chiny centralne	
	2008	2016	2008	2016	2008	2016	2008	2016	2008	2016	2008	2016	2008	2016
<b>jing-jin-ji</b>	62.75	65.70	9.43	5.15	0.85	1.11	6.72	8.05	3.81	2.33	0.66	0.69	15.40	16.78
<b>DRP</b>	2.26	2.81	2.16	2.19	46.47	60.59	3.36	1.73	0.27	0.18	16.56	18.95	28.22	13.44
<b>ChPn.-zach</b>	20.01	16.33	13.07	9.75	1.77	1.94	39.20	40.88	10.44	10.63	1.07	2.21	14.16	18.02
<b>ChPn.-wsch</b>	9.41	8.43	3.74	3.35	0.27	0.40	5.37	6.59	75.98	76.24	0.68	0.72	4.35	4.15
<b>ChPd.-zach</b>	4.90	4.25	8.96	8.78	17.59	13.17	5.41	7.20	1.20	1.20	39.10	46.18	22.00	18.28
<b>ChCen</b>	11.96	7.16	16.05	15.20	14.75	8.43	3.38	4.50	1.79	1.25	5.16	7.26	44.45	53.81

DRP - Delta rzeki Perłowej  
 ChPn.-zach - Chiny Północnozachodnie  
 ChPn.-wsch - Chiny Północnowschodnie  
 ChPd.-zach - Chiny Południowozachodnie  
 ChCen. - Chiny centralne

## **NORMATYWNY I INSTYTUCJONALNY WYMIAR WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ**

Ogólny kierunek relacji dyplomatycznych jest ustalany na poziomie władz centralnych; Konstytucja ChRL z dnia 4 grudnia 1982 r. z późn. zm. („Konstytucja”) w tym zakresie przyznaje kompetencje Stałemu Komitetowi OZPL, przewodniczącemu oraz Radzie Państwowej. Według Ustawy o sprawach zagranicznych z dnia 28.02.2023 r. („Ustawa”) to Stały Komitet OZPL sprawuje władzę nad stosunkami zagranicznymi (art. 10 Ustawy), posiadając ostatnie słowo w sprawie ratyfikacji lub uchylecia traktatów i ważnych umów międzynarodowych (art. 67 pkt 15 Konstytucji) czy wyborze chińskich przedstawicieli za granicą (art. 81 Konstytucji).

Oficjalnie rola przewodniczącego ChRL w zakresie stosunków międzynarodowych ogranicza się do funkcji reprezentatywnych: przyjmuje on zagraniczne delegacje dyplomatyczne i ratyfikuje traktaty i umowy międzynarodowe (art. 81 Konstytucji).

Za zarządzanie relacjami zagranicznymi odpowiada Rada Państwowa (art. 89 pkt 9 Konstytucji). Podlegające jej Ministerstwo Spraw Zagranicznych ma uszczegóławiać ogólne wytyczne i usprawniać koordynację w zakresie współpracy zagranicznej dla każdego departamentu i regionu organów państwowych (art. 14 Ustawy).

Utrzymywanie relacji międzynarodowych ma służyć m.in. rozwojowi gospodarczemu kraju (art. 17 Ustawy). W tym celu ChRL ma przyciągać i chronić inwestycje zagraniczne, zachęcać rodzime jednostki do nawiązywania współpracy gospodarczej, a także promować ideę Jedwabnego Szlaku (art. 26 Ustawy). We wszystkich tych obszarach kluczowa jest działalność władz lokalnych.

Prowincje odgrywają istotną rolę w prowadzeniu polityki zagranicznej, choć oficjalnie Konstytucja przyznaje uprawnienia w tym zakresie wyłącznie organom centralnym. Ustawa pozwala im jednak upoważnić rządy lokalne do prowadzenia „wymiany i współpracy” z zagranicą w ramach odpowiedniego regionu administracyjnego (art. 16 Ustawy)[73]. Ponieważ „dyplomacja” jest terminem zarezerwowanym dla władz centralnych, prowincje używają zamienników takich jak „relacje zagraniczne” czy „aktywność międzynarodowa” na określenie swoich inicjatyw[74].

Prowincje wykorzystują te uprawnienia i aktywnie nawiązują kontakty z zagranicą, co umożliwia im pozyskiwanie partnerów handlowych i inwestorów. Tym samym mają pewną swobodę w podejmowaniu działań zagranicznych, szczególnie jeśli przynoszą one korzyści gospodarcze[75]. Nierzadko w tym zakresie konkurują także z innymi jednostkami lokalnymi. Warto zauważyć, że pewne regiony mają przypisaną „specjalizację” sektorową i geograficzną, co wpływa na kierunek ich działań, np. prowincje położone na wybrzeżu dotychczas koncentrowały się głównie na współpracy w kontekście nowych technologii, południowozachodnia część Chin współpracuje z krajami ASEAN, północnozachodnia z Szanghajską Organizacją Współpracy, a północnowschodnia z krajami Inicjatywy Większego Tumenu[76].

[73] Foreign Relations Law of the People's Republic of China, 28.06.2023, China Law Translate, <https://www.chinalawtranslate.com/en/foreign-relations-law/>.

[74] T. Kamiński, A. Skorupska, J. Szczudlik, Regionalny wymiar stosunków Unii Europejskiej z Chinami, Warszawa 2019, s. 37 oraz T. Kamiński, M. Gzik, Współpraca polskich miast z partnerami chińskimi i jej miejsce w polskiej polityce zagranicznej, „Sprawy Międzynarodowe” tom 74, 2021 <https://czasopisma.isppan.waw.pl/index.php/sm/article/view/1695/1424> (dostęp 29.04.2024).

[75] Z. Chen, Coastal Provinces and China's Foreign Policy Making [w:] China's Foreign Policy Making, red. Y. Hao, Londyn 2016, s. 187.

[76] D. Mierzejewski, Channeling Foreign Policy Through Local Activities in China: City of Guangzhou Case Study [w:] Paradiplomacy in Asia. Case Studies of China, India and Russia, red. M. Pietrasiak, T. Kamiński, Łódź 2018, s. 106.

Wśród instytucji odpowiedzialnych za prowadzenie współpracy międzynarodowej na poziomie lokalnym można wyróżnić:

- a) podmioty państwowe: Biuro Spraw Zagranicznych na poziomie miast i prowincji (FAO), Komisję Handlu Zagranicznego i Współpracy Gospodarczej (FTECC), a także Komisje Rozwoju i Reform (lokalne oddziały wcześniej wspomnianej Narodowej Komisji Rozwoju i Reform, NDRC);
- b) podmioty quasi-państwowe: Chińską Radę Promocji Handlu Zagranicznego (CCPIT) czy Chińskie Ludowe Stowarzyszenie Przyjaźni z Zagranicą (CPAFFC);
- c) podmioty partyjne: lokalne Wydziały Łączności Międzynarodowej.

Kierownictwo w zakresie kontaktów zagranicznych prowincji spoczywa na wąskiej grupie osób, zazwyczaj na gubernatorze prowincji i sekretarzu prowincjonalnego komitetu partyjnego. Członkowie tych grup często należą również do innych organów, co umożliwia partii kontrolę nad sprawami zagranicznymi na różnych szczeblach[77]. Na poziomie biurokratycznym wypracowane kierunki polityki realizują przede wszystkim Biuro Spraw Zagranicznych (FAO), a także Komisja Handlu Zagranicznego i Współpracy Gospodarczej (FTECC).

FAO zajmuje się przede wszystkim sprawami stricte dyplomatycznymi: przyjmowaniem wizyt zagranicznych gości, organizowaniem konferencji, forów i targów, organizowaniem i promowaniem działań z miastami siostrzanymi i władzami lokalnymi innych krajów, kierowanie pracą innych departamentów władz lokalnych związaną ze sprawami zagranicznymi[78]. Odpowiada także za wydawanie zezwoleń chińskich obywateli do wyjazdu za granicę, tym samym kontrolując ich aktywność[79].

FTECC natomiast zajmuje się sprawami stricte gospodarczymi. Te organy mają wdrażać centralne wytyczne w obszarze handlu zagranicznego i współpracy gospodarczej, przyciągać inwestycje zagraniczne, zatwierdzać zagraniczne projekty inwestycyjne czy kierować lokalnymi przedsiębiorstwami w celu zawierania zagranicznych umów o roboty budowlane[80].

Takimi projektami zajmują się potem lokalne oddziały NDRC. Sama NDRC na poziomie centralnym jest najwyższym organem odpowiedzialnym za planowanie makroekonomicznego rozwoju państwa oraz planowanie polityki w ramach „Pasa i Szlaku”. W tym zakresie może przekazywać odpowiednie wytyczne rządowi prowincjonalnym[81].

Jej lokalne komisje są obecne na szczeblu prowincjonalnym i w miastach subprowincjonalnych, np. Nankinie czy Hangzhou[82]. Do ich kompetencji należy m.in. zatwierdzanie projektów podjętych przez regionalne przedsiębiorstwa państwowe i prywatne[83]. Decyzje mogą podejmować samodzielnie, o ile wartość projektu

[77] Ibidem, s. 104.

[78] Z. Chen, *Coastal Provinces and China's Foreign Policy Making* [w:] *China's Foreign Policy Making*, red. Y. Hao, Londyn 2016, s. 198.

[79] D. Mierzejewski, op.cit., s. 99-100.

[80] Z. Chen, op.cit.

[81] M. Ye, *Fragmentation and Mobilization: Domestic Politics of the Belt and Road in China*, „*Journal of Contemporary China*” 2019, nr 119, t. 28, s. 705.

[82] Difang fazhan gaige weiyuanhui [Lokalne Komisje Rozwoju i Reform], online: <https://www.ndrc.gov.cn/> [dostęp 24.05.2024].

[83] K. Sauvant and V. Chen, *China's regulatory framework for outward foreign direct investment*, „*China Economic Journal*”, 2014, vol. 7, s. 141-161.

dotyczącego zasobów naturalnych nie przekracza 300 milionów dolarów, a w innych projektach nie przekracza 100 milionów dolarów amerykańskich[85]. Musi jednak poinformować NDRC o projektach dotyczących zasobów naturalnych pomiędzy 30 a 300 milionami dolarów, a w innych przypadkach pomiędzy 10 a 100 milionami dolarów[86].

System obejmuje również szereg innych organów quasi-rządowych zajmujących się stosunkami zagranicznymi, takich jak Chińskie Ludowe Stowarzyszenie Przyjaźni z Zagranicą (CPAFFC) czy Chińska Rada Promocji Handlu Zagranicznego (CCPIT) zajmującymi się dyplomacją publiczną. Obie instytucje to tzw. GONGO, czyli government organized non-governmental organizations – organizacje pozarządowe zarządzane przez państwo; CPAFFC znajduje się pod kontrolą MSZ, a CCPIT Ministerstwa Gospodarki[87]. Obie instytucje klasyfikuje się jako agentów wpływu w ramach zjednoczonego frontu[88]. Statut CPAFFC wprost dopuszcza finansowanie jej działań ze środków rządowych[89].

Priorytetami CPAFFC według Xi Jinpinga jest poszukiwanie nowych i innowacyjnych sposobów w odniesieniu do relacji międzyludzkich people-to-people[90]. Ma to tworzyć podstawy do budowania nieformalnych sieci połączeń, które z czasem mają budować struktury to ochrony chińskich interesów[91]. Jedną z form mających urzeczywistnić ten cel są regionalne stowarzyszenia przyjaźni międzynarodowej; w Chinach ustanowiło je prawie 300 jednostek lokalnych różnego szczebla[92]. Przykładem takiej instytucji w Polsce jest Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Chińskiej działające od 1957 r. CPAFFC odpowiada także za nawiązywanie współpracy na szczeblu lokalnym, np. w ramach miast sióstr. W Polsce istnieje 38 miast lub regionów, które nawiązały współpracę z chińskimi odpowiednikami, z czego 26 z nich zawarły umowy po 2008 r.[93] Przykładowo, Guangdong zawarł współpracę z województwem zachodnio-pomorskim w 1998 r., a Syczuan z województwem łódzkim w 2016 r.[91] Do 2017 r. Polska zawarła najwięcej podobnych umów w regionie Europy Środkowo-Wschodniej[94].

---

[85] Ibidem.

[86] Ibidem.

[87] M. Desment, Mixing business and politics. The CCP's influence networks in Brussels, <https://sinopsis.cz/wp-content/uploads/2024/01/brussels-2.pdf> [dostęp 24.03.2024].

[88] <https://sinopsis.cz/en/it/>

[89] Statut Chińskiego Ludowego Stowarzyszenia Przyjaźni z Zagranicą [https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui\\_list/cate/3/lang/1.html](https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui_list/cate/3/lang/1.html) [dostęp 23.03.2024].

[90] G. Hongfei, Subnational actors in the relations between China and Central and Eastern European countries, „Eastern Review” <https://czasopisma.uni.lodz.pl/eastern/article/view/5576> [dostęp 24.04.2024].

[91] Szerzej na ten temat patrz m.in. B. Kowalski, Relacyjność w stosunkach Chin z Europą Środkowo-Wschodnią. Przypadek Czech, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2024.

[92] Guonei difang xiediao (Umowy międzynarodowe władz lokalnych) [https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui\\_list/cate/9/lang/1.html](https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui_list/cate/9/lang/1.html) [dostęp 24.03.2024]

[90] Szerzej patrz: T. Kamiński, M. Gzik, Współpraca polskich miast z partnerami chińskimi i jej miejsce w polskiej polityce zagranicznej, „Sprawy Międzynarodowe” tom 74, 2021, <https://czasopisma.isppan.waw.pl/index.php/sm/article/view/1695/1424> [dostęp 29.04.2024].

