



UWARUNKOWANIA ROZWOJU SUCHYCH PORTÓW W CHINACH W KONTEKŚCIE FUNKCJONOWANIA GLOBALNYCH ŁAŃCUCHÓW DOSTAW

Joanna Miklińska

Streszczenie

Suche porty stanowią obecnie trwałe element wielu globalnych łańcuchów dostaw. W przypadku Chin, już od ponad dekady obserwować można także intensywny ich rozwój. Przedmiotem rozważań niniejszego artykułu są uwarunkowania rozwoju suchych portów w Chinach, zarówno te wynikające m.in. z rozwoju ich handlu morskiego, jak i powiązane z aktywizacją gospodarczą centralnych i zachodnich regionów kraju. Przedstawiono przykładowe suche porty, zlokalizowane w różnych częściach kraju oraz wybrane warunki towarzyszące ich tworzeniu.

Słowa kluczowe: suche porty, Chiny, globalne łańcuchy dostaw

Wstęp

Rozwój międzynarodowej wymiany handlowej niesie za sobą szereg następstw, w tym konieczność stworzenia oraz dostosowania do nowych potrzeb odpowiedniej infrastruktury logistycznej. Odpowiedzią na te wyzwania stały się, między innymi, suche porty¹. W Chinach, proces ich tworzenia i dynamicznego rozwoju następuje od niewiele ponad dekady. Jest on jednak na tyle intensywny, że obecnie w skali tego kraju funkcjonuje lub znajduje się w budowie łącznie już ponad sto tego typu obiektów². Suche porty stanowią w Chinach jeden z głównych

¹ W ramach niniejszego opracowania nie są podejmowane rozważania o samej koncepcji suchych portów w ujęciu ogólnym, gdyż w polskiej literaturze przedmiotu problematykę tę przybliżano już wielokrotnie m. in.: M. Klopott, *Terminale intermodalne na zapleczu portów morskich – koncepcje i doświadczenia* [w:] *Funkcjonowanie łańcuchów dostaw: aspekty logistyczne, przykłady branżowe*, red. naukowa H. Brdulak, E. Duliniec, T. Gołębiowski, „Zeszyty Naukowe” nr 31, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Gospodarki Światowej, Warszawa 2011; J. Miklińska, *Znaczenie lokalizacji „suchych portów” na zapleczu portów morskich – wybrane problemy* [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, J. Dąbrowski, T. Nowosielski (red.), Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2013.

²X. Feng, Y. Zhang, Y. Li, W. Wang, *A Location-Allocation Model for Seaport-Dry Port System Optimization*, „Discrete Dynamics in Nature and Society” vol. 2013. Article ID 309585,

elementów wspierających operacje logistyki morskiej i lądowo-morskich łańcuchów dostaw³, ich bazę infrastrukturalną. Lokalizowane są one na zapleczu dynamicznie rozwijających się portów morskich. Dla zobrazowania skali zjawiska należy wskazać, iż w Chinach znajduje się 9 spośród 20 portów o największych przeładunkach kontenerów, w których obroty łącznie sięgnęły 161,98 mln TEU (w 2012 roku)⁴. Suche porty przyczyniają się do uporządkowania przepływu tak znaczących mas ładunków i ułatwiają realizację procedur administracyjnych – m.in. celnych. Z uwagi na częstą lokalizację tego typu obiektów w pobliżu wciąż rozwijających się ośrodków produkcji, stają się one ważnym elementem lokalnych struktur dystrybucji i czynnikiem wspierającym rozwój społeczny i gospodarczy tych terenów.

1. Uwarunkowania rozwoju suchych portów w Chinach

1.1. Znaczenie rozwoju gospodarczego i handlu morskiego Chin dla rozwoju suchych portów

Chiny wkroczyły na drogę dynamicznego rozwoju gospodarczego pod koniec lat 70-tych ubiegłego wieku, w istotnym stopniu dzięki reformom zapoczątkowanym przez Deng Xiaopinga. Zmierzały one m.in. do stopniowego urynkwienia gospodarki kraju i otwarcia jej na świat. W tym celu utworzono pierwsze specjalne strefy ekonomiczne, wprowadzając w nich znaczną swobodę działania dla zagranicznych przedsiębiorców. Nastąpił napływ kapitału, technologii, know-how oraz metod zarządzania⁵.

Pięć pierwszych specjalnych stref ekonomicznych w Chinach utworzono od 1980 do 1984 roku. Były to strefy: Shenzhen, Zhauhai, Shantou (w prowincji Guandong), Xiamen (w prowincji Fujian) i całą prowincję Hainan. W kolejnym etapie w 1984 roku 14 nadbrzeżnych miast (m.in. Dalian, Tianjin, Shanghai, Ningbo i Guangzhou) otwarto dla zagranicznych inwestorów. W drugiej połowie lat 80-tych i na przestrzeni lat 90-tych proces ten obejmował dalsze obszary i uruchamiano strefy o innym charakterze (technologiczne i high-tech) oraz związane z realizacją procedur celnych. Specjalne strefy w Chinach posiadały wyraźnie dwoistą rolę: po pierwsze swoistych „okien” pozwalających na otwarcie chińskiej gospodarki na świat, a po drugie akceleratorów rozwoju określonych regionów, które te strefy obejmowały⁶.

Władze Chin stosowały politykę „otwartych drzwi”, rozwijały stosunki międzynarodowe i realizowały proces stopniowej liberalizacji handlu zagranicznego. Przystąpienie Chin do Światowej Organizacji Handlu, w 2001r. miało istotne znaczenie dla integracji gospodarki tego kraju z gospodarką światową. Nastąpił dalszy, znaczny napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych, także poza specjalnymi strefami ekonomicznymi. Istotnym czynnikiem przyciągającym takie inwestycje był kapitał ludzki – szczególnie zaś niski poziom płac. Ten ogół zjawisk przełożył się na wysokie tempo wzrostu gospodarczego kraju, sięgające (od 2003 roku) nawet ponad 10% rocznie⁷.

<http://dx.doi.org/10.11.55/2013/309585> (dostęp 02.01.2014); A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study of dry port development in China*, „Maritime Economics & Logistics” vol. 14, nr 1/2012, s. 73-74.

³ Ibidem.

⁴ <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> (dostęp 10.06.2014).