[93] Quanguo guoji youhao chengshi qingkuang zongshu (Podsumowanie sytuacji miast partnerskich z granicą) [https://www.cpaffc.org.cn/index/friend\\_city/index/lang/1.html](https://www.cpaffc.org.cn/index/friend_city/index/lang/1.html) [dostęp 29.04.2024].

[94] Gu Hongfei, op.cit.



Poszczególne prowincje ChRL otwierają też własne biura za granicą. Przykładowo, w 2017 r. Kanton, którego gospodarka jest wielkości gospodarki Korei Południowej, utworzył swoje biura w Bostonie i Dolinie Krzemowej, a także Tel Awiwie, aby nawiązywać długoterminowe partnerstwa strategiczne z tamtejszymi instytucjami i przyciągnąć zagranicznych inwestorów do Chin. W tym celu współpracują z krajowymi i regionalnymi departamentami edukacyjnymi czy przedsiębiorstwami, aby umożliwić wymianę osiągnięć naukowych i technologicznych oraz projektów i talentów. Biura mają również promować Kanton jako międzynarodowe centrum innowacji na targach inwestycyjnych i podobnych wydarzeniach[95].

Współpraca międzynarodowa może realizować się równie intensywnie równoległe do struktur państwowych poprzez organy KPCh na poziomie partyjnym. W tym zakresie kluczowe są Wydziały Łączności Międzynarodowej lokalnych komórek partyjnych. W latach 2002-2017 te organy wypracowały kontakt z ponad 400 partiami w 161 państwach w ciągu przynajmniej 2610 spotkań, również w Polsce. Za pośrednictwem takiego kanału KPCh promuje swoje polityczne i gospodarcze interesy, kreuje pozytywny wizerunek Chin i gromadzi informacje mające na celu wpływanie na postawy polityczne partii i instytucji otoczenia biznesu. Wydziały Łączności Międzynarodowej są kluczowym instrumentem promowania „Pasa i Szlaku”. W latach 2014-2017 ten temat pojawił się na ponad 390 spotkaniach międzypartyjnych[96].

CCPIT jest natomiast komórką wyspecjalizowaną gospodarczo – dąży do zawierania umów z zagranicznymi grupami biznesowymi, stowarzyszeniami i izbami handlowymi w celu promocji chińskiego handlu zagranicznego, pozyskiwania informacji o rynkach zagranicznych, zapraszania przedstawicieli zagranicznych firm oraz delegacji przemysłowych i handlowych do Chin[97]. W Polsce działa jedyne biuro CCPIT w Europie Środkowo-Wschodniej; oprócz tego jej wpływy można odnaleźć w Polsko-Chińskiej Izbie Gospodarczej czy Chińskiej Izbie Handlu Zagranicznego[98].

Z uwagi na procesy centralizacji władzy w Chinach i rywalizację Chin z Zachodem (przede wszystkim ze Stanami Zjednoczonymi), współpraca z wyżej wymienionymi instytucjami wymaga ostrożności. Jednym z zadań m.in. CCPIT jest promowanie propagandowego obrazu Chin łączonego z dużymi możliwościami biznesowymi co przy braku odpowiedniej wiedzy drugiej strony może prowadzić do błędnych decyzji biznesowych. Takie działania, związane także z projektem „Pasa i Szlaku”, zostały udokumentowane w Australii, Nowej Zelandii i USA[99].

[95] D. Mierzejewski. The Role of Guangdong and Guangzhou's Subnational Diplomacy in China's Belt and Road Initiative, "China: An International Journal", 2020, nr 18, s. 99-119.

[96] Ch. Hackenesch J. Bader, The Struggle for Minds and Influence: The Chinese Communist Party's Global Outreach, "International Studies Quarterly" 2020, s. 725.

[97] M. Cohen, Chinese Law and Sino-American Trade, *Supra*, s. 153-154.

[98] Ł. Sarek, CCPIT in Poland Economic cooperation in the hands of a party-state actor, <https://sinopsis.cz/wp-content/uploads/2023/05/ccpitpoland.pdf> (dostęp 24.04.2024).

[99] A. Worden, The CCP at the UN: Redefining development and Rights, <https://sinopsis.cz/wp-content/uploads/2019/03/the-ccp-at-the-un.pdf> [dostęp 11.03.2024].



## **CZEŚĆ 2.**

# **Rozwój polityczno-gospodarczy i logistyka w wybranych prowincjach**

Analizując praktyczny wymiar współpracy i ocenę realnych możliwości działań w obszarze logistyki na poziomie prowincji należy wskazać istotne elementy obrazujące stan, możliwości i ograniczenia współpracy. Do takowy należy zaliczyć: układy polityczne na poziomie prowincji i fluktuację kadr, stan lokalnej gospodarki, kierunki międzynarodowej wymiany handlowej oraz konkretną percepcję i plany rozwoju w obszarze logistyki. W przypadku przedstawionego raportu analiza opiera się na studiach przypadków w Chongqing, Guangdong, Shaanxi i Syczuanie.

## ○ CZĘSTOTLIWOŚĆ ZMIAN KADROWYCH A WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Od dojścia do władzy Xi Jinpinga w 2012 r. widoczne są duże zmiany personalne we władzach poszczególnych prowincji. Wpływają one nie tylko na dynamikę współpracy pomiędzy władzami centralnymi i regionalnymi, ale także na możliwość współpracy poszczególnych jednostek z partnerami zagranicznymi. Generuje to również pytania o chęć brania odpowiedzialności przez polityków na stanowiskach, które podlegają częstym rotacjom. Na podstawie analizy zmian kadrowych na stanowiskach sekretarza komitetu KPCh oraz gubernatora można zauważyć pewnie różnice pomiędzy sytuacją w Chongqing, Guangdong, Shaanxi i Syczuanie.

Poszczególne regiony różnią się też pod względem szybkości zmian w najwyższych władzach. Relatywnie rzadko one następują w Chongqing, Guangdong i Syczuanie, gdzie od momentu dojścia do władzy Xi Jinpinga występowało zaledwie trzech sekretarzy struktur KPCh. Byli to odpowiednio Hu Chunhua, Li Xi oraz Huang Kunming w Guangdong; Wang Dongming, Peng Qinghua oraz Wang Xiaohui w Sichuanie, a także Sun Zhengcai, Chen Min'er oraz Yuan Jiajun w Chongqing. Podobnie sytuacja wyglądała na poziomie gubernatorów – w pierwszej z wymienionych prowincji również było ich trzech, podczas gdy w dwóch kolejnych czterech. Warto przy tym zauważyć, że poszczególni regionalni przywódcy mogą się poszczycić różnymi kontaktami w Pekinie. Li Xi, Huang Kunming i Chen Min'er są blisko związani z Xi Jinpingiem. Hu Chunhua i Sun Zhengcai mieli innych patronów, a wśród pozostałych wymienionych polityków trudno jest jednoznacznie określić ich afiliację polityczną.

O wiele częstsze roszady kadrowe następowały w Shaanxi. W tym regionie rządzi już piąty sekretarz, a także piąty gubernator. Sytuacja polityczna jednak jest bardziej stabilna, niż mogłoby się wydawać – każdy z tych sekretarzy awansował na to stanowisko bezpośrednio z fotela gubernatora Shaanxi. Można więc powiedzieć, że zostaje podtrzymana pewna ciągłość władzy. W pozostałych badanych prowincjach sekretarzem KPCh zostawała osoba sprowadzana z zewnątrz bezpośrednio na to stanowisko. Obecnie sekretarzem KPCh w tej prowincji jest Zhao Yide, relatywnie młody polityk, który w ostatnich latach dość szybko awansował w hierarchii partyjnej. Częściowo może to być spowodowane jego powiązaniem z Xi Jinpingiem, z którym pracował w prowincji Zhejiang.

Dodatkowo brak stabilności politycznej w poszczególnych regionach wynika z postępowań dyscyplinarnych wobec najważniejszych decydentów. Szczególnie było widoczne to w Chongqing, gdzie w 2017 r. dyscyplinarnie odwołano Sun Zhengcai'a, wymienianego wcześniej wśród potencjalnych kandydatów do pełnienia funkcji sekretarza generalnego KPCh po Xi Jinpingu.

Był to kolejny podobny skandal w tym mieście w ciągu pięciu lat. Na początku 2012 r., jeszcze przed dojściem Xi do władzy, w postępowaniu dyscyplinarnym skazany został Bo Xilai, jeden z najbardziej charyzmatycznych polityków swojego pokolenia, mający szerokie kontakty w siłach zbrojnych i wśród „książąt” – potomków weteranów KPCh, do których sam należał.

Podobne postępowania dyscyplinarne zdarzały się również w innych badanych regionach. W Shaanxi były sekretarz KPCh Zhao Zhengyong został poddany takowemu w 2019 r., trzy lata po faktycznym przejściu na polityczną emeryturę. Rok później został skazany na karę śmierci w zawieszeniu po ogłoszeniu przez sąd, że przyjął korzyści majątkowe w wysokości 717 mln juanów (ok. 390 mln złotych). O wiele łagodniej potraktowano Wei Honga, gubernatora Syczuanu w latach 2013-2016. Miesiąc po jego odwołaniu ze stanowiska Centralna Komisja Inspekcji Dyscyplinarnej ogłosiła, że został poddany karze obniżenia rangi administracyjnej do poziomu subprefekturalnej oraz pozbawiony wszystkich stanowisk partyjnych, m.in. za brak lojalności wobec partii. Uniknął więc sprawy karnej w sądzie, jednak jego kariera została w praktyce zakończona.

Stabilność lokalnego układu partyjnego przekłada się na trwałość systemu klientelizmu. W chińskiej kulturze związanego z pojęciem *guanxi* (关系) – zbioru relacji lub powiązań wykraczających poza formalne kontakty, mających również wymiar towarzyski. Od rozpoczęcia okresu reform i otwarcia w 1989 r., opierał się on na bliskich relacjach między lokalnymi urzędnikami a przedsiębiorcami, gdzie publiczne zasoby były wymieniane na prywatne korzyści. Lokalne sieci patronackie umożliwiają przedsiębiorcom dostęp do preferencyjnych zezwoleń administracyjnych, co napędzało lokalny wzrost gospodarczy, ale jednocześnie prowadziło do korupcji.

Wraz ze zmianą władz siatka klientelizmu jest przebudowywana, co może skutkować rozpadem dotychczasowych układów i koniecznością negocjacji nowych relacji między urzędnikami a przedsiębiorcami. W przypadku utraty stanowiska przez patrona z powodu korupcji, lokalni decydenci mogą powstrzymać się przed podejmowaniem nowych decyzji, co utrudnia zarządzanie i wdrażanie polityk publicznych. Taka sytuacja może prowadzić do tymczasowego chaosu administracyjnego, opóźnień w realizacji projektów i ogólnego spadku sprawczości. Dlatego podejmując decyzję o długoterminowej współpracy z regionalnymi władzami warto również rozważyć stabilność lokalnego układu partyjnego.

Układ polityczny na poziomie prowincji może przekładać się na współpracę międzynarodową poszczególnych prowincji. Polityk posiadający bliskie relacje z centralą ma większe szanse na uzyskanie wsparcia finansowego do realizowanych przez siebie projektów. Dodatkowo w swoich działaniach może być bardziej elastyczny, ponieważ nie musi ścisłą implementacją polityki centralnej podkreślać swojej lojalności wobec Xi Jinpinga. Łatwiej jest mu interpretować zalecenia z Pekinu uzasadniające je dostosowywaniem do regionalnej specyfiki. Zupełnie inaczej wygląda pozycja sekretarza partii, który musi zabiegać o względy Pekinu w celu kolejnego awansu, a w dodatku ma ograniczone środki finansowe.

## ROZWÓJ GOSPODARCZY WYBRANYCH PROWINCJI

Analiza danych rozwoju gospodarczego z omawianych prowincji z lat 2013-2022 pozwala na wyciągnięcie istotnych wniosków dotyczących dynamiki tych zmian oraz ich potencjalnych implikacji dla współpracy międzynarodowej. W celu lepszego zobrazowania dysproporcji między prowincjami w tabeli 6 przedstawiono szczegółową analizę populacji, produktu krajowego brutto (PKB), poziomu bezrobocia, dochodów i wydatków rządowych, handlu zagranicznego oraz kluczowych sektorów gospodarki w tych regionach.

We wszystkich badanych regionach populacja wzrosła. Należy jednak zwrócić uwagę, że tylko w przypadku Guangdongu ten wzrost był znaczący i wyniósł ok. 18%. W przypadku pozostałych prowincji ludność zwiększyła się, ale nieznacznie.

Jednocześnie trzeba jednak zwrócić uwagę, że wskazane gospodarki rosły w zróżnicowanym tempie. W przeciągu dziewięciu lat gospodarka Guangdongu wzrosła o 107%, Shaanxi – o 104%, ale już Syczuanu – o 116%, a Chongqing – o imponujące 130%.

Sytuacja w Guangdongu wygląda jeszcze gorzej, gdy analizuje się średni wzrost płac – wyniósł on w tym regionie tylko 74%, podczas gdy w Shaanxi – 94%, Syczuanie – 108%, a Chongqing – 111%. Na pierwszy rzut oka mogłoby się więc wydawać, że sytuacja demograficzno-ekonomiczna jeszcze bardziej zwiększa atrakcyjność najbardziej ludnej chińskiej prowincji, ale sytuacja nie jest tak jednoznaczna. Przedsiębiorstwa, którym zależy na dostępie do największego regionalnego rynku powinny tam skupiać swoją aktywność. Jednak po zintegrowaniu swoich operacji w Syczuanie i Chongqing można dotrzeć do populacji o niemal takiej samej ilości, ale szybciej się bogacącej.

Pogarszająca się sytuacja fiskalna w poszczególnych regionach Chin, charakteryzująca się drastycznie rosnącymi deficytami budżetowymi, stanowi poważne zagrożenie dla ich stabilności gospodarczej i może mieć daleko idące implikacje dla współpracy międzynarodowej. Najbardziej dramatyczna sytuacja wydaje się mieć miejsce w Shaanxi, jednak również w pozostałych regionach wzrósł deficyt budżetowy. Wysoki skumulowany dług publiczny może ograniczyć elastyczność fiskalną tych regionów, utrudniając finansowanie nowych projektów oraz wsparcia dla rozwijania biznesu. Paradoksalnie może to jednak być szansą dla partnerów zewnętrznych – pozbawiona łatwego finansowania chińskie podmioty mogą być skłonne do kompromisów w zakresie chociażby podziału zysków.

Analiza danych dotyczących importu, eksportu, handlu z Polską oraz rozwoju sektora transportu, magazynowania i usług pocztowych w Chongqing, Guangdong, Shaanxi i Syczuanie wskazuje na znaczące wzrosty we wszystkich tych obszarach. Jednocześnie wartym odnotowania jest, że wymiana handlowa z Polską w poszczególnych regionach rosła w większym tempie niż ich globalne obroty handlowe. Wskazuje to na potencjał tych regionów jako atrakcyjnych partnerów w rozwijaniu współpracy handlowej (patrz tabela 6).

**Tabela 6. Wybrane wskaźniki społeczno-gospodarcze w Chongqing, Guangdong, Shaanxi i Syczuanie**

Wskaźnik/ Jednostka	Guangdong		Shaanxi		Syczuan		Chongqing	
	2013	2022	2013	2022	2013	2022	2013	2022
Populacja (mln)	106,4	126,5	37,6	39,6	81	83,7	29,7	32,1
PKB (RMB, mld)	6216	12911	1604	3277	2626	5675	1265	2913
PKB per capita (RMB, tys.)	58,5	101,9	42,7	82,9	32,4	67,7	42,8	90,6
Bezrobocie w miastach*	b/d	b/d	3,3%	b/d	4,1%	3,6%	3,4%	3,3%
Bezrobocie w miastach (tys. osób)	b/d	b/d	211	238	421	516	120	219
Dochody rządu prowincji (RMB, mld)	708	1326	300	331	278	488	169	210
Wydatki rządu prowincji (RMB, mld)	841	1853	332	676	622	1191	306	489
Deficyt budżetowy (RMB, mld)	133	527	32	345	344	703	137	279
Eksport (USD, mld)**	636	799	10,2	41,6	42	93	47	79
Import (USD, mld)**	455	447	9,9	25,2	38	58	22	44

Wskaźnik/ Jednostka	Guangdong		Shaanxi		Syczuan		Chongqing	
	2013	2022	2013	2022	2013	2022	2013	2022
Kierunki handlu zagranicznego (trzech najważniejszych partnerów bilateralnych) ***	USA Tajwan Korea Pd.	USA Tajwan Japonia	USA Tajwan Korea Pd.	Korea Pd. Tajwan USA	b/d	b/d	USA Niemcy Malezja	USA Korea Tajwan
Wartość handlu z ASEAN (mld USD)	102	203	2,1	9,1	b/d	b/d	12,2	17,5
Wartość handlu z UE (mld USD)	97	145	3	8,8	b/d	b/d	14	17,2
Wartość handlu z Polską (USD, mln)	2921	8658	16	630	b/d	b/d	260	1134
Wartość sektora „Transport, magazynowanie i usługi pocztowe” (RMB, mld)	260	404	66	129	75	159	58	108

\* W Chinach stopa bezrobocia na wsi nie jest rejestrowana;

\*\* import oraz eksport dotyczy handlu zagranicznego, a nie odbywającego się pomiędzy prowincjami;

\*\*\* z wyłączeniem Hongkongu, który jest ujmowany w statystykach zagranicznych partnerów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznika statystycznego Guangdongu 2014, [http://stats.gd.gov.cn/gdtjnj/content/post\\_1424893.html](http://stats.gd.gov.cn/gdtjnj/content/post_1424893.html) [dostęp: 02.06.2024], Rocznika statystycznego Guangdongu 2023, [http://stats.gd.gov.cn/gdtjnj/content/post\\_4274608.html](http://stats.gd.gov.cn/gdtjnj/content/post_4274608.html) [dostęp: 02.06.2024], Rocznika statystycznego Shaanxi 2014, <http://tjj.shaanxi.gov.cn/tjsj/ndsj/tjnj/sxtjnj/index.html?2014> [dostęp: 02.06.2024], Rocznika statystycznego Shaanxi 2023, <http://tjj.shaanxi.gov.cn/tjsj/ndsj/tjnj/sxtjnj/index.html?2023> [dostęp: 02.06.2024], Rocznika statystycznego Syczuanu 2014, <https://tjj.sc.gov.cn/scstj/c105855/2001/12/14/435ee8b3b6694c1d9a22251509644975/files/29399c5a60aa4316baa954ca2693bd95.rar> [dostęp: 02.06.2024], Rocznika statystycznego Syczuanu 2023, <https://tjj.sc.gov.cn/scstj/c105855/2024/4/1/d41b9288db2244939bf21142323165b8/files/ef6de8106b4b44248f5ca27bcb12823f.zip> [dostęp: 02.06.2024], Rocznika Statystycznego Chongqing 2014, [http://tjj.cq.gov.cn/zwgk\\_233/tjnj/tjnj.html?url=http://tjj.cq.gov.cn/zwgk\\_233/tjnj/2013/indexch.htm](http://tjj.cq.gov.cn/zwgk_233/tjnj/tjnj.html?url=http://tjj.cq.gov.cn/zwgk_233/tjnj/2013/indexch.htm) [dostęp: 02.06.2023], Rocznik Statystycznego Chongqing 2023, [http://tjj.cq.gov.cn/zwgk\\_233/tjnj/tjnj.html?url=https://tjj.cq.gov.cn/zwgk\\_233/tjnj/2023/2023cqtjnj.pdf](http://tjj.cq.gov.cn/zwgk_233/tjnj/tjnj.html?url=https://tjj.cq.gov.cn/zwgk_233/tjnj/2023/2023cqtjnj.pdf) [dostęp: 02.06.2023].

## POD LUPĄ. ROZWÓJ LOGISTYCZNY W WYBRANYCH PROWINCJACH

W 2024 r. w ChRL funkcjonuje 125 centrów logistycznych różnego typu; do 2025 r. ta liczba ma wzrosnąć do 150[100]. Podstawą tego rozwoju ma być plan „kanał + hub + sieć” (*tongdao + shuniu + wangluo 通道+枢纽+网络*), nazywany też „1133” od jego podstawowych założeń: przepływie towarów przez 10 głównych połączeń logistycznych wewnątrz Chin, utworzeniu 10 głównych krajowych ośrodków działalności logistycznej i 30 regionalnych węzłów logistycznych oraz 30 punktów pośrednich pomiędzy węzłami krajowymi a lokalnymi centrami dystrybucji. Te założenia uzupełniają wcześniejsze kierunki rozwoju zawarte w dokumencie NDRC z 2016 r., w którym określono trzy główne korytarze logistyczne: 1) zachodni: przez Chengdu, Chongqing i Xi’an, 2) centralny: z Kantonu przez Shanxi i Mongolię Wewnętrzną oraz 3) wschodni: z Szanghaju do północnej prowincji Heilongjiang[101].

Warto nadmienić, że z uwagi na postępującą centralizację władzy NDRC nie jest odpowiedzialna za przygotowywanie raportów dotyczących stanu współpracy logistycznej z Europą; jej zadania są ograniczone do przedstawiania raportów na konferencjach prasowych. Aktualnie zajmują się tym Biuro Centralnej Grupy Kierowniczej ds. Rozwoju Pasa i Szlaku (*Tueijin Yidai Yilyu Jianshe Gongzuo Lingdaoxiaozu Bangongshi 推进一带一路建设工作领导小组办公室*) oraz państwowa spółka Chińskie Koleje (*Zhongguo Guojia Tielu Jituan Youxian Gongsì 中国国家铁路集团有限公司*). Z raportu opublikowanego w 2022 r. wynika, że w 2013 r. liczba połączeń kolejowych do Europy (CR Railway) wyniosła 80, a do 2021 r. wzrosła do 15 183, co średnio oznaczało wzrost o 92,7% rok do roku[102].

Władze centralne wyznaczyły prowincjom cel rozwoju infrastruktury logistycznej, poprawę jej wydajności i rozwój innowacyjności; jak pokazują jednak referaty z prac rządu z lat 2013-2022, ich realizacja nie zawsze przebiega jednakowo, a pomysły na wdrożenie centralnych wytycznych różnią się pomiędzy sobą. W celu lepszego zrozumienia tendencji i polityk lokalnych w rozwoju logistycznym raport przedstawi studia przypadków hubów prowincjonalnych: Syczuan-Chongqing, Guangdong oraz Shaanxi. Zostały one wybrane ze względu na istotny udział w strukturach logistycznych Chin, a także ich aktywność międzynarodową w tym obszarze.

Analiza ilościowa referatów prac rządów tych podmiotów pod kątem wskazanych na wykresie kategorii wykazała, że podstawowym celem tych podmiotów było poszukiwanie nowych rynków zbytu na lokalne produkty, a co za tym idzie, poszukiwanie modeli logistycznych umożliwiających ich sprawny eksport. „Eksport” został wymieniony 227 razy, stanowiąc 23% wszystkich wyróżnionych kategorii; równie ważna była „logistyka”, wspomniana 214 razy (22% wyróżnionych kategorii). Z perspektywy dalszego rozwoju gospodarczego należy zwrócić uwagę na e-commerce, które stanowi 14% kategorii; wskazywały jednak na nie jedynie Guangdong i Shaanxi.

[100] Woguo yi xingcheng 125 ge guojia wuliu shuniu (W Chinach powstało powstało 125 krajowych węzłów logistycznych) [https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/spfg/mtjj/202401/t20240115\\_1363274.html](https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/spfg/mtjj/202401/t20240115_1363274.html) [dostęp 23.04.2023], Guojia fazhan gaige weijing jimao yi sifu zeren jiu 2019 nian guojia wuliu shuniu jian shegong zuo daji zhewen (Dyrektor Wydziału Ekonomiczno-Handlowego KRRiT odpowiedział na pytania dziennikarzy dotyczące budowy krajowych węzłów logistycznych w 2019 r.), [https://www.gov.cn/zhengce/2019-09/18/content\\_5430912.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2019-09/18/content_5430912.htm) [dostęp 23.05.2024].

[101] Zhong Ou banlie jianshe fazhan gui Hua (Plan rozwoju pociągów towarowych między Chinami a Europą (2016—2020)) <https://www.crct.com/uploadfile/2017/1201/20171201813606.pdf> [dostęp 30.04.2024].

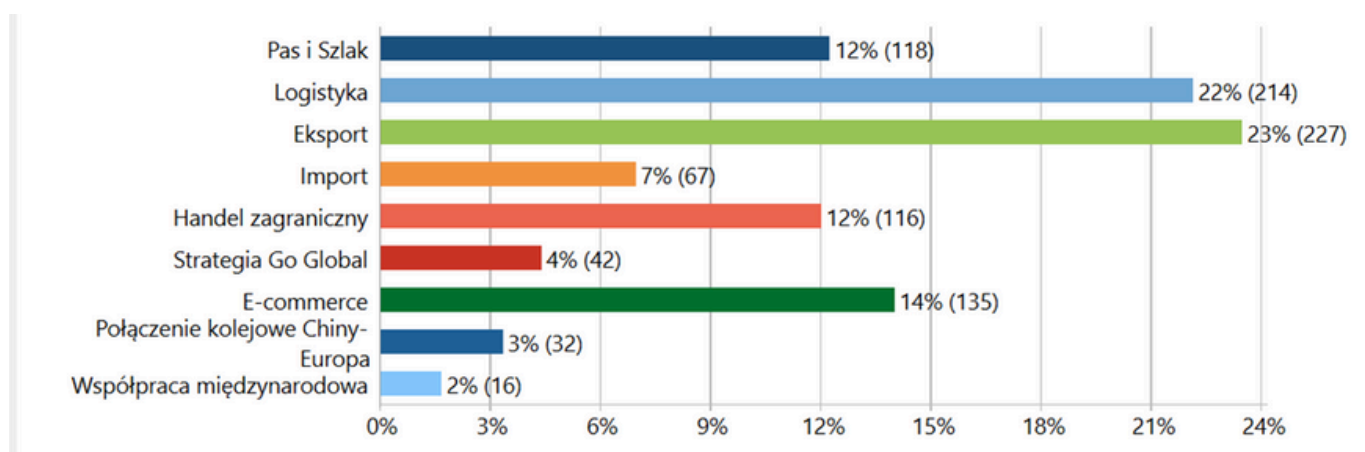
[102] Zhong Ou Ban Lie Fa Zhan Bao Gao (2021) (Raport o rozwoju pociągów towarowych między Chinami a Europą (2021)) <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/kfs/sjdt/202208/P020220818311703111697.pdf> [dostęp 30.04.2024].