⁵ M. Żmuda, *Przyczyny wejścia Chińskiej Republiki Ludowej na ścieżkę przyspieszonego wzrostu gospodarczego* [w:] *Wybrane problemy gospodarki światowej pierwszej dekady nowego wieku*, pod. red. W. Michalczyka, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Katedra Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych, Wrocław 2009, http://cargo.ue.wroc.pl/publikacje/07_Zmuda.pdf (dostęp: 10.06.2014), s. 93-96.

⁶ United Nations ESCAP, Korea Maritime Institute (KMI), *Free Trade Zone and Port Hinterland Development*, New York 2005, s. 50-51.

⁷ M. Żmuda, *Przyczyny...*, op. cit., s. 93-98.

Po okresie bardzo dynamicznego wzrostu gospodarczego, obecnie w Chinach obserwowane jest jego spowolnienie – spadek z 9,3% w 2011 roku do 7,8% w roku 2012⁸. Wskazuje się, iż jest ono m. in. skutkiem problemów gospodarczych w Unii Europejskiej, odczuwanym poprzez spadek obrotów handlowych, szczególnie eksportu do Europy. Efekty tych zjawisk dotknęły największe kraje rozwijające się, m.in. właśnie Chiny czy Indie oraz odbiły się echem także w innych rozwijających się regionach. Konsekwencją kryzysu na rynkach finansowych, który przełożył się na szereg innych sektorów gospodarek państw zachodnich stał się istotny z punktu widzenia problematyki konfigurowania łańcuchów dostaw, rozwój wymiany handlowej wewnątrz kontynentu azjatyckiego - *intra-Asian trade* - a także w ramach południowej części globu, określanej jako *South-South trade*.⁹ Znacząco wzrosła wymiana handlowa Chin z państwami Afryki, której wartość szacowana była na 133 miliardy dolarów w 2011 roku i przewyższyła nawet handel Afryka-Stany Zjednoczone, szacowany na 123 miliardy dolarów w tym samym okresie¹⁰.

Na przestrzeni ostatnich lat Chiny zacieśniły stosunki gospodarcze z wieloma państwami z grupy rozwijających się. Podpisano w tym celu ponad 300 bilateralnych porozumień dotyczących liberalizacji handlu i inwestycji. Chińskie firmy coraz więcej inwestują za granicą – głównie zaś w krajach azjatyckich i Ameryki Łacińskiej i wspomnianej Afryce. Tu inwestycje objęły m.in.: Angolę, Sudan, Republikę Kongo, Zambię, Mozambik i Nigerię¹¹. W literaturze przedmiotu podkreśla się, iż to Chiny stanowią obecnie główną siłę integrującą i globalizującą kraje południa, czyniąc to m.in. jako partner handlowy, inwestor i dostawca technologii¹².

Prognozy przewidują dalszy, szczególnie dynamiczny wzrost wspomnianej wewnątrzazjatyckiej wymiany handlowej, w ramach której udział Chin jest znaczący¹³. Omawiając sytuację gospodarczą Chin, należy także podkreślić, obserwowany w ostatnim czasie, a istotny z punktu widzenia tematyki niniejszego opracowania, wzrost popytu wewnętrznego. Wynika on m. in. z aktywizacji gospodarczej zachodniej części kraju¹⁴.

Ponad 80 % wolumenu globalnego handlu transportowane jest obecnie drogą morską. Rozważając udział Chin w kreowaniu tychże przewozów, warto wskazać zarówno przewozy w relacji importowej, jak i eksportowej. W Chinach obserwuje się istotny wzrost importu, szczególnie surowców, m. in. rudy żelaza (w 2012r. Chiny stanowiły główną destynację dla tego surowca przywożonego z Australii i Brazylii). Zmienia się zatem istniejąca przez wiele lat dysproporcja dotycząca przewagi ilości ładunków załadowywanych w portach morskich nad wyładowywanymi¹⁵.

Chiny i inne kraje azjatyckie zajmują ważne miejsce w globalnym systemie przewozów ładunków skonteneryzowanych (tablica 1). Kraj ten jest na pierwszej pozycji pod względem wolumenu eksportowanych ładunków skonteneryzowanych w TEU (tablica 2). W Chinach znajduje się grupa 9 spośród 20 portów o największych przeładunkach kontenerów na świecie (tablica 3). W literaturze podkreśla się, iż to właśnie konteneryzacja stanowi siłę napędzającą ekonomiczną globalizację. Można nawet uznać, iż pomiędzy nimi występuje swoiste sprzężenie zwrotne. Chiny zajmują bez wątpienia ważne miejsce w owym globalnym układzie i wzmacniają je poprzez przenoszenie sukcesu konteneryzacji na zaplecze portów. Decyduje

⁸ *Review of Maritime Transport 2013*, UNCTAD, Nowy Jork, Genewa 2013, s. 3.

⁹ *Ibidem*, s. 2-3 i dalsze.

¹⁰ *Ibidem*, s. 6-20.

¹¹ B. Liberska, *Nowe centra wzrostu światowej gospodarki*, PAN, „Studia Ekonomiczne”, Nr 2 (LLXXVII) 2013, http://www.inepan.waw.pl/pliki/studia_ekonomiczne/Studia_2013_2_2_Liberska.pdf, (dostęp 10.06.2014), s. 205 i dalsze, wraz ze wskazaną literaturą.

¹² *Ibidem*, s. 211.

¹³ Ernst and Young [za:] *Review...*, op. cit., s. 10.

¹⁴ *Review...*, op. cit., s. 10 i dalsze.

¹⁵ *Review...*, op. cit., s. 6-20.

o tym kreowanie powiązań z zapleczem, m.in. poprzez tworzenie licznych suchych portów zlokalizowanych w głębi lądu¹⁶.

Tablica 1. Przepływy strumieni ładunków skonteneryzowanych w ramach głównych szlaków przewozowych w latach 2009-2012 (w mln TEU)

Rok	Przewozy transpacyficzne		Przewozy Europa-Azja		Przewozy transatlantyckie	
	Azja – Ameryka Północna	Ameryka Północna - Azja	Azja - Europa	Europa - Azja	Europa – Ameryka Północna	Ameryka Północna - Europa
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,3	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
2011/2012 (w %)	7,4	5,2	-2,6	0,4	5,9	-6,9

Źródło: *Review of Maritime Transport 2013*, UNCTAD, Nowy Jork, Genewa 2013, s. 24 i wraz ze wskazaną tam literaturą.