Każda z prowincji wewnątrz nie stawiała jednak akcentów na poszczególne kategorie w ten sam sposób. Łącznie kategorie związane z handlem międzynarodowym stanowiły kolejno: w Chongqing - 34,9%, Syczuanie - 43,7%, Guangdongu - 68,4%, a w Shaanxi - 35,2%. Należy uznać, że najbardziej aktywne w strategiach proeksportowych są dwie prowincje: Guangdong i Syczuan. Rozwój logistyczny był z kolei najbardziej eksponowanym aspektem w pracach rządu Chongqing (33,2% kategorii) oraz Shaanxi (24,7% kategorii). Priorytetem dla Guangdongu był eksport (34,8% kategorii); w porównaniu do innych prowincji znalazło się tu też najwięcej odniesień do importu (10% kategorii).

Analiza ilościowa wykazała, że prowincje są w mniejszym stopniu zainteresowane współpracą międzynarodową, połączeniami kolejowymi do Europy czy relacjami z miastami partnerskimi. Warto zwrócić uwagę, że współpraca międzynarodowa, w tym współpraca pomiędzy miastami partnerskimi, stanowiła najmniejszy odsetek w referatach, osiągając najwyższy poziom 4,4% w prowincji Shaanxi. Kategoria "import" została wspomniana jedynie 67 razy, stanowiąc 7% agendy lokalnych referatów (patrz Wykres 1).

**Wykres 1. Zestawienie głównych kategorii w obszarze współpracy logistycznej referatach z prac rządów lokalnych Chongqing, Syczuanu, Guangdongu i Shaanxi (2013-2022)**



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wygenerowanej mapy kodów: Pas i Szlak, logistyka, eksport, import, handel zagraniczny, strategia Go Global, e-commerce, połączenie kolejowe Chiny-Europa, współpraca międzynarodowa w oprogramowaniu MAXQDA (2022).

**Tabela 7. Główne kategorie związane z rozwojem logistyki w referatach z prac rządów lokalnych (2013-2022)**

	Chongqing	Syczuan	Guangdong	Shaanxi
Pas i Szlak	10,80%	17,60%	6,80%	15,90%
Logistyka	33,20%	19,80%	10,80%	24,70%
Eksport	18,20%	20,70%	34,80%	17,60%
Import	8,00%	2,70%	10,00%	5,50%

	Chongqing	Syczuan	Guangdong	Shaanxi
Handel zagraniczny	7,00%	16,20%	17,90%	5,50%
Strategia Go Global	1,70%	4,10%	5,70%	6,60%
E-commerce	15,00%	16,20%	11,10%	13,70%
Połączenie kolejowe Chiny-Europa	4,90%	2,30%	0,70%	6,00%
Współpraca międzynarodowa	1,00%	0,50%	2,20%	4,40%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie referatów z prac rządów lokalnych Chongqing, Syczuanu, Guangdongu i Shaanxi (2013-2022) pobrane ze strony <http://district.ce.cn/> obejmująca 40 dokumentów (materiał zebrany w latach 2017-2022) na podstawie wygenerowanej mapy kodów: Pas i Szlak, logistyka, eksport, import, handel zagraniczny, strategia Go Global, e-commerce, połączenie kolejowe Chiny-Europa i współpraca międzynarodowa w oprogramowaniu MAXQDA (2022).

Największe ambicje w odniesieniu do międzynarodowych połączeń kolejowych wykazuje rząd w Chongqing, który planuje dotarcie do Azji Środkowej, Południowej i Południowo-Wschodniej, Rosji, Ameryki czy Europy poprzez projekty takie jak China-Singapore Connectivity Project czy trasę Chongqing-Manzhouli-Moskwa. Chongqing w najmniejszym stopniu wykazywał jednak zainteresowanie połączeniem z Europą, w przeciwieństwie do pobliskiego Syczuanu, który planował jedynie rozwój połączeń do Europy i Afryki, a zwłaszcza Shaanxi skupiającej się przede wszystkim na rozwoju połączenia China-Europe Express. Było to powiązane z planami utworzenia w tej prowincji centrum logistycznego na środkową część Chin. Guangdong, będąc prowincją wybrzeża w mniejszym stopniu jest zainteresowany rozwojem transport kolejowego.



Fot 1. Terminal kolejowo-rzeczny w Chongqing – Pingyuan Gang (fot. D. Mierzejewski).



Fot 2. Terminal kolejowo-rzeczny w Chongqing – Pingyuan Gang (fot. D. Mierzejewski).

Kolejnym podobieństwem zauważalnym pomiędzy prowincjami jest konieczność tworzenia nowych miejsc pracy, co odpowiada na problem wysokiego wskaźnika bezrobocia podkreślany na poziomie centralnym. Każda jednostka deklaruje stworzenie znaczącej liczby nowych stanowisk pracy: w Chongqing ma być to 65 tysięcy stanowisk rocznie, w Syczuanie – 656 tysięcy, w Kantonie – ponad 1,6 miliona, a w Shaanxi 460 tysięcy. Wskazuje to, że problem bezrobocia w Chinach stanowi istotny element, który staje się priorytetem zarówno dla władz centralnych jak i lokalnych. Pod tym kątem władze będą rozpatrywały kolejne inicjatywy w międzynarodowej współpracy logistycznej.

Przedstawiając różnice pomiędzy prowincjami należy wskazać na przedstawianie rozwoju logistyki w różnych kontekstach współpracy międzynarodowej i wewnętrznej. Guangdong wydaje się skupiony przede wszystkim na relacjach międzynarodowych; w analizowanych referatach w tej prowincji jako jedynej nie poruszono zagadnienia integracji gospodarczej wewnątrz kraju w obszarze logistyki. Jako jedyne go partnera krajowej współpracy lokalnej rząd w Guangdong wskazywał na Heilongjiang - prowincję położoną w północno-wschodnich Chinach. Taki kierunek jest wynikiem wewnętrznych porozumień dotyczących wsparcia mniej rozwiniętych regionów przez bogate prowincje wybrzeża.

Współpracę lokalną deklarowały również inne analizowane podmioty. Chongqing potwierdzał wykorzystanie Pasa Gospodarczego Rzeki Jangcy oraz rozwój połączeń z Szanghajem i Ningbo. Syczuan zaś promował budowę pasa gospodarczego wokół linii kolejowej między Yunnanem, Guizhou i Kantonem. W Shaanxi władze oczekują większej współpracy z miastami i portami wybrzeża. W tym kontekście warto podkreślić stanowisko rządu ludowego w Xi'anie, który domagał się większych uprawnień prowincji i gmin w zakresie zarządzania pilotażowymi strefami wolnego handlu i strefami innowacji spółdzielczych (szerzej patrz tabela 8).

W kontekście współpracy międzynarodowej prowincjom najbardziej zależy na przyciągnięciu kapitału zagranicznego i w związku z tym mają podejmować inicjatywy ułatwiające prowadzenie biznesu. Każda z nich mówi jednak o innych rozwiązaniach, począwszy od przedłużonego tranzytu bezwizowego i pogłębiania pilotażowych stref wolnego handlu po przyspieszenie odprawy celnej, również poprzez wprowadzanie cyfrowych platform. Istotnym elementem w realizacji tego celu jest także ustanawianie konsulatów i siedzib zagranicznych partnerów. Może to następować kanałami dyplomatycznymi takimi jak zaprzyjaźnione miasta, co deklaruje Chongqing.

Mimo punktów spójnych omawiane prowincje wskazywały na inne konteksty znaczenia rozwoju logistycznego. Shaanxi, co należy uznać za element wyróżniający, uznało go za część aktywnej reakcji Chin na wojnę handlową ze Stanami Zjednoczonymi. Co ciekawe jedynie Syczuan wskazywał, że elementem promocji logistyki jest plan ekspansji zagranicznej 251 w kontekście Jedwabnego Szlaku – mimo, iż wszystkie prowincje za nadrzędny cel wskazywały eksport lokalnych produktów. Z kolei Chongqing jako jedyny zauważył problem bezpieczeństwa, z którym należy się mierzyć we współpracy logistycznej, w kontekście wzmocnienia międzynarodowej współpracy z policją i organami ścigania[103].

**Tabela 8. Podobieństwa i różnice w odniesieniu do rozwoju i współpracy logistycznej w referatach z prac rządów lokalnych (2013-2022).**

Podobieństwa	Różnice
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tworzenie nowych miejsc pracy;</li> <li>• Pozyskiwanie placówek konsularnych;</li> <li>• Udogodnienia w procedurach handlu zagranicznego, zmniejszenie ograniczeń w imporcie, tworzenie stref wolnocełowych;</li> <li>• Rozwój międzynarodowych połączeń kolejowych (Rosja, ASEAN, Azja Środkowa, Szanghajska Organizacji Współpracy, Japonia, Korea Południowa).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktywna reakcja na wojnę handlową z USA (Shaanxi);</li> <li>• Wewnętrzny plan rozwoju prowincji 251 w kontekście „Pasa i Szlaku” (Syczuan);</li> <li>• Zacieśnienie współpracy na poziomie miast partnerskich (Chongqing, Syczuan);</li> <li>• Zapewnienie bezpieczeństwa transportu, współpraca z policją i organami ścigania (Chongqing);</li> <li>• Eksport przez e-commerce i pilotażowy projekt eksportu samochodów używanych (Guangdong, Shaanxi);</li> <li>• Integracja gospodarcze wewnątrz Chin (Chongqing, Syczuan) i wzmocnianie współpracy z miastami i portami wybrzeża (Shaanxi)</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy Key Word in Context kategorii „logistyka” w referatach z prac rządów lokalnych Guangdong, Shaanxi, Syczuan i Chongqing (2013-2022).

## SYCZUAN-CHONGQING: MEGALOPOLIS OTWIERA CHINY ZACHODNIE

Rozwój logistyczny w prowincji Syczuan oraz w mieście wydzielonym Chongqing pełni kluczową rolę w promowaniu handlu międzynarodowego i rozwoju gospodarczego na zachodzie Chin. Obecnie te dwa regiony posiadają kilkaset połączeń logistycznych łączących je z partnerami międzynarodowymi[104]. W 2020 r. PKB Syczuanu i Chongqing wyniósł prawie 7,4 bln juanów, co stanowiło 7,28% PKB kraju; tym samym zachodni hub stał się czwartym kluczowym regionem po regionach Deltę Rzeki Jangcy, Deltę Rzeki Perłowej i Jing-Jin-Ji[105].

[103] Materiał przygotowany na podstawie analizy referatów z prac rządów lokalnych miasta wydzielonego Chongqing i prowincji Syczuanu, Guangdongu i Shaanxi (2013-2022) pobrane ze strony <http://district.ce.cn/> w latach 2017-2022 obejmująca łącznie 40 dokumentów.

[104] Chongqing becoming green logistics hub, [https://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2022-08/09/content\\_37551211.htm](https://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2022-08/09/content_37551211.htm) [dostęp 12.05.2024].

[105] The construction of Chengdu-Chongqing twin city economic circle is deepened, <https://www.seetaoe.com/details/118926.html> [dostęp 12.05.2024].

Znaczenie sektora logistycznego jest podkreślane przez KPCh na tak wysokich szczeblach jak Biuro Polityczne Komitetu Centralnego, które w 2020 r. wskazało ten hub jako ważne źródło rozwoju gospodarczego dla całego państwa. W tym samym roku prowincja i miasto wydzielone przeprowadziły trzy wspólne spotkania partyjno-rządowe, ustanowiły czteropoziomowy mechanizm współpracy, podpisały łącznie 252 umowy o współpracy i promowały 67 dużych projektów. Na poziomie centralnym w projekt Syczuan-Chongqing zaangażowana jest także Komisja Nadzoru i Administracji Aktywów Państwowych, która w 2020 r. w celu zacieśnienia współpracy między ich aktywami i przedsiębiorstwami państwowymi zainicjowała Indeks Okręgu Gospodarczego Chengdu-Chongqing (*Chengyu diqu shuang cheng jingji quan fazhan zhishu* 成渝地区双城经济圈发展指数) oraz Fundusz Rozwoju Chengdu-Chongqing (*Chengyu diqu shuang cheng jingji quan fazhan jijin* 成渝地区双城经济圈发展基金)[106].



Fot 3. Terminal kolejowy Qinbaijiang w Chengdu (fot. D. Mierzejewski).

Ścisłsza integracja poskutkowała m.in. uruchomieniem wspólnej obsługi przewozów towarowych na trasie do Europy w 2021 r. Jak podają chińskie źródła połączenia te obsłużyły ponad 7000 firm w ponad 100 państwach i regionach, a także 10 000 rodzajów produktów, m.in. pojazdów czy towarów biomedycznych o łącznej wartości przekraczającej około 140 miliardów dolarów amerykańskich[107].

Na obszarze hubu Syczuan-Chongqing działają następujące podmioty:

- Chongqing International Logistics Hub Park, istotnym węzłem dla wielu pociągów towarowych Chiny-Europa (Chengdu-Chongqing) i nowego korytarza lądowo-morskiego;
- śródlądowy Port Guoyuan, kluczowym punktem dla transportu kontenerów i ładunków masowych w górnym biegu rzeki Jangcy;
- międzynarodowy port lotniczy Chongqing Jiangbei odgrywa kluczową rolę w obsłudze ruchu towarowego, będąc jednym z ośmiu krajowych lotnisk regionalnych.

[106] Ibidem.

[107] China's Chengdu, Chongqing operate over 5,000 China-Europe freight trains in Jan-Nov <https://english.news.cn/20231208/6d0c4a4d05e14bf793ea592a7decf985/c.html> [dostęp 12.05.2024].