Tablica 2. Dziesięć państw – eksporterów towarów skonteneryzowanych w 2009 i 2010 roku

Miejsce	Eksporter	W mln TEU w 2009 roku	W mln TEU w 2010 roku
1.	Chiny	26,1	31,3
2.	Stany Zjednoczone	10,2	11,2
3.	Japonia	4,8	5,7
4.	Korea Południowa	4,5	5,2
5.	Tajwan, Chiny	2,9	3,4
6.	Tajlandia	3,0	3,4
7.	Niemcy	2,6	3,0
8.	Indonezja	2,7	3,0
9.	Malezja	2,2	2,5
10.	Brazylia	2,3	2,3

Źródło: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics> (dostęp 10.06.2014)

Tablica 3. Dwadzieścia największych portów kontenerowych świata wg wielkości przeładunków (w mln TEU)

Miejsce	Port	Wielkość przeładunków w mln TEU w 2012 roku	Wielkość przeładunków w mln TEU w 2011 roku
1.	Shanghai, Chiny	32,53	31,74
2.	Singapur, Singapur	31,65	29,94
3.	Hong Kong, Chiny	23,10	24,38
4.	Shenzen, Chiny	22,94	22,57
5.	Busan, Korea Południowa	17,04	16,18
6.	Ningbo-Zhoushan, Chiny	16,83	14,72
7.	Guangzhou Harbor, Chiny	14,74	14,42

¹⁶ *Review...*, op. cit., s. 22, 91 wraz ze wskazaną tam literaturą.

8.	Qingdao, Chiny	14,50	13,02
9.	Jebel Ali, Dubai, Zjednoczone Emiraty Arabskie	13,30	13,00
10.	Tianjin, Chiny	12,30	11,59
11.	Rotterdam, Holandia	11,87	11,88
12.	Port Kelang, Malezja	10,00	9,60
13.	Kaohsiung, Taiwan, Chiny	9,78	9,64
14.	Hamburg, Niemcy	8,86	9,01
15.	Antwerpia, Belgia	8,64	8,66
16.	Los Angeles, USA	8,08	7,94
17.	Dalian, Chiny	8,06	6,40
18.	Keihin ports, Japonia	7,85	7,64
19.	Tanjung Pelepas, Malezja	7,70	7,50
20.	Xiamen, Chiny	7,20	6,47

Źródło: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> (dostęp 10.06.2014)

1.2. Czynniki przyczyniające się do rozwoju suchych portów w głębi Chin

Pomimo skali przewozów realizowanych drogą morską, pomiędzy Europą i Azją, analizując różne możliwości konfiguracji łańcuchów dostaw, nie można z punktu widzenia przedmiotu rozważań nie wspomnieć o swoistej alternatywnej drodze ich przebiegu, a w konsekwencji jej wpływu na lokalizację suchych portów. Do realizacji takich przewozów zachęcać może także szereg utrudnień, na jakie napotyka się, realizując przewozy transportem morskim czy lotniczym. Są to m.in.: wysokie koszty transportu, długi transit time czy liczne zagrożenia – wypadki morskie, ataki piratów i akty terroryzmu. Zjawiska takie skłaniają niewątpliwie do rozważenia wykorzystania na większą skalę tzw. Nowego Euroazjatyckiego Mostu Kontynentalnego – *New Eurasian Land Bridge*, zwanego także *New Eurasian Continental Bridge (NECB)*, a zatem drogi kolejowej o długości ok. 11 870 km łączącej Europę z krajami azjatyckimi leżącymi nad Pacyfikiem, której początek wskazuje się w Rotterdamie do portu Lianyungang w Chinach¹⁷. Przemawia za tym również wzrost wewnętrznego popytu i handlu w Chinach. Kreowanie, w oparciu o suche porty, rozwoju infrastruktury skutkować może nie tylko zaspokojeniem obecnego popytu na szeroko pojęte usługi logistyczne, przygotowaniem infrastruktury do przyszłych potrzeb przewozowych, lecz realizować szersze wewnętrzne cele gospodarcze i polityczne, jakimi staje się integracja pomiędzy regionami leżącymi na terenach przebiegu takiego korytarza transportowego. Należy podkreślić, iż tkwi w nim ogromny potencjał rozwoju, bowiem łączy on tereny państw, które zamieszkiwane są przez w sumie cztery miliardy osób¹⁸.

Koncepcja *NECB* swymi korzeniami, symbolicznie, sięga już czasów jedwabnego szlaku. Niezależnie od kolejnych inicjatyw i przyjmowanej terminologii, jako fakt bezsporny przyjąć należy, iż dla transportowej integracji obszarów Europy i Azji, fundamentalne znaczenie posiada istniejąca i budowana infrastruktura kolejowa, w ramach której wyróżnić można:¹⁹

- korytarz północny z Europy przez Magistralę Transsyberyjską do Chin;
- korytarz TRACECA z Europy do centralnej Azji przez Morze Kaspijskie,

¹⁷ K. K. A. Novikova, O. R. Kennedy, *New Eurasian Land Bridge: An Evaluation of Efficiency Characteristics*, „Global Journal of Business Management and Accounting” vol. 2 (1), May 2012, <http://www.globalresearchjournals.org/?a=journal&id=gjbma>, s. 028-029 wraz ze wskazaną tam literaturą (dostęp 02.01.2014).

¹⁸ K. K. A. Novikova, O. R. Kennedy, *New...*, op. cit., s. 28, wraz ze wskazaną tam literaturą.

¹⁹ Ibidem.

- korytarz centralny biegnący przez Południową Europę, Turcję i Iran do Chin,
- korytarz południowy biegnący przez Iran, Indie i Pakistan do Chin,
- nowy kolejowo-morski korytarz z Europy do Rosji przez południowe porty Iranu drogą morską przez Morze Arabskie do Indii.

Odnosząc się do NECB, warto także wspomnieć o rozwoju liniowej infrastruktury transportu, który dokonuje się w ostatnich latach w Chinach. W kraju w eksploatacji znajduje się ponad 4 000 000 km publicznych dróg kołowych i ok. 97 625 km linii kolejowych, przy czym w roku 2000 było to odpowiednio ok. 1 680 000 km. dróg kołowych i ok. 68 700 km linii kolejowych²⁰. Przez kilkanaście ostatnich lat dokonał się w tym względzie znaczący rozwój. Równie istotne jest tworzenie nowych i modernizacja istniejących obiektów punktowych - dużych wielogłęziowych terminali przeładunkowych – suchych portów. Wraz z ich powstawaniem w ramach NECB poprawie podlegać ma przepływ ładunków, uznawany przez lata, jako (ang.) „*not very smooth*”, m. in. także z uwagi na utrudnienia natury administracyjnej²¹. Drugi ważny czynnik stanowi chęć kreowania rozwoju gospodarczego terenów centralnych, poprzez akceleracyjną funkcję infrastruktury transportu.

W tym kontekście należy podkreślić, że w Chinach w 2001 roku rozpoczęto realizację strategii *Western Development Program (WDP)* – programu rozwoju zachodnich terenów kraju, zwanego także popularnie strategią *Go West*. Jego istotę stanowi kreowanie wzrostu gospodarczego terenów, odbiegających poziomem rozwoju gospodarczego od ośrodków miejskich na wschodzie, głównie tych leżących w okolicach portów morskich. Strategię uznano za kamień milowy w gospodarczym rozwoju kraju. Należy dodać, iż weszła ona w życie tuż przed wspomnianym przystąpieniem Chin do Światowej Organizacji Handlu²².

1.3. Przykłady i efekty działań w ramach strategii *Western Development Program – Go West*

Strategia *Go West* objęła 12 różnego typu jednostek terytorialnych, w tym: gminę Chongqing, prowincje: Gansu, Guizhou, Qinghai, Shaanxi, Sichuan i Yunnan oraz regiony autonomiczne Guangxi, Inner Mongolia, Ningxia, Tibet i Xinjiang. W przeciągu 13 lat trwania programu w zachodnich regionach zainwestowano 325 miliardów dolarów. Zrealizowano 187 projektów infrastrukturalnych, głównie z zakresu rozwoju infrastruktury transportu kolejowego i drogowego. We wspomnianych regionach wprowadzono ponadto inne udogodnienia i zachęty inwestycyjne, m.in. te związane z preferencyjnymi stawkami podatkowymi. Przedsiębiorcy lokalizujący tu swoją działalność płacą podatek dochodowy od osób prawnych w wysokości 15% zamiast 25%, ponadto oferowane są im korzystne warunki użytkowania gruntów i dostęp do siły roboczej²³.

Jako najbardziej znane i symboliczne wręcz inwestycje zrealizowane w ramach projektu *Go West* wymienia się: linię kolejową Qinghai-Tybet o długości 2 000 km, ukończoną w 2006 roku, kolejne etapy realizacji liczącego 4 000 km długości gazociągu Zachód-Wschód, a także

²⁰ Za: China Statistical Yearbook 2013, <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2013/indexeh.htm> (dostęp 17.06.2014)

²¹ B. Ka, *Application of Fuzzy AHP and ELECTRE to China Dry Port Location Selection*, „The Asian Journal of Shipping and Logistics” vol. 27, nr 2/2011, <http://www.ajsl.info/down/201108-7-BianKa.pdf> (dostęp 13.12.2013), s. 338.

²² A. Moody, H. Halyan, M. Wei, *Go West’ policy is an economic milestone for nation*, „China Daily” 09.12.2011, http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2011-12/09/content_14236090.htm (dostęp 14.01.2014).

²³ *More public infrastructure projects to „Go West”*, Xinhua Agencies, 22.10.2013, <http://www.globaltimes.cn/content/819529.shtml> (14.01.2014); A. Moody, H. Halyan, M. Wei, *Go West’ Policy...*, op. cit.

powiększenie portu lotniczego w Xi'an, czy w końcu spektakularny rozwój Chongqing – miasta położonego w głębi kraju²⁴.

Chongqing – aglomeracja położona nad rzeką Jangcy, stała się nowoczesnym ośrodkiem miejskim z szeregiem drapaczy chmur. Dla przykładu, swoją produkcję zlokalizował tu jeden z największych producentów elektroniki – koncern Foxconn, za nim podążyli jego główni klienci: Hewlett-Packard, Cisco Systems i Epson. Powstała tu także jedna z nowych największych stref ekonomicznych w regionie: *Chongqing Liangjiang New Area*, która ma obejmować 1200 km² i być wielkości dużego miasta, docelowo z sześcioma milionami rezydentów²⁵.

W okolicach innego, pobliskiego miasta – Chengdu, fabryki posiadają globalne koncerny, jakimi są AG Siemens, Motorola czy Intel. Podobny, intensywny rozwój następuje w przemyśle lotniczym. Na znaczeniu zyskują także kolejne ośrodki miejskie, na przykład Mianyang, które dopiero wkracza na ścieżkę intensywnego rozwoju, ale już obecnie określane jest mianem „Zachodniej Doliny Krzemowej Chin” (*Western Silicon Valley of China*)²⁶.

Wspomniane wcześniej miasto Xi'an, to kolejny symbol realizowanej strategii „Go West”. Pod względem kulturowym, znane jest z terakotowej armii. Obecnie jednak określane jest coraz częściej mianem „hubu” naukowego. Napłynęło do niego szereg inwestorów²⁷. Stało się tak m.in. dzięki istniejącej tu strefie przemysłowej: Xi'an High-Tech Industries Development Zone (XHTZ), jednej z sześciu krajowych, którą rząd chiński planuje przekształcić w światowej klasy park naukowy²⁸. W Xi'an znajduje się także jeden z największych w kraju suchych portów, który zostanie omówiony w dalszej części opracowania.

Podobnych, przykładów znaczącego rozwoju wielu ośrodków miejskich na omawianych terenach, który dokonał się przez ostatnich kilkanaście lat, jest wiele. Reasumując można odnieść się do ekonomicznych efektów realizacji programu „Go West”. W tym kontekście wskazuje się, iż pomiędzy latami 1999 a 2012, PKB omawianego regionu wzrósł znacząco i przyczynił się jednocześnie do wzrostu PKB Chin, stanowiąc w 2012 roku 19,8 %, w porównaniu do 17,9 % w roku 1999²⁹.

2. Koncepcja i typy suchych portów w Chinach

Intensywny rozwój suchych portów w Chinach rozpoczął się w 2002 roku, kiedy miasta Beijing i Tianjing rozpoczęły budowę Chaoyang Inland Port. Proces tworzenia kolejnych tego typu obiektów, zapoczątkowany tym wydarzeniem, zaowocował uformowaniem się już w 2010 roku czterech głównych grup suchych portów na terenie Chin³⁰:

- północnej, w ramach której rolę wiodącą odgrywa Dalian,
- środkowo-wschodniej, którą tworzą suche porty zlokalizowane w ramach 12 prowincji i gmin miejskich, na czele której stoi Tianjin,
- ciągnącej się wzdłuż terenów wybrzeża prowincji Jiangsu i Zhejiang, powiązanej z terenami południowych i południowo-zachodnich Chin,
- zlokalizowanej w delcie rzeki Pearl (Pearl River Delta), w ramach której wiodącą rolę odgrywa Guangzhou.