Większa ilość wzmiankowania kwestii logistycznych przez rząd ludowy w Chongqing ma swoje odzwierciedlenie w aktywniejszej niż w przypadku Syczuanu polityki ściślejszej współpracy z centralnymi instytucjami oraz bardziej ekspansywnego umiędzynarodowienia połączeń kolejowych. W odniesieniu do polityki krajowej należy tu wskazać chociażby podpisane przez władze Chongqing porozumienie o współpracy z China Logistics Group Co., Ltd., logistycznym gigantem zarządzanym na poziomie centralnym<sup>[108]</sup>. W mediach chińskich Chongqing promowany jest jako „główne pole bitwy i miejsce innowacji w budowaniu nowoczesnego systemu logistycznego”<sup>[109]</sup>.

Nie oznacza to jednak, że Syczuan pozostaje bierny. Władze w Chengdu również próbują pozyskać klientów dla swojego sektora logistycznego wśród spółek państwowych, zarówno na poziomie lokalnym (porozumienie China Railway Chengdu Bureau Group Co., Ltd. z producentem stali Panzhihua Iron and Steel Group Co., Ltd.), jak i centralnym (porozumienie rządu prowincji z producentem żywności COFCO)<sup>[110]</sup>. Ma to jednak wymiar bardziej lokalny.

Tym samym Chongqing staje się forpocztą logistyki międzynarodowej. Warto podkreślić, że idą za tym inicjatywy międzynarodowe takie jak Chongqing-Singapore Connectivity Initiative czy New International Land-Sea Trade Corridor w ramach China-Singapore (Chongqing) Demonstration Initiative on Strategic Connectivity otwierającego południowy korytarz logistyczny do Singapuru i innych krajów Azji Południowo-Wschodniej, znacząco zmniejszającego długość i koszt transportu<sup>[111]</sup>. Wykorzystuje ona sieć logistyczną południowego kolejowo-morskiego przejścia intermodalnego (Chongqing-Guizhou-Guangxi-Singapore Rail-sea Intermodal Passage) oraz południowego transgranicznego przejścia drogowego przez prowincje Syczuan, Guizhou i Guangxi. Nowy Międzynarodowy Korytarz Handlu Lądowo-Morskiego umożliwia transport towarów z zachodnich regionów drogą lądową, kolejową i wodną do i z krajów takich jak Singapur przez autonomiczny region Guangxi i dociera do 319 portów w 107 krajach i regionach<sup>[112]</sup>. Rozwijane są również formy transportu lotniczego. Ponadto władze Chongqing podpisały umowy z Sichuan Airlines, Xiamen Airlines, China Express Airlines, China Southern Airlines i China Post Group Co, z całkowitą wartością kontraktu przekraczającą 10 miliardów juanów<sup>[113]</sup>.

Aktywne działania rządu Chongqing generują również współpracę z europejskimi firmami logistycznymi. Potentatem na rynku chińskim jest niemiecka firma RTSB, dla której współpraca w ramach połączenia Chongqing-Europa stanowi platformę do poszukiwania nowych rynków.

---

[108] Chongqing shi yu Zhongguo wuliu jituan qianshu hezuo xieyi. Yuan Jiajun hui jian Li Hongfeng yi hang bing jianzheng qianyue. Hu Henghua canjia (Chongqing podpisał porozumienie o współpracy z China Logistics Group. Yuan Jiajun spotkał się z Li Hongfengiem i jego delegacją. W spotkaniu uczestniczył Hu Henghua), <http://cq.xinhuanet.com/20240320/ec46ebbe812143c89e9aa0a6884866d9/c.html> [dostęp 12.05.2024].

[109] Ibidem.

[110] Zhongguo tielu Chengdu ju jituan youxian gongsi yu Pangang jituan qianding wuliu zong bao hetong (China Railway Chengdu Bureau Group Co., Ltd. podpisało umowę ramową o usługach logistycznych z Panzhihua Iron and Steel Group Co., Ltd.), <https://www.sc.chinanews.com.cn/cjbd/2023-12-20/201277.html> [dostęp 12.05.2024], Wo sheng yu Zhongliang jituan qianshu zhanlue hezuo kuangjia xieyi [Syczuan i COFCO podpisały umowę ramową o strategicznej współpracy. Wang Xiaohui i Huang Qiang spotkali się z Lu Jun i wspólnie byli świadkami podpisania umowy], <https://www.sc.gov.cn/10462/c105962/2024/3/19/85c7c650064f41219a6418901f577026.shtml> [dostęp 12.05.2024].

[111] An Essential Belt and Road Link: Chongqing's Southern Transport Corridor <https://beltandroad.hktdc.com/index.php/en/insights/essential-belt-and-road-link-chongqings-southern-transport-corridor> [dostęp 12.05.2024].

[112] Ibidem.

[113] Chongqing national airport-based logistics hub unveiled, <https://www.newsilkroaddiscovery.com/chongqing-national-airport-based-logistics-hub-unveiled/> [dostęp 12.05.2024].

Wpisuje się to w wyżej wspomnianą strategię lokowania Chongqing jako łącznika między Europą a Azją Południowo-Wschodnią. Chongqing staje się zatem łącznikiem między Duisburgiem, Hamburgiem, Budapesztem, Helsinkami oraz Hanoi i Wientianem. Wpisuje się to w lansowaną od 2019 r. koncepcję New International Land-Sea Trade Corridor – korytarza logistycznego obejmującego swoim zasięgiem 190 portów i węzłów kolejowych w 90 państwach, gdzie Chongqing ma pełnić rolę kluczową[114].

Co więcej, omówiona inicjatywa jest częścią projektu Unii Europejskiej EU–China Smart and Secure Trade Lanes (SSTL). SSTL Pilot Project pomiędzy Generalną Administracją Celną Chin oraz Urzędem Celnym Hongkongu z władzami centralnymi Belgii, Francji, Niemiec, Węgier, Włoch, Niderlandów, Polski i Hiszpanii oraz Dyrekcją Generalną ds. Podatków i Unii Celnej (DG TAXUD) prowadzi do udogodnień celnych oraz analiz oceny ryzyka w logistyce między Chinami a Europą[115].

## ○ GUANGDONG - POŁĄCZENIE KOLEJOWE Z ROSJĄ

Historycznie zaangażowana w międzynarodowy handel prowincja Guangdong również uczestniczy w rozwoju swojego potencjału logistycznego, który podobnie jak w poprzedniej omawianej prowincji jest istotnym elementem kreującym wzrost gospodarczy oparty na proeksportowym modelu. Jego centrem jest Kanton, jedyny międzynarodowy kompleksowy węzeł transportowy w południowych Chinach; wspomagać go ma leżące w pobliżu Shenzhen. Wraz z utworzeniem w ramach Greater Bay Area Parku Logistycznego Guangdong-Hong Kong-Makao i skoordynowanym rozwojem Strefy Wolnego Handlu Zhuhai, Hengqin i obszaru Hongwan, parki logistyczne oferują nowoczesne obiekty magazynowe, transportowe i dystrybucyjne[116].

Jak podają władze lokalne prowincja Guangdong utrzymuje 15 regularnych stałych linii z Europą, Bliskim Wschodem, Azją Środkową, ponad 20 państwami i regionami, 40 miastami i ponad 2000 przedsiębiorstw handlu zagranicznego[117]. Od 2016 do 2022 r. w Kantonie liczba rocznych chińsko-europejskich połączeń wzrosła z 13 do ponad 190 transportów wzrastając średnio o ponad 56% każdego roku. Częstotliwość od początkowych jednego-dwóch składów miesięcznie wzrosła do czterech połączeń w ciągu jednego dnia. W 2016 r. towary przewożone na linii Chiny-UE były głównie towarami o niskiej wartości dodanej, w tym odzieżą, butami, kapeluszami, naczyniami kuchennymi i akcesoriami sprzętowymi. W 2022 r. Kanton obsługiwał eksport ponad 1400 produktów obejmujących szeroki zakres dóbr takich jak odzież, produkty technologii komputerowej i komunikacyjnej, domowe urządzenia elektryczne, produkty elektromechaniczne itp.[118]

[114] China Railway Express (Yuxinou) Reshapes the Eurasian Logistics Map, <https://www.ichongqing.info/2023/12/13/china-railway-express-yuxinou-reshapes-the-eurasian-logistics-map-livestream/> [dostęp 15.05.2024].

[115] Smart and Secure Trade Lanes Pilot (SSTL), [https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/smart-and-secure-trade-lanes-pilot-sstl\\_en#:~:text=The%20EU%20E2%80%93%20China%20Smart%20and%20Secure%20Trade,line%20with%20WCO%20SAFE%20Framework%20of%20Standards%20%28FoS%29](https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/smart-and-secure-trade-lanes-pilot-sstl_en#:~:text=The%20EU%20E2%80%93%20China%20Smart%20and%20Secure%20Trade,line%20with%20WCO%20SAFE%20Framework%20of%20Standards%20%28FoS%29) [dostęp 15.05.2024].

[116] Global connectivity of Logistics network across Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, <https://www.reitar.io/gba-smart-logistics-alliance-global-connectivity-of-logistics-network/> [dostęp 14.05.2024].

[117] Guoji maoyi wuliu „dadongmai” chixu changtong 1 yue shangxun Guangzhou 3 zhandian Zhong-Ou banlie jihua zong kaixing shu tonghi zengzhang yi bei („Główna arteria” międzynarodowego handlu i logistyki w dalszym ciągu funkcjonuje bez zakłóceń. Na początku stycznia łączna planowana liczba pociągów towarowych relacji Chiny-Europa obsługujących trzy stacje w Kantonie podwoiła się rok do roku), [http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post\\_4078592.html](http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post_4078592.html) [dostęp 14.05.2024].

W 2022 r. Kanton odnotował 339 połączenia kolejowe, a ogólny ładunek wynosił 30 074 TEU o wartości 7,789 mld juanów, co oznaczało wzrost odpowiednio o 164,84%, 135,54% i 105,08% rok do roku – jak podają chińskie statystyki[119]. Wśród nich nadzorowano 10 importowych połączeń kolejowych, co stanowiło wzrost o 233,33% rok do roku, a wysokiej jakości surowce, takie jak surowiec petrochemiczny polietylen o dużej gęstości i miazga z drewna iglastego, były stale dostarczane do krajowego przemysłu wytwórczego za pośrednictwem pociągów liniowych; nadzorowano 329 eksportowych pociągów liniowych, co stanowi wzrost o 163,20% rok do roku, co dało większej liczbie zagranicznych konsumentów możliwość zakupu wysokiej jakości towarów "Made in China", takich jak routery, lampy i latarnie LED, odzież, buty i buty[120].

Okolo 20% towarów przewożonych przez Guangzhou Eastern Public Railway Intermodal Transportation Hub jest transportowanych z Guangzhou, okolo 81% z prowincji Guangdong (w tym miasta Guangzhou), a okolo 19% z innych prowincji, w tym Guangxi, Hunan, Fujian, Zhejiang i innych miejsc, o średniej miesięcznej wartości przekraczającej 100 milionów USD[121].

Jednak z uwagi na sytuację geopolityczną połączenia kolejowe z południowej prowincji Chin skierowane zostały głównie do Rosji. Na trasie Chiny-Rosja przewozi się głównie sprzęt AGD i towary domowe, z których 70% pochodzi z Foshan i Dongguan. Przed otwarciem połączenia kolejowego w Guangzhou Eastern Public Railway Intermodal Transportation Hub przedsiębiorstwa musiały transportować swoje towary do Chengdu, Chongqing, Xi'an i innych miejsc w celu wysyłki, co wiązało się z wysokimi kosztami czasowymi i logistycznymi trwającymi okolo 7 dni dłużej niż obecnie. Połączenia z Rosji i Azji Środkowej koncentrują się głównie na transporcie zbóż, oleju rzepakowego, płytach, pulpie i innych surowcach[122].

Co ważne, prowincja Guangdong głównie skupia się na integracji logistycznej wewnątrz prowincji pomijając integrację ogólnochińską. W czternastym planie pięcioletnim na lata 2021-2025 prowincja zaplanowała budowę szybkich kolei na trasie Guangzhou-Zhuhai, Zhuhai-Zhaoqing czy dodatkowego Korytarza Ekspresowego Guangzhou-Shenzhen - Guangzhou-Zhuhai[123].

[118] Guangzhou Zhong-Ou banlie kaitong liu zhounian kaixing shu nian jun zhengzhang chao 56% shenbao jin chu kou huowu zong zhi chao 197 yi yuan (W szóstą rocznicę otwarcia kolei Guangzhou China-Europe Railway Express odnotowała średnią roczną stopę wzrostu wynoszącą ponad 56%, a łączna wartość zadeklarowanych towarów importowanych i eksportowanych przekroczyła 19,7 miliarda juanów), [http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post\\_4003269.html](http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post_4003269.html) [dostęp 14.05.2024].

[119] Guoji maoyi wuliu „dadongmai”...

[120] Guangzhou Zhong-Ou....

[121] Guangzhou dazao Dawanqu zuida shengchan fuwu xing guojia wuliu shuniu, changtong guoji wuliu tongdao, zhicheng „Guang huo Guang chu”) (Guangzhou buduje największy krajowy węzeł logistyczny zorientowany na produkcję i usługi w obszarze Greater Bay Area, usprawnia międzynarodowe kanały logistyczne i wspiera „eksport towarów z Kantonu”) [http://www.panyu.gov.cn/ztx/fzqtjygadwqjszl/wqzx/content/post\\_9179007.html](http://www.panyu.gov.cn/ztx/fzqtjygadwqjszl/wqzx/content/post_9179007.html) [dostęp 14.05.2024].

[122] Ibidem.

[123] Guangdong's 14th Five-Year Transport Plan involves Shenzhen, <https://www.seetaoe.com/details/120287.html> [dostęp 14.05.2024].



## SHAANXI - AMBICJE JEDNEJ FIRMY NA NOWYM JEDWABNYM SZLAKU

W ostatnich latach branża logistyczna w Shaanxi odgrywa coraz większą rolę w gospodarce regionalnej; tempo wzrostu branży logistyki lotniczej w Shaanxi pozostaje na pierwszym miejscu w Chinach. Lokalne władze implementują ją przede wszystkim przez realizację strategii rozwoju Jedwabnego Szlaku. Rozwój kierunku logistycznego został potwierdzony w 14. planie pięcioletnim prowincji oraz w Średnio- i długoterminowym planu rozwoju branży logistycznej w prowincji Shaanxi (2015-2020)[124]. W prowincji znajdują się trzy główne węzły logistyczne: Xi'an (typ portu lądowego, typ portu lotniczego, przemysł usług produkcyjnych i handlowych), Baoji (przemysł usług produkcyjnych) i Yan'an (typ portu lądowego)[125].

Transport kolejowy odgrywa istotną rolę, zarówno w kierunku wschodnim poprzez transport intermodalny kolejowo-morski, jak i w kierunku zachodnim poprzez chińsko-europejskie połączenia kolejowe. Shaanxi obsługuje kluczowe kierunki logistyczne, takie jak USA, UE, Rosja, Japonia, Korea Południowa i kraje ASEAN[126].

Branża logistyczna Shaanxi jest zdominowana przez jej prowincjonalnego czempiona, Shaanxi Provincial Logistics Group Co., Ltd. z kapitałem przewyższającym pięć miliardów yuanów. Przedsiębiorstwu przypisano kluczową rolę w 14. Planie Pięcioletnim prowincji i ambitne plany osiągnięcia przychodów sięgających 100 miliardów RMB jako największe przedsiębiorstwo logistyczne na północnym Zachodzie[127].

Obecna trasa kolejowa „Chang'an” do Europy, przebiegająca po historycznym Jedwabnym Szlaku, jest określona jako wizytówka prowincji, odgrywając kluczową rolę w rozwoju logistyki w regionie. Od momentu jej uruchomienia w 2013 r. liczba połączeń wzrosła z jednego do 13, a częstotliwość z jednego pociągu tygodniowo do 5-6 pociągów dziennie, docierając do ponad 40 krajów i regionów wzdłuż Jedwabnego Szlaku[128]. W 2019 r. chińsko-europejskie połączenie Chang'an obsłużyło 2 133 składy, przetransportowało 1 802 000 ton ładunku. W 2020 r. roczny wolumen działalności ekspresowej w prowincji osiągnął 1 miliard sztuk, a roczny dochód branży dostaw ekspresowych osiągnął 10 miliardów yuanów[129]. Co istotne podstawowe wskaźniki, takie jak wolumen, wskaźnik ciężkich kontenerów i wolumen ładunku, należą do najwyższych w Chinach.

W 2019 r. port Xi'an przyspieszył budowę chińsko-europejskiego centrum konsolidacji liniowej (Xi'an) i lądowo-morskiego intermodalnego korytarza transportowego, co umożliwiło uruchomienie międzynarodowych linii towarowych „Xiangxi Europe”, „Xu Xi'an”, „Beng Xi'an”, „Jixi Xi'an” i „Xiamen Xi'an”. Współpraca z portami przybrzeżnymi, takimi jak Tianjin, Qingdao i Ningbo, pozwoliła na uruchomienie lądowo-morskiego intermodalnego połączenia, realizując cel „jednego kraju, jednego regionu” (*yiguo yisheng* 一国一省) czyli współpracy między jednym państwem a jedną prowincją w Chinach[130].

[124] Shaanxi sheng fabu wuliu ye fazhan zhong changqi guihua (Prowincja Shaanxi publikuje średnio- i długoterminowy plan rozwoju branży logistycznej), [https://www.gov.cn/xinwen/2015-09/07/content\\_2925926.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2015-09/07/content_2925926.htm) [dostęp 14.05.2024].

[125] „Xinguan” yiqing dui Shaanxi guoji wuliu ye de yingxiang (Wpływ epidemii „COVID-19” na międzynarodową branżę logistyczną Shaanxi) <http://www.xibujuece.com/2020/0426/71587.html> [dostęp 14.05.2024].

[126] Ibidem.

[127] Shaanxi sheng wuliu jituan youxian zeren gongsi jianjie [Wprowadzenie. Shaanxi Logistics Group Co., Ltd.], 27.11.2023 r., dostępne online: <https://www.sxs56.com/photarticle.html?id=02ED10A98FF74DC28B717828262881A9> oraz Xi'an fenxing yu Shaanxi wuliu jituan qianshu zhanlue hezuo xieyi (Biuro w Xi'an podpisało porozumienie o współpracy strategicznej z Shaanxi Logistics Group, <http://www.cebbank.com/site/gsyw/xptj57/120305008/index.html> [dostęp 14.05.2024].

[128] „Xinguang” yiqing....

[129] Shaanxi sheng fabu wuliu ye fazhan...

[130] „Xinguang” yiqing....

Do końca 2019 r. lotnisko Xi'an otworzyło łącznie 27 połączeń „all-cargo”, docierając do 9 krajów i 28 głównych miast na całym świecie ze średnią dzienną prawie 1000 lotów samolotów pasażerskich przewożących ładunki w swoich przedziałach brzusznych i ponad 120 cotygodniowych lotów „all-cargo” przewożących ładunki w celu realizacji rozległych połączeń i wysokiej częstotliwości wahadłowców między logistyką lotniczą Shaanxi a miastami międzynarodowych i krajowych punktów orientacyjnych. W 2019 r. przepustowość ładunków i poczty międzynarodowego lotniska Xi'an Xianyang przekroczyła 380 000 ton<sup>[131]</sup>.

Hub w Xi'an pełnił kluczową rolę przy projektach budowlanych związanych z Chińskimi Igrzyskami Narodowymi w 2022 r., zapewniając przepływ prawie 500 000 ton stali, za co odpowiadały przede wszystkim China Railway Xi'an Bureau Group Co. Ltd. oraz Xinzhu Railway Comprehensive Logistics Centre. Xinzhu Railway Comprehensive Logistics Centre jest kluczowym projektem rządu ludowego prowincji Shaanxi i China State Railway Group Corporation w celu promowania budowy Jedwabnego Szlaku i budowy centrum dystrybucji logistycznej Xi'an „Silk Road Economic Belt”, które jest jedną z 35 baz logistyki kolejowej w Chinach<sup>[132]</sup>.

Zgodnie z planami Shaanxi dąży do stworzenia czterech krajowych węzłów logistycznych, trzech krajowych baz logistycznych łańcucha chłodniczego oraz 20 krajowych i prowincjonalnych demonstracyjnych parków logistycznych<sup>[133]</sup>. Z tego powodu Shaanxi zależy na rozwoju powiązań między produkcją a logistyką, tak aby przekształcić przemysł logistyczny w filar przemysłu usługowego w prowincji i przekształcić ją w międzynarodowy przemysł handlowy i logistyczny Jedwabnego Szlaku<sup>[134]</sup>. Shaanxi ma rozbudować sześć gałęzi biznesowych: nowoczesną logistykę, handel energią (masową), innowacyjne materiały budowlane, sól i solny przemysł chemiczny, zasobami odnawialnymi oraz finansami i nauką i technologią<sup>[135]</sup>.

Co interesujące zdaniem chińskich ekspertów, rozwój międzynarodowej branży logistycznej Shaanxi, pomimo silnego wsparcia rządu, nie jest w stanie dorównać bardziej rozwiniętych gospodarczo prowincji, np. Syczuanu. Istotne braki występują zwłaszcza w liczbie krajowych konkurencyjnych międzynarodowych przedsiębiorstw logistycznych<sup>[136]</sup>. Rząd lokalny w Xi'anie wspiera zatem rozwój rozwijających się w tym obszarze firm i chce przyciągać zagraniczne podmioty takie jak np. Japan Express. Ponadto władzom próbują pozyskać firmy z branży e-commerce, np. Alibaba, aby zakładały tu swoje siedziby<sup>[137]</sup>.

[131] Ibidem.

[132] Shaanxi zuida guang cai „cunchu jidi” xin zhu tielu zonghe wuliu zhongxin – chengyun jianshe yonggang jin 50 wan dun zhuli shisi yun jianshe (Największa „baza magazynowa” stali w Shaanxi, nowo wybudowane kompleksowe centrum logistyczne połączeń kolejowych – przewożące prawie 500 000 ton stali na budowę 14 Chińskiej Olimpiady) <http://m.cnwest.com/sxxw/a/2021/03/31/19590866.html> [dostęp 14.05.2024].

[133] Shaanxi sheng zhiding „guihua” tuidong wuliu ye gao zhiliang fazhan (Prowincja Shaanxi formułuje „Plan” promujący wysokiej jakości rozwój branży logistycznej) [https://www.gov.cn/xinwen/2021-11/11/content\\_5650302.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2021-11/11/content_5650302.htm) [dostęp 14.05.2024].

[134] Xinguang” yiqing...

[135] Shaanxi sheng wuliu jituan youxian zeren gongsi jianjie...

[136] „Xinguang” yiqing...

[137] Shaanxi sheng fabu wuliu ye fazhan...

## PODSUMOWANIE

Przedstawione analizy wskazują, rozwój polityczno-społeczno-gospodarczy na poziomie prowincji uzależniony jest od relacji wertykalnych z Pekinem oraz rywalizacji horyzontalnej między prowincjami. Motorem napędowym działań gospodarczych prowincji Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL) są plany opracowywane po konsultacjach z władzami centralnymi oraz rywalizacja z innymi prowincjami i jednostkami niższych szczebli administracji. Istotne znaczenie ma układ polityczny na poziomie prowincji, który wpływa na ich autonomię i politykę gospodarczą. Należy również uznać, że działania gospodarcze są „zakładnikami” systemu nomenklatury w którym to władze centralne decydują o obsadzie stanowisk na poziomie prowincji. Co istotne, ze względu na fragmentaryczną strukturę gospodarki chińskiej, prowincje nie są zainteresowane promowaniem i transportem produktów wyprodukowanych w innych prowincjach, koncentrując się na promowaniu wyrobów lokalnych. W związku z niekorzystnymi warunkami międzynarodowymi, władze centralne zachęcają do integracji gospodarki w ramach projektów regionalnych takich jak Delta Rzeki Perłowej, Delta Rzeki Jangcy, Jing-Jin-Ji oraz megalopolis Chen-Yu. Jednak należy zauważyć, że silniejsze powiązania polityczne prowincji z centrum w Pekinie skutkują większą centralizacją inicjatyw logistycznych na poziomie prowincji. W aktualnej sytuacji kluczowe dla rozwoju regionalnych gospodarek jest oddłużenie władz lokalnych, pozyskiwanie inwestorów oraz rozwijanie współpracy z podmiotami zagranicznymi, aby tworzyć miejsca pracy w sektorach takich jak logistyka. Ma to zapewnić wzrost gospodarczy i utrzymać stabilizację społeczną. W tych warunkach władze chińskie mogą przedstawiać daleko odbiegający obraz chińskiej gospodarki, które nie jest zbieżny z rzeczywistością. To może narazić przedsiębiorców na straty i angażować środki, które mogłyby być wykorzystane w innych obszarach. Co więcej narastający konflikt ze Stanami Zjednoczonymi oraz napięte relacje gospodarcze z Unią Europejską ale przede wszystkim centralizacja władzy wpływają na procesy sekurytyzacji i niechęć do podejmowania decyzji na poziomie lokalnym tworzą biurokratyczne przeszkody wpływające na efektywność współpracy gospodarczej.

## BIBLIOGRAFIA

- A. Lee, A. Zhou, C. Liao, Local Government Financing Vehicles: A Growing Risk for China's Economy?, <https://www.pimco.com/gbl/en/insights/local-government-financing-vehicles-a-growing-risk-for-chinas-economy> [dostęp: 28.03.2024].
- A. Payette, Profiling Future Chinese Politburo Members: Looking at Trends and Characteristics of Newly Promoted Central Committee Members (1992–2012), „East Asia” 2017, t. 34, nr 1.
- A. Wong, More than Peripheral: How Provinces Influence China's Foreign Policy, „China Quarterly”, nr 235, 2018.
- A. Worden, The CCP at the UN: Redefining development and Rights, <https://sinopsis.cz/wp-content/uploads/2019/03/the-ccp-at-the-un.pdf> [dostęp 11.03.2024].
- An Essential Belt and Road Link: Chongqing's Southern Transport Corridor <https://beltandroad.hktdc.com/index.php/en/insights/essential-belt-and-road-link-chongqings-southern-transport-corridor> [dostęp 12.05.2024].
- B. Kowalski, Relacyjność w stosunkach Chin z Europą Środkowo-Wschodnią. Przypadek Czech, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2024.
- C. Sun, The Relationship Between the Central and Local Authorities in China [w:] China's Political System, red. N. Fang, 2020, s. 91.
- C. Wong, Plus ça Change: Three Decades of Fiscal Policy and Central–Local Relations in China, „China: An International Journal” 2021, t. 19, nr 4.
- Ch. Hackenesch J. Bader, The Struggle for Minds and Influence: The Chinese Communist Party's Global Outreach, „International Studies Quarterly” 2020.
- Ch. Li, „The Shanghai Gang”: For of Stability or Cause for Conflict?, „China Leadership Monitor” 2001, nr 2.
- Chien-wen Kou, Wen-Hsuan Tsai, „Sprinting with Small Steps” Towards Promotion: Solutions for the Age Dilemma in the CCP Cadre Appointment System, „The China Journal” 2014, nr 71.
- China Railway Express (Yuxinou) Reshapes the Eurasian Logistics Map, <https://www.ichongqing.info/2023/12/13/china-railway-express-yuxinou-reshapes-the-eurasian-logistics-map-livestream/> [dostęp 15.05.2024].
- China's Debt Hangover, <https://macropolo.org/digital-projects/china-local-debt-hangover-map> [dostęp: 28.03.2024].
- China's Unification from Within: Dismantling Local Protectionism, <https://www.csis.org/blogs/new-perspectives-asia/chinas-unification-within-dismantling-local-protectionism> [dostęp 24.03.2024].
- China-Central Asia and G7 Summits + Local protectionism + Micron, <https://meric.org/en/meric-briefs/china-central-asia-and-g7-summits-local-protectionism-micron> [dostęp 11.03.2024].
- China's Chengdu, Chongqing operate over 5,000 China-Europe freight trains in Jan-Nov <https://english.news.cn/20231208/6d0c4a4d05e14bf793ea592a7decf985/c.html> [dostęp 12.05.2024].
- Chinese City Official Spent \$21 Billion on 'Vanity Projects', Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-01-08/chinese-city-official-spent-21-billion-on-vanity-projects> [dostęp: 21.04.2024].