²⁴ G. Opperman, *Has China Lived Up to Its „Go West” Strategy?*, „Supply&Demand Chain Executive”, 23.08.2012, <http://www.sdexec.com/article/10765488/has-china-lived-up-to-its-go-west-strategy> (dostęp 14.01.2014); A. Moody, H. Halyan, M. Wei, *Go West' policy....* op. cit.

²⁵ Ibidem.

²⁶ G. Opperman, *Has China Lived Up....*, op. cit., A. Moody, H. Halyan, M. Wei, *Go West' policy....* op. cit., *More public infrastructure....*, op. cit.

²⁷ W literaturze mówi się o 76 firmach spośród 500 wskazywanych w periodyku „Fortune” [za:] A. Moody, H. Halyan, M. Wei, *Go West' policy....*, op. cit.

²⁸ A. Moody, H. Halyan, M. Wei, *Go West' policy....* op. cit.,

²⁹ *More public....*, op. cit.

³⁰ B. Ka, *Application....*, op. cit., s. 333-334.

Scenariusze tworzenia suchych portów w omawianym kraju przebiegają w sposób zróżnicowany. Swoistą bazę dla nich stanowi, trwający od lat 80-tych ubiegłego wieku, rozwój stref specjalnych i obszarów celnych. W Chinach występują różne typy stref. Na poziomie krajowym wyróżnia się nawet siedem głównych kategorii: ekonomiczno-technologiczne strefy rozwoju (*Economic and technological development zones- ETDZs*) ok. 55; strefy wolnego handlu (*Free trade zones – FTZs*) ok. 13; strefy wysokich technologii (*High-technology industrial development zones*) – ok. 53; strefy granicznej i ekonomicznej współpracy (*Border and economic cooperation zones*) – ok. 14; strefy realizacji eksportu (*Export processing zones – EPZs*) – ok. 34³¹.

Suche porty w Chinach powstają zatem w powiązaniu z istnieniem specjalnych stref, z drugiej strony to one stają się często swoistym rdzeniem, wokół których rozwijają się skupienia przedsiębiorstw. Suche porty stanowią załączki klastrów logistycznych³². Z ich funkcjonowaniem wiąże się jedna z kategorii korzyści, jakie identyfikowane są w teorii gospodarki przestrzennej – korzyści aglomeracji. Tego typu struktury wykazują zwykle wysoką dynamikę rozwoju, szczególnie w warunkach, w jakich rozwijają się w Chinach. Znaczący potencjał gospodarczy pozwala na uzyskiwanie zewnętrznych korzyści skali i, jak utrzymuje R. Domański, możliwe jest dzięki temu umacnianie lokalnych źródeł pozwalających konkurować, nawet całej gospodarce, na arenie międzynarodowej³³.

Chińskie suche porty, podobnie jak w wielu innych państwach świata, posiadają w większości swoiste „morskie” pochodzenie³⁴. Tworzone są często z inicjatywy portów i terminali morskich czy miast portowych (np. wspomnianych wyżej Dalian i Tianjin) i są zlokalizowane na ich zapleczu, zarówno w pewnej bliskości portów, jako terminale satelickie, albo w znacznym oddaleniu od portów morskich, jednak powiązane są z nimi funkcjonalnie, stanowiąc swoiste bramy (ang. *extended gates*). Poprzez swoje wyposażenie techniczne, głównie części terminalowej, przyczyniają się do przyspieszenia przeładunku, dają możliwość składowania ładunków, realizacji innych usług logistycznych i stosowania technologii intermodalnej w przewozach z zaplecza do portów morskich. Dzięki przyjmowanym tu rozwiązaniom organizacyjnym (m.in. angażowaniu różnych grup interesariuszy, zarówno ze sfery publicznej, jak i prywatnej), a także tym natury formalno-prawnej, usprawnieniu podlegają czynności administracyjne, m. in. celne³⁵.

Rozwój suchych portów w Chinach, połączony ze wspomnianym rozwojem sieci kolejowej i szerokiej oferty usług logistycznych na rzecz ładunków zjednostkowanych, przyczynia się, w istotnym stopniu do rozwoju transportu intermodalnego. W kraju tym rozwijane są dodatkowo serwisy kolejowe, w ramach których kontenery przewożone są w dwóch warstwach ang. *double stack container train services*.³⁶ Ogół działań przyczynia się do zmniejszenia wykorzystania uciążliwego transportu drogowego, do m.in. redukcji emisji zanieczyszczeń, CO₂³⁷ i w ogólności do promowania zrównoważonego rozwoju transportu.

W Chinach wyodrębniła się także grupa suchych portów tworzonych, z założenia, dla realizacji innych, dodatkowych funkcji. Tego typu, zlokalizowanym w głębi lądu, nawet kilka tysięcy kilometrów od portów morskich, obiektom, przypisywana jest, wskazana już wyżej, dodatkowa rola aktywizacji gospodarczej regionu, czy wspierania rozwoju innych, alternatywnych

³¹ Dane za: United Nations ESCAP, Korea Maritime Institute (KMI), *Free...*, op. cit., s. 50-60.

³² A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, op. cit., s. 81.

³³ R. Domański, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 264 i dalsze.

³⁴ Szerzej na ten temat: J. Miklińska, *Znaczenie...*, op. cit., s. 208-211 wraz ze wskazaną tam literaturą.

³⁵ B. Ka, *Application...*, op. cit., s. 338.

³⁶ S. Hanaoka, M. B. Regmi., *Promoting intermodal freight transport through the development of dry ports in Asia: An environmental perspective*, „IATSS Research”, 35 (2011), Elsevier, <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111211000148> (dostęp 24.06.2014), s. 16 - 18 i 21.

³⁷ Ibidem, s. 22.

(dla morskich) korytarzy transportowych. Wiele z nich podejmuje oczywiście także współpracę z portami morskimi, upatrując w niej szansę na włączenie do obsługi głównych, globalnych lądowo-morskich łańcuchów dostaw. W przypadku Chin rolę taką przypisać można suchym portom zlokalizowanym w ramach NECB oraz tworzonym także na terenach, gdzie realizowana jest strategia „Go West”.