- Chongqing becoming green logistics hub, [https://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2022-08/09/content\\_37551211.htm](https://www.chinadaily.com.cn/regional/chongqing/liangjiang/2022-08/09/content_37551211.htm) [dostęp 12.05.2024].
- Chongqing national airport-based logistics hub unveiled, <https://www.newsilkroaddiscovery.com/chongqing-national-airport-based-logistics-hub-unveiled/> [dostęp 12.05.2024].
- Chongqing shi yu Zhongguo wuliu jituan qianshu hezuo xieyi. Yuan Jiajun hui jian Li Hongfeng yi hang bing jianzheng qianyue. Hu Henghua canjia (Chongqing podpisał porozumienie o współpracy z China Logistics Group. Yuan Jiajun spotkał się z Li Hongfengiem i jego delegacją. W spotkaniu uczestniczył Hu Henghua), <http://cq.xinhuanet.com/20240320/ec46ebbe812143c89e9aa0a6884866d9/c.html> [dostęp 12.05.2024].
- D. Clarke F. Lu, The law of China's local government debt: Local government financing vehicles and their bonds, „The American Journal of Comparative Law” 2017, t. 65, nr 4.
- D. H. Rosen, China's Fiscal and Tax Reforms: A Critical Move on the Chessboard, Rhodium Group, <https://rhg.com/research/chinas-fiscal-and-tax-reforms-a-critical-move-on-the-chessboard/> [dostęp: 27.03.2024].
- D. Mierzejewski, Channeling Foreign Policy Through Local Activities in China: City of Guangzhou Case Study [w:] Paradiplomacy in Asia. Case Studies of China, India and Russia, red. M. Pietrasiak, T. Kaminski, Łódź 2018.
- D. Mierzejewski, China's Provinces and the Belt and Road Initiative, Routledge 2021.
- D. Mierzejewski, W. Jakóbiec, T. Jurczyk, B. Kowalski, Przewodnik po współpracy z chińskimi władzami lokalnymi, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Łódź 2014.
- D. Mierzejewski. The Role of Guangdong and Guangzhou's Subnational Diplomacy in China's Belt and Road Initiative, „China: An International Journal”, 2020, nr 18.
- D. S. G. Goodman, Central control and local governance: the political economy of change since 1949 [w:] Handbook on Local Governance in China, red. C. Ergenc, D. S. G. Goodman, Cheltenham-Northampton, 2023.
- Difang fazhan gaige weiyuanhui [Lokalne Komisje Rozwoju i Reform], online: <https://www.ndrc.gov.cn/> [dostęp 24.05.2024].
- E. Choi, Patronage and performance: Factors in the political mobility of provincial leaders in post-deng China, „China Quarterly” 2012, nr 212.
- E. Liu, Yi Lu, W. Peng, S. Wang, Judicial Independence, Local Protectionism, and Economic Integration: Evidence from China, [http://www.sdwang.org/uploads/4/4/8/5/44856715/judicial\\_independence\\_1206.pdf](http://www.sdwang.org/uploads/4/4/8/5/44856715/judicial_independence_1206.pdf) [dostęp 11.03.2024].
- Foreign Relations Law of the People's Republic of China, 28.06.2023, China Law Translate, <https://www.chinalawtranslate.com/en/foreign-relations-law/>.
- From Mao to Market: Rent Seeking, Local Protectionism, and Marketization in China, Cambridge University Press 2009; Andrew G. Walder, "Zouping in Perspective," [w:] Zouping in Transition: The Process of Reform in Rural North China, red. Andrew G. Walder, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1998.
- G. Hongfei, Subnational actors in the relations between China and Central and Eastern European countries, „Eastern Review” <https://czasopisma.uni.lodz.pl/eastern/article/view/5576> [dostęp 24.04.2024].
- G. Kostka, N. Jonas, Introduction: Central-Local Relations: Recentralization and Environmental Governance in China, „The China Quarterly”, nr 231, 2017, s. 567-582.

Global connectivity of Logistics network across Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area, <https://www.reitar.io/gba-smart-logistics-alliance-global-connectivity-of-logistics-network/> [dostęp 14.05.2024].

Guangdong's 14th Five-Year Transport Plan involves Shenzhen, <https://www.seetaoe.com/details/120287.html> [dostęp 14.05.2024].

Guangzhou dazao Dawanqu zuida shengchan fuwu xing guojia wuliu shuniu, changtong guoji wuliu tongdao, zhicheng „Guang huo Guang chu”) (Guangzhou buduje największy krajowy węzeł logistyczny zorientowany na produkcję i usługi w obszarze Greater Bay Area, usprawnia międzynarodowe kanały logistyczne i wspiera „eksport towarów z Kantonu”)

[http://www.panyu.gov.cn/ztx/fzqtjygadwqjszl/wqzx/content/post\\_9179007.html](http://www.panyu.gov.cn/ztx/fzqtjygadwqjszl/wqzx/content/post_9179007.html) [dostęp 14.05.2024].

Guangzhou Zhong-Ou banlie kaitong liu zhounian kaixing shu nian jun zhengzhang chao 56% shenbao jin chu kou huowu zong zhi chao 197 yi yuan (W szóstą rocznicę otwarcia kolei Guangzhou China-Europe Railway Express odnotowała średnią roczną stopę wzrostu wynoszącą ponad 56%, a łączna wartość zadeklarowanych towarów importowanych i eksportowanych przekroczyła 19,7 miliarda juanów), [http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post\\_4003269.html](http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post_4003269.html) [dostęp 14.05.2024].

Guoji maoyi wuliu „dadongmai” chixu changtong 1 yue shangxun Guangzhou 3 zhandian Zhong-Ou banlie jihua zong kaixing shu tonghi zengzhang yi bei („Główna arteria” międzynarodowego handlu i logistyki w dalszym ciągu funkcjonuje bez zakłóceń. Na początku stycznia łączna planowana liczba pociągów towarowych relacji Chiny-Europa obsługujących trzy stacje w Kantonie podwoiła się rok do roku), [http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post\\_4078592.html](http://www.gd.gov.cn/gdywdt/ydylygd/content/post_4078592.html) [dostęp 14.05.2024].

Guojia fazhan gaige weijing jimao yi sifu zeren jiu 2019 nian guojia wuliu shuniu jian shegong zuo daji zhewen (Dyrektor Wydziału Ekonomiczno-Handlowego KRRiT odpowiedział na pytania dziennikarzy dotyczące budowy krajowych węzłów logistycznych w 2019 r.), [https://www.gov.cn/zhengce/2019-09/18/content\\_5430912.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2019-09/18/content_5430912.htm) [dostęp 23.05.2024].

Guonei difang xiediao (Umowy międzynarodowe władz lokalnych) [https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui\\_list/cate/9/lang/1.html](https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui_list/cate/9/lang/1.html) [dostęp 24.03.2024]

H. Fang, M. Li, Z. Wu, Tournament-style political competition and local protectionism: theory and evidence from China, National Bureau of Economic Research, 2022, <http://www.nber.org/papers/w30780> [dostęp 11.03.2024].

H. Jun, Zhongguo quyue xiediao fazhan jizhi tixi yanjiu (Struktury organizacyjne w skoordynowanym rozwoju regionalnym Chin), Zhongguo Shehui chubanshe, Beijing 2014 oraz Ye Qing “Shisanwu” shiqi Changjiang jingji dai de xin fazhan (Nowy rozwój Pasa Gospodarczego Rzeki Jangcy w 13 Planie 5-letnim) “Dang Zheng Yanjiu” 2018, nr 1, s. 16-21. Heilongjiang sheng yu Guangdong sheng jinmi hudong duikou hezuo qude mingxian chengxiao (Bliska współpraca między prowincją Heilongjiang a prowincją Guangdong osiąga nowe efekty), [http://www.hljdpcc.gov.cn/art/2018/9/27/art\\_342\\_23245.html](http://www.hljdpcc.gov.cn/art/2018/9/27/art_342_23245.html) [dostęp 24.04.2023].

<http://m.cnwest.com/sxxw/a/2021/03/31/19590866.html> [dostęp 14.05.2024].

[https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/spfg/mtjj/202401/t20240115\\_1363274.html](https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/spfg/mtjj/202401/t20240115_1363274.html) [dostęp 23.04.2023].

Income from the sale of land use rights for local governments in China from 2016 to 2023, Statista, <https://www.statista.com/statistics/1227161/china-local-government-income-from-land-sales/> [dostęp: 27.03.2024]

Innovative China New Drivers for Growth 2019: <http://documents.worldbank.org/curated/en/833871568732137448/pdf/Innovative-China-New-Drivers-of-Growth.pdf> [dostęp 18 maja 2020].

J. Yu, Introduction: Local Governance in China—Past, Present, and Future [w:] The Palgrave Handbook of Local Governance in Contemporary China, red. J. Yu, S. Guo, Palgrave, Macmillan 2019.

J. Yu, Introduction: Local Governance in China—Past, Present, and Future [w:] The Palgrave Handbook of Local Governance in Contemporary China, red. J. Yu, S. Guo, 2019.

J. Yu, S. Wang, New Agenda for the Study of Chinese Governance [w:] The Palgrave Handbook of Local Governance in Contemporary China, red. J. Yu, S. Guo, 2019.

K. Brødsgaard, Cadre and Personnel Management in the CPC, „China: An International Journal” 2012, t. 10, nr 2.

K. Sauvart, V. Chen, China’s regulatory framework for outward foreign direct investment, “China Economic Journal”, 2014, vol. 7.

L. Daokui, Difang zhengfu zhaiwu yanjiu - guimo, chengyin, yingxiang fenxi (Li Daokui: Badania nad zadłużeniem samorządów lokalnych - skala, przyczyny i analiza wpływu), [https://www.sohu.com/a/732489158\\_120913760](https://www.sohu.com/a/732489158_120913760) [dostęp: 28.03.2024].

Ł. Sarek, CCPIT in Poland Economic cooperation in the hands of a party-state actor, <https://sinopsis.cz/wp-content/uploads/2023/05/ccpitpoland.pdf> (dostęp 24.04.2024).

L. Xin, What’s bigger than a megacity? China’s planned city clusters, MIT Technology Review, 28.04.2021, <https://www.technologyreview.com/2021/04/28/1022557/china-city-cluster-urbanization-population-economy-environment/> [dostęp 23.03.2024].

L. Xin, What’s bigger than a megacity? China’s planned city clusters, MIT Technology Review, 28.04.2021, <https://www.technologyreview.com/2021/04/28/1022557/china-city-cluster-urbanization-population-economy-environment/> [dostęp 24.05.2024].

L. Zhen, Q. Zhiping, Chang Jiang jing ji dai sheng ji mao yi de yuan hui di xiao guo yan jiu — ji yu tie lu huo yun shi jiao (Badania nad efektem źródła i pochłaniacza handlu międzyprowojenego w Pasie Ekonomicznym Rzeki Jangcy — Z perspektywy transportu kolejowego towarów) East China Economic Management 2017, vol. 31, no 10,.

M. Bogusz, J. Jakóbowski, Komunistyczna Partia Chin i jej państwo. Konserwatywny zwrot Xi Jinpinga, Warszawa 2019, s. 137.

M. Cohen, Chinese Law and Sino-American Trade, *Supra*, s. 153-154.

M. Dargas, Idee i zasady konstytucyjne chińskiego porządku prawnego, Warszawa 2017, s. 168–171.

M. Desment, Mixing business and politics. The CCP's influence networks in Brussels, <https://sinopsis.cz/wp-content/uploads/2024/01/brussels-2.pdf> [dostęp 24.03.2024].

M. Preen, China’s Mega City Clusters: Jing-Jin-Ji, Yangzte River Delta, Pearl River Delta, China Briefing, 25.10.2018, <https://www.china-briefing.com/news/chinas-mega-city-clusters-jing-jin-ji-yangzte-river-delta-pearl-river-delta/> [dostęp 23.03.2024].

M. Świstak, Wyzwania polityki rozwoju regionalnego w Chinach, Warszawa 2021, s. 95.

M. Świstak, Wyzwania polityki rozwoju regionalnego w Chinach, Warszawa 2021, s. 83.

M. Ye, Fragmentation and Mobilization: Domestic Politics of the Belt and Road in China, “Journal of Contemporary China” 2019, nr 119, t. 28.

N. Chen, X. Zhou, The internal organization of local government in China [w:] Handbook on Local Governance in China, red. C. Ergenc, D. S. G. Goodman, Cheltenham-Northampton, 2023.