Przyglądając się suchym portom w Chinach, trudno dokonać wyraźnego podziału na te o charakterze wyłącznie morskim czy nastawione wyłącznie na obsługę lokalnej produkcji i aktywizację gospodarczą regionu. Wiele z nich to raczej hybrydy realizujące złożone funkcje, z dominacją pewnej wyodrębnionej grupy działań. W literaturze przedmiotu wymienia się jednak pewne podstawowe typy tych obiektów w Chinach: suche porty bazujące na portach morskich (ang. *Seaport-based dry ports*), suche porty bazujące na miastach (ang. *City-based dry ports*) i graniczne suche porty (ang. *Border dry ports*)³⁸.

3. Suche porty w Chinach powiązane z portami morskimi

Jedną z podstawowych funkcji, jaką przypisuje się suchym portom w Chinach, rozwijanym w oparciu o powiązania z portami morskimi i zlokalizowanymi na wybrzeżu kraju jest realizacja procedur celnych m. in. ang. *pre-customs inspection and clearance*³⁹. W związku z tym suche porty tego typu, dla sprawowania pełnej kontroli administracyjnej, tworzone są przy udziale strony publicznej. Obok władz municypalnych, głównymi ich udziałowcami są zwykle: strona rządowa, administracja celna oraz porty morskie, armatorzy liniowi, spedytorzy i operatorzy kontenerowych stacji frachtowych. Dla sprawnej realizacji procedur celnych zawierane są ponadto specjalne umowy i porozumienia pomiędzy portami morskimi i powiązanimi z nimi suchymi portami. Przykład stanowić może podpisane przez port morski Tianjin „*The Memorandum of Express Customs Clearance in China*”, które zawarło 12 miast tworzących system suchych portów⁴⁰.

Współpraca portów morskich z suchymi portami i miastami, gdzie są zlokalizowane (tablica 4), zarówno tymi w bezpośredniej bliskości, jak i nieco oddalonymi od wybrzeża, realizowana jest m.in. poprzez zawieranie aliansów strategicznych. Rozwiązania takie przyjmują zarówno porty największe, jak i te mniejsze. Dla przykładu, port Ningbo zbudował suche porty zarówno „średnio oddalone” – ang. *mid-range dry ports* i w bezpośredniej bliskości ang. *close dry ports*: Jinhua, Yiwu, Shaoxing, Yuyao i Quzhou. Wskazuje się, iż za sprawą rozwoju współpracy z suchymi portami udział zewnętrznych (pozaportowych) podmiotów usługowych w obsłudze ładunków przeladowywanych w portach morskich (w relacji eksportowej i importowej) wzrasta⁴¹. Niektóre z portów morskich, jak np. wspomniany już Tianjin (rys. 1.), współpracują nawet z dwudziestoma⁴² suchymi portami.

Tablica 4. Wybrane przykłady współpracy (także w oparciu o podpisane umowy) pomiędzy portami morskimi a miastami w głębi lądu

	Miasta portowe	Miasta w głębi lądu
1.	Dalian	Shenyang, Changchun, Herbing, Jilin, Mudanjiang, Qiqihar
2.	Tianjin	Baotou, Urumqi, Hohhot, Manchuria, Zhengzhou, Shijiazhuang, Taiyuan, Beijing, Hebei, Inner Mongolia, Bayannao'er
3.	Yingkou	Shenyang, Changchun, Herbing, Liaotong

³⁸ A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, s. 80 i dalsze.

³⁹ Ibidem, s. 80.

⁴⁰ C.-H. Wang, J.-Y. Wei; CNSS [za] A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, op.cit., s. 81.

⁴¹ B. Ka, *Application...*, op. cit., s. 334 i dalsze.

⁴² X. Feng, Y. Zhang, Y. Li, W. Wang, *A Location...*, op. cit.

4.	Yantai	Weifang
5.	Qingdao	Xi'an, Urumqi, Chengdu, Binzhou, Zibo, Dongying, Jinan, Dezhou, Liaocheng
6.	Rizhao	Linyi, Xinjiang
7.	Lianyungang	Ningxia, Zhengzhou, Luoyang, Qinghai, Yinchuan, Shanxi, Lanzhou
8.	Shanghai	Jiujiang, Fuyang
9.	Ningbo	Shangrao, Yintan, Jinhua, Yiwu, Shaoxing, Yuyao, Quzhou
10.	Taicang	Suzhou
11.	Guangzhou	Kunming
12.	Shenzen	Ji'an
13.	Huizhou	Dingnan

Źródło: B. Ka, *Application of Fuzzy AHP and ELECTRE to China Dry Port Location Selection*, „The Asian Journal of Shipping and Logistics” vol. 27, nr 2/2011, s. 335.



Rysunek 1. Suche porty i kolejowe powiązania intermodalne portu Tianjin

Źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Tianjin (dostęp 02.02.2014).

Jednym z suchych portów omawianego typu jest Shijiazhuang, oddalony o 400 km od portu morskiego Tianjin, zaś kilka kilometrów od miasta o tej samej nazwie, stanowiącego ważny ośrodek przemysłowy w północnych Chinach. Suchy port powstał z inicjatywy władz portu Tianjin, istotnie zainteresowanego zwiększeniem ilości ładunków przewożonych w eksporcie z prowincji Huabei. Realizacja projektu odbyła się przy istotnym wsparciu władz miasta i prowincji. Na czele tego portu stoi spółka będąca we własności państwowej. Obiekt rozpoczął

działalność w 2006 roku, zaś nakłady inwestycyjne w pierwszym etapie realizacji wyniosły 268 milionów yuanów⁴³. Suchy port Shijiazhuang posiada dostęp do infrastruktury drogowej i kolejowej i pełni rolę „extended gateway” dla portu Tianjin. Swoją działalność zlokalizowały tu przedsiębiorstwa rzeczoznawstwa i kontroli, przedstawiciele administracji celnej, agenci żeglugowi, przedsiębiorstwa żeglugowe. Świadczone są tu usługi: składowania, konsolidacji ładunków, spedycji i dystrybucji, obsługi jednostek intermodalnych, a także usługi składu celnego i ang. *pre-customs clearance*. Przyjęte rozwiązania prowadzą do uproszczenia procedur i obniżki kosztów⁴⁴.