P. K. Lee, Local Economic Protectionism in China's Economic Reform <https://library.fes.de/libalt/journals/swetsfulltext/4303453.pdf> [dostęp 11.03.2024].

People's Republic of China: 2022 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for the People's Republic of China, „IMF Country Report” 2023, Nr 23/67.

Per capita gross domestic product (GDP) in China in 2022, by province or region, Statista, <https://www.statista.com/statistics/1093666/china-per-capita-gross-domestic-product-gdp-by-province/>.

Quan mian shi shi xin fan long duan fa jia kuai jian she quan guo tong yi da shi chang (Pełna implementacja nowego prawa antymonopolowego, przyspieszenie budowy ujednoliconego krajowego wielkiego rynku) [https://www.samr.gov.cn/xw/mtjj/art/2023/art\\_f8d74962c6504b4ba11d4af04aa64f3e.html](https://www.samr.gov.cn/xw/mtjj/art/2023/art_f8d74962c6504b4ba11d4af04aa64f3e.html) [dostęp 18.03.2024].

Regional Protectionism Weakening State Capacity <http://www.china.org.cn/english/2001/Mar/9673.htm> [dostęp 11.03.2024].

Regional Protectionism Weakening State Capacity, <http://www.china.org.cn/english/2001/Mar/9673.htm> [dostęp 11.03.2024].

Report on the Execution of the Central and Local Budgets for 2023 and on the Draft Central and Local Budgets for 2024, Ministerstwo Finansów ChRL, [https://english.www.gov.cn/news/202403/13/content\\_WS65f1970bc6d0868f4e8e50df.htm](https://english.www.gov.cn/news/202403/13/content_WS65f1970bc6d0868f4e8e50df.htm) [dostęp: 27.03.2024].

S. P. Groff, S. Rau, China's City Clusters: Pioneering Future Mega-Urban Governance, American Affairs Journal, 2019, <https://americanaffairsjournal.org/2019/05/chinas-city-clusters-pioneering-future-mega-urban-governance/> [dostęp 23.04.2024]; G. Vince, China's eco-cities: Sustainable urban living in Tianjin, BBC, <https://www.bbc.com/future/article/20120503-sustainable-cities-on-the-rise> [dostęp 23.05.2024].

Shaanxi sheng fabu wuliu ye fazhan zhong changqi gui Hua (Prowincja Shaanxi publikuje średnio- i długoterminowy plan rozwoju branży logistycznej), [https://www.gov.cn/xinwen/2015-09/07/content\\_2925926.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2015-09/07/content_2925926.htm) [dostęp 14.05.2024].

Shaanxi sheng wuliu jituan youxian zeren gongsi jianjie [Wprowadzenie. Shaanxi Logistics Group Co., Ltd.], 27.11.2023 r., dostępne online: <https://www.sxs56.com/photarticle.html?id=02ED10A98FF74DC28B717828262881A9> oraz Xi'an fengxing yu Shaanxi wuliu jituan qianshu zhanlue hezuo xieyi (Biuro w Xi'an podpisało porozumienie o współpracy strategicznej z Shaanxi Logistics Group, <http://www.cebbank.com/site/gsyw/xptj57/120305008/index.html> [dostęp 14.05.2024].

Shaanxi sheng zhiding „guihua” tuidong wuliu ye gao zhiliang fazhan (Prowincja Shaanxi formułuje „Plan” promujący wysokiej jakości rozwój branży logistycznej) [https://www.gov.cn/xinwen/2021-11/11/content\\_5650302.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2021-11/11/content_5650302.htm) [dostęp 14.05.2024].



Shaanxi zuida guang cai „cunchu jidi” xin zhu tielu zonghe wuliu zhongxin – chengyun jianshe yonggang jin 50 wan dun zhuli shisi yun jianshe (Największa „baza magazynowa” stali w Shaanxi, nowo wybudowane kompleksowe centrum logistyczne połączeń kolejowych – przewożące prawie 500 000 ton stali na budowę 14 Chińskiej Olimpiady)

Smart and Secure Trade Lanes Pilot (SSTL), [https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/smart-and-secure-trade-lanes-pilot-sstl\\_en#:~:text=The%20EU%20%E2%80%93%20China%20Smart%20and%20Secure%20Trade,line%20with%20WCO%20SAFE%20Framework%20of%20Standards%20%28FoS%29](https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/smart-and-secure-trade-lanes-pilot-sstl_en#:~:text=The%20EU%20%E2%80%93%20China%20Smart%20and%20Secure%20Trade,line%20with%20WCO%20SAFE%20Framework%20of%20Standards%20%28FoS%29) [dostęp 15.05.2024].

Statut Chińskiego Ludowego Stowarzyszenia Przyjaźni z Zagranicą [https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui\\_list/cate/3/lang/1.html](https://www.cpaffc.org.cn/index/xiehui/xiehui_list/cate/3/lang/1.html) [dostęp 23.03.2024].

T. Kamiński, A. Skorupska, J. Szczudlik, Regionalny wymiar stosunków Unii Europejskiej z Chinami, Warszawa 2019, s. 37 oraz T. Kamiński, M. Gzik, Współpraca polskich miast z partnerami chińskimi i jej miejsce w polskiej polityce zagranicznej, „Sprawy Międzynarodowe” tom 74, 2021 <https://czasopisma.isppan.waw.pl/index.php/sm/article/view/1695/1424> (dostęp 29.04.2024).

T. Kamiński, M. Gzik, Współpraca polskich miast z partnerami chińskimi i jej miejsce w polskiej polityce zagranicznej, „Sprawy Międzynarodowe” tom 74, 2021, <https://czasopisma.isppan.waw.pl/index.php/sm/article/view/1695/1424> [dostęp 29.04.2024].

[1] Quanguo guoji youhao chengshi qingkuang zongshu (Podsumowanie sytuacji miast partnerskich z granicą) [https://www.cpaffc.org.cn/index/friend\\_city/index/lang/1.html](https://www.cpaffc.org.cn/index/friend_city/index/lang/1.html) [dostęp 29.04.2024].

Tencent: How a global investment empire flies under the radar, <https://technode.com/2020/01/13/tencent-how-a-global-investment-empire-flies-under-the-radar/> [dostęp 20.05.2024].

The construction of Chengdu-Chongqing twin city economic circle is deepened, <https://www.seetaoe.com/details/118926.html> [dostęp 12.05.2024].

The trade war within China. Local protectionism is pernicious and persistent <https://www.economist.com/china/2022/07/21/the-trade-war-within-china> [dostęp 11.03.2024].

The Yangtze River Delta Integration Plan, <https://www.china-briefing.com/news/yangtze-river-delta-integration-plan/> [dostęp 24.05.2024].

Tui dong quan guo tong yi da shi chang jian she qu de shi zhi xing jin zhan (Promowanie istotnych postępów w budowie ogólnokrajowego jednolitego rynku), [https://www.gov.cn/zhengce/202306/content\\_6884742.htm](https://www.gov.cn/zhengce/202306/content_6884742.htm) [dostęp 12.03.2024].

W. Fei, Z. Hongkun, Zhong guo sheng ji mao yi ge ju yu qu yu jing ji yi ti hua (Wzorzec handlu między prowincjami i integracji gospodarczej regionów w Chinach) „Jiage Zhoukan” 2023, nr 553.

W. Qun i in., Zhong guo sheng ji mao yi wang luo yan hua ji zhi yan jiu (Badanie mechanizmu ewolucji sieci handlu między prowincjami w Chinach) „Cai jing ke xue” 2023, nr 5.

Why Asia's leading flower market in Southwest China's Yunnan is blooming, <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202309/01/WS64f12fdca31020d7c67bc4db.html> [dostęp 12.05.2024].

Woguo yi xingcheng 125 ge guojia wuliu shuniu (W Chinach powstało powstało 125 krajowych węzłów logistycznych), [https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/spfg/mtjj/202401/t20240115\\_1363274.html](https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/spfg/mtjj/202401/t20240115_1363274.html) [dostęp 23.04.2024]

„Xinguan” yiqing dui Shaanxi guoji wuliu ye de yingxiang (Wpływ epidemii „COVID-19” na międzynarodową branżę logistyczną Shaanxi) <http://www.xibujuece.com/2020/0426/71587.html> [dostęp 14.05.2024].

X. Zhou, *The Logic of Governance in China*, Cambridge-Nowy Jork 2022.

Xi Jinping: jue bu yunxu "shang you zhengce, xia you duice" [Xi Jinping: Nie ma pozwolenia na „góra ma politykę, a dół środki zaradcze”], *Zhongguo Gongchandang xinwen* [Wiadomości KPCh], <http://cpc.people.com.cn/n/2013/0122/c64094-20289672.html> [dostęp 23.04.2024].

Z. Chen, *Coastal Provinces and China’s Foreign Policy Making* [w:] *China's Foreign Policy Making*, red. Y. Hao, Londyn 2016.

Z. Chen, *Coastal Provinces and China’s Foreign Policy Making* [w:] *China's Foreign Policy Making*, red. Y. Hao, Londyn 2016.

Zhong Ou Ban Lie Fa Zhan Bao Gao (2021) (Raport o rozwoju pociągów towarowych między Chinami a Europą (2021)) <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/kfs/sjdt/202208/P020220818311703111697.pdf> [dostęp 30.04.2024].

Zhong Ou banlie jianshe fazhan guihua (Plan rozwoju pociągów towarowych między Chinami a Europą (2016—2020)) <https://www.crct.com/uploadfile/2017/1201/20171201813606.pdf> [dostęp 30.04.2024].

Zhonggong Zhongyang Guowuyuan guanyu jiakuai jianshe quanguo tongyi da shichang de yijian (Opinie Komitetu Centralnego KPCh i Rady Państwowej w sprawie przyspieszenia budowy ogólnokrajowego jednolitego rynku), [https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content\\_5684385.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content_5684385.htm) [dostęp 03.06.2024].

Zhonggong Zhongyang Guowuyuan yinfa "Guojia zonghe liti jiaotong wang guihua gangyao" [Komitet Centralny KPCh i Rada Państwa wydali „Ogólny plan krajowej zintegrowanej sieci transportowej”], strona Rządu ChRL, 2021, dostępne online: [https://www.gov.cn/gongbao/content/2021/content\\_5593440.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2021/content_5593440.htm) [stan 24.03.2024]

Zhonggong Zhongyang Guowuyuan yinfa "Guojia zonghe liti jiaotong wang guihua gangyao"...

Zhongguo tielu Chengdu ju jituan youxian gongsi yu Pangang jituan qianding wuliu zong bao hetong (China Railway Chengdu Bureau Group Co., Ltd. podpisało umowę ramową o usługach logistycznych z Panzhihua Iron and Steel Group Co., Ltd.), <https://www.sc.chinanews.com.cn/cjbd/2023-12-20/201277.html> [dostęp 12.05.2024], Wo sheng yu Zhongliang jituan qianshu zhanlue hezuo kuangjia xieyi [Syczuan i COFCO podpisały umowę ramową o strategicznej współpracy. Wang Xiaohui i Huang Qiang spotkali się z Lu Jun i wspólnie byli świadkami podpisania umowy], <https://www.sc.gov.cn/10462/c105962/2024/3/19/85c7c650064f41219a6418901f577026.shtml> [dostęp 12.05.2024].



**dr Adrian Brona** – asystent naukowo-dydaktyczny w Zakładzie Chin Instytutu Bliskiego i Dalekiego Wschodu Uniwersytetu Jagiellońskiego; współpracownik Ośrodka Spraw Azjatyckich Uniwersytetu Łódzkiego specjalizuje się w badaniu polityki wewnętrznej i zagranicznej Chin, a także relacji polsko-chińskich; realizował projekty badawcze poświęcone m.in. funkcjonowaniu młodzieżówki Komunistycznej Partii Chin, współczesnemu powielaniu tradycyjnych chińskich wzorów przywództwa politycznego oraz elitom partyjnym na poziomie prowincjonalnym.



**dr hab. Dominik Mierzejewski** – kierownik Ośrodka Spraw Azjatyckich UŁ; profesor UŁ w Katedrze Studiów Azjatyckich WSMiP UŁ; studia języka chińskiego na Shanghai International Studies University; staż w the Heritage Foundation w Waszyngtonie; wizytujący profesor w Chińskiej Akademii Nauk Społecznych w Pekinie; kierownik i wykonawca grantów NCN, Horizon 2020, KGHM oraz MSZ RP; specjalizuje się w zakresie retoryki chińskiej dyplomacji, transformacji politycznej ChRL oraz roli prowincji w chińskiej polityce zagranicznej. Autor „China’s Provinces and the Belt and Road Initiative”, Routledge 2021.



**mgr Joanna Nawrotkiewicz** - współpracowniczka Ośrodka Spraw Azjatyckich Uniwersytetu Łódzkiego, absolwentka sinologii i prawa w ramach Kolegium MISH Uniwersytetu Warszawskiego. Autorka tekstów dla CHOICE i MapInfluenCE. Jej badania nad chińskim nacjonalizmem i edukacją patriotyczną, także na poziomie lokalnym, są finansowane przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach programu „Diamentowy Grant”. Jako lauretka stypendium Rowny-Paderewski odbyła staż w the National Bureau of Asian Research w Waszyngtonie.



**OŚRODEK SPRAW  
AZJATYCKICH**  
Uniwersytet Łódzki

# RAPORTY OPINIE DORADZTWO

PIERWSZY W POLSCE UNIWERSYTECKI  
**THINK-TANK**

**DORADZTWO** POLITYCZNE I BIZNESOWE

ZESPÓŁ Z **PRAKTYKĄ W AZJI**

[www.osa.uni.lodz.pl](http://www.osa.uni.lodz.pl)