4. Suche porty powiązane z miastami w głębi lądu i zlokalizowane przy granicy

Powstawanie suchych portów w centrum i na zachodzie Chin związane jest, jak wskazano wcześniej, z intensywnym rozwojem wielu ośrodków miejskich i działalności produkcyjnej w ich pobliżu. Często stają się one częścią klastrów logistycznych, ważnymi elementami lokalnego i regionalnego handlu i systemu dystrybucji. Powstawanie tego typu obiektów powoduje przyciąganie kolejnych podmiotów – usługodawców, co skutkuje wspomnianą już szeroką ofertą usług wartości dodanej. Suche porty dysponują zwykle bogatym wyposażeniem infra- i suprastrukturalnym pozwalającym na realizację szerokiego zakresu funkcji, nastawionych na obsługę głównie eksportu, ponadto terenami rezerwowymi pozwalającymi na rozwój obiektu⁴⁵. Spełnienie wymienionych warunków sprawia, iż stają się one ważnymi ogniwami łańcuchów dostaw. Wiele z nich nawiązuje także współpracę z intensywnie rozwijającymi się chińskimi portami morskimi⁴⁶. W tablicy 5. zestawiono wybrane przykłady miast w głębi lądu, które zainicjowały budowę suchego portu i miasta portowe, z którymi one kooperują.

Tablica 5. Miasta w głębi lądu posiadające suche porty oraz miasta portowe, z którymi współpracują

	Miasta w głębi lądu posiadające suche porty	Miasta portowe
1.	Jinjiang	Quanzhou, Zhujiang, Zhanjiang
2.	Gaizhou, Longyan	Xiamen
3.	Zhengzhou	Shanghai, Tianjin, Qingdao, Lianyungang
4.	Wuyishan	Utworzenie przez wewnętrzny region
5.	Xi'an	
6.	Nanchang	
7.	Nanning	

Źródło: B. Ka, *Application...*, op. cit., s. 337.

Przykładem tego typu suchego portu jest wspomniany już obiekt w Xi'an – Xi'an International Port Zone (stanowiący jednocześnie integralną część nowoczesnego parku logistycznego -Xi'an International Trade and Logistics Park - XITLP), usytuowany, w głębi kraju, na obszarze, gdzie realizowana jest intensywna działalność gospodarcza i produkcyjna nastawiona na eksport⁴⁷. Lokalny rząd zaaprobował utworzenie tego „suchego portu” w 2004 roku. Jego plan

⁴³ A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, op. cit., s. 84 i dalsze, wraz ze wskazaną tam literaturą.

⁴⁴ Ibidem, s. 84-86; S. Hanaoka, M. B. Regmi., *Promoting...*, op. cit., s. 21.

⁴⁵ A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, op. cit., s. 81 i dalsze.

⁴⁶ B. Ka, *Application...*, op. cit., s. 336-337.

⁴⁷ A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, op. cit., s. 86-87.

zaś obejmował 8,2 km² powierzchni i nakłady inwestycyjne w łącznej wysokości ok. 9,8 miliarda yuanów⁴⁸. Lokalizacja portu, w centralnej części przebiegu NECB przez teren Chin, powoduje, iż ładunki przepływające przez ten „suchy port”, z wykorzystaniem transportu kolejowego, mogą być kierowane na zachód drogą lądową. Ponadto towary hi-tech wysyłane są z wykorzystaniem transportu lotniczego. Przeważająca część ładunków przewożona jest do chińskich portów morskich – głównych hubów kontenerowych, m.in.: Qingdao, Tianjin, Shanghai, Shenzen⁴⁹.

Suche porty w Chinach zlokalizowane są także w centralnej, czy bardziej odległej, zachodniej części kraju, na obszarach znajdujących się na styku zapleczy różnych portów, w odległości nawet kilku tysięcy kilometrów od nich. Wewnętrzne porty tu zlokalizowane stanowią, w wielu przypadkach, obiekty przeładunkowe na styku różnych systemów dystrybucji i odgrywają istotną rolę w handlu krajowym. Za ich lokalizacją przemawiają niskie koszty siły roboczej na danym terenie. Spośród wszystkich typów suchych portów te na terenach przygranicznych i zlokalizowanych w pewnej odległości od portów morskich rozwijają się najslabiej. Istnieją w tym względzie jednak także wyjątki, jeden z nich stanowi suchy port w Kunming, zlokalizowany z pobliżu granicy z Wietnamem i Laosem, w południowo-wschodniej części kraju⁵⁰. Dla odmiany, spośród zlokalizowanych daleko na zachodzie kraju suchych portów, w których realizowana jest intensywna obsługa ładunków skonteneryzowanych wymienić można Alashankou Dry Port. Położony jest on przy granicy z Kazachstanem. Warto nadmienić, iż w ramach terminalu kolejowego Alashankou obsługiwane są zarówno ładunki skonteneryzowane, drobnica mieszana, jak i paliwa płynne, przyjmowanych i odprawianych jest zaś ok. 20 składów pociągów dziennie. Przewozy w istotnym stopniu realizowane są do stacji Dostyk w Kazachstanie⁵¹. Inny, przygraniczny, rozwijający się suchy port zlokalizowany jest w Erenhot, przy granicy z Mongolią. Także tutaj obserwuje się wzrost wielkości przeładunków ładunków zjednostkowanych⁵².

Zakończenie

Wielkość kraju i rola, którą spełnia w światowej wymianie dóbr, determinuje rozwiązania infrastrukturalne mające służyć obsłudze przepływających mas ładunków. W przypadku Chin uwarunkowania rozwoju elementów infrastruktury logistycznej są szczególnie skomplikowane. Pomijając złożone kwestie polityczne, a skupiając się jedynie na zagadnieniach gospodarczych, działania tam realizowane ocenić należy jako te, służące zarówno zaspokojeniu bieżących potrzeb, jak i odpowiadające na wyzwania, które stawiać będzie gospodarka światowa w nadchodzących dziesięcioleciach. Tworzenie w tym kraju suchych portów, już obecnie, odbywa się z włączeniem różnego typu podmiotów - interesariuszy i wiąże się z kreowaniem wielowymiarowych efektów. Obiekty te pozwalają, przede wszystkim, na swoiste uporządkowanie przepływów ładunków i przyczyniają się do wprowadzania korzystnych rozwiązań organizacyjnych, podmiotowych i prawnych w lądowych ogniwach łańcuchów dostaw (m.in. z punktu widzenia proceduralnego, a także efektywności i kosztów) oraz z uwzględnieniem wymogów zrównoważonego rozwoju.

Suche porty lokalizowane, nawet w znacznej odległości, na zapleczu portów morskich pozwalają przenosić korzyści wynikające z konteneryzacji także w głąb lądu. Dla regionów i miast, w których powstają stanowią czynnik kreowania rozwoju gospodarczego. Inwestycje w mniej rozwiniętych regionach kraju prowadzą do stabilniejszego jego rozwoju, a także aktywi-

⁴⁸ B. Ka, *Application...*, *op. cit.*, s. 337.

⁴⁹ Ibidem; A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, *op. cit.*, s. 86-87.

⁵⁰ A. Beresford, S. Pettit, Q. Xu, S. Williams, *A study...*, *op. cit.*, s. 83 i dalsze, wraz ze wskazaną tam literaturą.

⁵¹ S. Hanaoka, M. B. Regmi., *Promoting...*, *op. cit.*, s. 21, wraz ze wskazaną tak literaturą.

⁵² Ibidem.

zują społeczności lokalne, uzyskujące szeroki dostęp do nowoczesnej infrastruktury oraz kontaktów handlowych. Zmieniająca się mapa gospodarcza świata sprawia, iż konfiguracja i znaczenie poszczególnych globalnych łańcuchów dostaw nieustannie ewoluuje. Z dzisiejszego punktu widzenia można odnieść wrażenie, iż sposób lokalizacji suchych portów w Chinach pozwoli zaspokoić zarówno bieżący popyt na usługi z dominującym wykorzystaniem transportu morskiego, jak i przyszły, z ewentualnym szerszym wykorzystaniem lądowych środków transportu. Umieszczenie suchych portów w Chinach może zatem niewątpliwie korzystnie służyć nie tylko obecnym interesom, lecz i różnym, mogącym się pojawić w przyszłości.

Literatura

1. Beresford A., Pettit S., Xu Q., Williams S., *A study of dry port development in China*, „Maritime Economics & Logistics” vol. 14, nr 1/2012.
2. Domański R., *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004.
3. Feng X., Zhang Y., Li Y., Wang W., *A Location-Allocation Model for Seaport-Dry Port System Opimization*, „Discrete Dynamics in Nature and Society” vol. 2013. Article ID 309585, <http://dx.doi.org/10.1155/2013/309585> (dostęp 02.01.2014).
4. Hanaoka S., Regmi M. B., *Promoting intermodal freight transport through the development of dry ports in Asia: An environmental perspective*, „IATSS Research”, 35 (2011), Elsevier, <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S038611211000148> (dostęp 24.06.2014).
5. Ka B., *Application of Fuzzy AHP and ELECTRE to China Dry Port Location Selection*, „The Asian Journal of Shipping and Logistics” vol. 27, nr 2/2011, <http://www.ajsl.info/down/201108-7-BianKa.pdf> (dostęp 13.12.2013).
6. Klopott M., *Terminale intermodalne na zapleczu portów morskich – koncepcje i doświadczenia* [w:] *Funkcjonowanie łańcuchów dostaw: aspekty logistyczne, przykłady branżowe*, red. naukowa H. Brdulak, E. Duliniec, T. Gołębiowski, „Zeszyty Naukowe” nr 31, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Gospodarki Światowej, Warszawa 2011.
7. Liberska B., *Nowe centra wzrostu światowej gospodarki*, PAN, „Studia Ekonomiczne”, Nr 2 (LLXXVII) 2013, http://www.inepan.waw.pl/pliki/studia_ekonomiczne/Studia_2013_2_2_Liberska.pdf (dostęp 10.06.2014).
8. Miklińska J., *Znaczenie lokalizacji „suchych portów” na zapleczu portów morskich – wybrane problemy* [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, J. Dąbrowski, T. Nowosielski (red.), Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2013.
9. Moody A., Halyan H., Wei M., *Go West’ policy is an economic milestone for nation*, „China Daily” 09.12.2011, http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2011-12/09/content_14236090.htm (dostęp 14.01.2014).
10. *More public infrastructure projects to „Go West”*, Xinhua Agencies, 22.10.2013, <http://www.globaltimes.cn/content/819529.shtml> (dostęp 14.01.2014).
11. Novikova K. K. A., Kennedy O. R., *New Eurasian Land Bridge: An Evaluation of Efficiency Characteristics*, „Global Journal of Business Management and Accounting” vol. 2 (1), May 2012, <http://www.globalresearchjournals.org/?a=journal&id=gjbma> (dostęp 02.01.2014).
12. Opperman G., *Has China Lived Up to Its „Go West” Strategy?*, „Supply&Demand Chain Executive”, 23.08.2012, <http://www.sdcexec.com/article/10765488/has-china-lived-up-to-its-go-west-strategy> (dostęp 14.01.2014).

13. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2013*, Nowy Jork, Genewa 2013.
14. United Nations ESCAP, Korea Maritime Institute (KMI), *Free Trade Zone and Port Hinterland Development*, New York 2005.
15. Żmuda M., *Przyczyny wejścia Chińskiej Republiki Ludowej na ścieżkę przyspieszonego wzrostu gospodarczego* [w:] *Wybrane problemy gospodarki światowej pierwszej dekady nowego wieku*, pod. red. W. Michalczyka, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Katedra Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych, Wrocław 2009, http://cargo.ue.wroc.pl/publikacje/07_Zmuda.pdf (dostęp 10.06.2014).
16. China Statistical Yearbook, <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2013/indexeh.htm> (dostęp 17.06.2014).
17. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> (dostęp: 10.06.2014).
18. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-statistics> (dostęp: 10.06.2014).
19. http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Tianjin (dostęp 02.02.2014).

DETERMINANTS FOR THE DEVELOPMENT OF DRY PORTS IN CHINA IN THE CONTEXT OF THE FUNCTIONING OF THE GLOBAL SUPPLY CHAINS

Summary

Dry ports are nowadays becoming important elements of global supply chains. In the case of China, for more than a decade, the intensive development of dry ports may be observed. The main subject of this article are determinants and framework of the development of dry ports in China. Also the development of the seaborne trade of China and the economic development of central and western regions of the country are discussed. There are presented examples of dry ports located in various parts of the country and selected conditions associated with their formation.

Keywords: dry ports, China, global supply chains

dr Joanna Miklińska
Akademia Morska w Gdyni
ul. Morska 81-87, 81-225 Gdynia
e-mail: j.miklinska@wpit.am.gdynia.pl