Ewolucja modelu gospodarczego Yiwu w kontekście książki The China-Europe Railway Express autorstwa Bai Gao

AUTOR

Fundacja Dobre Państwo

STRESZCZENIE / ABSTRACT

Artykuł analizuje transformację gospodarczą Yiwu, która ewoluuje z tradycyjnego centrum hurtowego w stronę zaawansowanego ekosystemu cyfrowego. Kluczowym elementem tej zmiany jest otwarcie Global Digital Trade Center oraz integracja platform takich jak Chinagoods i Yiwu Pay. Autor zwraca uwagę na mechanizmy efektów sieciowych, które zwiększają efektywność handlu, ale mogą prowadzić do koncentracji władzy w rękach operatorów platform. Istotnym aspektem jest rozwój transgranicznego e-commerce, który wymusza reorganizację logistyki i transportu, czyniąc z CR Express element szerszego systemu usług cyfrowych. Dynamiczny wzrost wartości handlu elektronicznego potwierdza przejście miasta w stronę nowoczesnego modelu łączącego handel, projektowanie i zaawansowane usługi technologiczne.

The article analyzes the economic transformation of Yiwu as it evolves from a traditional wholesale center toward an advanced digital ecosystem. A key element of this change is the opening of the Global Digital Trade Center and the integration of platforms such as Chinagoods and Yiwu Pay. The author highlights the mechanisms of network effects, which increase trade efficiency but may lead to a concentration of power in the hands of platform operators. A significant aspect is the development of cross-border e-commerce, which necessitates the reorganization of logistics and transport, making CR Express an element of a broader system of digital services. The dynamic growth in e-commerce value confirms the city's transition toward a modern model combining trade, design, and advanced technological services.

Artykuł analizuje ewolucję Yiwu z tradycyjnego centrum hurtowego w zaawansowany, cyfrowy ekosystem handlowy, stawiając tezę, że sukces transkontynentalnej integracji

gospodarczej nie jest jedynie efektem budowy infrastruktury materialnej (jak China-Europe Railway Express), lecz wynika z synergii między oddolną przedsiębiorczością prywatną a wspierającymi ją ramami instytucjonalnymi państwa. Autor bada przejście od fizycznej koncentracji towarów do modelu platformowego, wskazując na ryzyka związane z cyfrową koncentracją władzy oraz konieczność tzw. 'upgradingu' kompetencji lokalnych firm. Kluczowym elementem analizy jest rola 'państwa rozwojowego', które zamiast centralnie planować każdy ruch, tworzy warunki (logistyczne, prawne i cyfrowe), pozwalające rozproszonej sieci kupców na efektywne skalowanie działalności. Tekst dowodzi, że trwałość połączeń eurazjatyckich zależy od jakości instytucji redukujących koszty transakcyjne i ochrony pluralizmu rynkowego, co czyni przypadek Yiwu istotnym punktem odniesienia dla porównania chińskich modeli mobilizacji inwestycyjnej z europejskimi strategiami rozwoju.

SŁOWA KLUCZOWE

model gospodarczy Yiwu | cyfryzacja handlu transgranicznego | platformy cyfrowe | efekty sieciowe | CR Express | komplementarność technologiczna | upgrading w globalnych łańcuchach wartości | autonomia zakorzeniona | koszty transakcyjne | pluralizm prawny | integracja publiczno-prywatna | Wielki Rynek Eurazjatycki | sztuczna inteligencja w handlu | synergia zasobów publicznych i prywatnych

Cyfryzacja Yiwu jako przejście od hurtowni do ekosystemu platform

W październiku 2025 roku otwarto Yiwu Global Digital Trade Center, przedstawiane przez lokalne instytucje jako kluczowy element szóstej generacji miejscowego systemu handlowego. Projekt obejmuje przestrzeń rynkową, zaplecze biurowe, funkcje mieszkaniowe i usługowe oraz infrastrukturę cyfrową służącą organizacji międzynarodowej wymiany. Duży nacisk położono na integrację platformy Chinagoods, międzynarodowych usług płatniczych Yiwu Pay i systemów zarządzania łańcuchami dostaw. Według informacji opublikowanych przez administrację Zhejiang cały kompleks zajmuje około 1,25 miliona metrów kwadratowych, z czego część handlowa obejmuje około 410 tysięcy metrów kwadratowych. Deklarowanym celem przedsięwzięcia jest odejście od

dominacji tradycyjnej dystrybucji drobnych produktów na rzecz modelu łączącego handel, projektowanie, własne marki i zaawansowane usługi cyfrowe. Dane te wskazują przede wszystkim kierunek transformacji instytucjonalnej; nie stanowią one jeszcze dowodu, że wszystkie zakładane korzyści inwestycji zostały osiągnięte.

Z perspektywy teorii platform cyfrowych istotna pozostaje zmiana charakteru pośrednictwa handlowego. Tradycyjny rynek hurtowy tworzy wartość między innymi dzięki fizycznej koncentracji sprzedawców i kupujących, podczas gdy platforma cyfrowa umożliwia koordynowanie transakcji pomiędzy uczestnikami w odmiennych lokalizacjach.

Jej skuteczność zależy od jakości informacji o produktach, wiarygodności uczestników, bezpieczeństwa płatności i dostępności infrastruktury logistycznej. Powstają wówczas efekty sieciowe właściwe rynkom wielostronnym: zwiększanie liczby sprzedawców podnosi atrakcyjność platformy dla kupujących, a wzrost liczby kupujących zwiększa korzyści z uczestnictwa dostawców. Mechanizm ten może prowadzić do szybkiej koncentracji działalności wokół podmiotów dysponujących największą skalą informacji i transakcji. Cyfryzacja rynku nie oznacza więc automatycznie zwiększania konkurencji, ponieważ platformy mogą uzyskać znaczącą władzę nad warunkami dostępu do klientów, danymi handlowymi i sposobami prezentowania ofert. W gospodarce Yiwu szczególnego znaczenia nabiera zatem zdolność do utrzymywania pluralistycznego środowiska przedsiębiorczości w warunkach postępującej koncentracji funkcji cyfrowego pośrednictwa. Mały producent może korzystać z platformy umożliwiającej dostęp do klientów międzynarodowych, ale jednocześnie stawać się zależny od zasad ustalania opłat, algorytmów wyszukiwania i warunków świadczenia usług płatniczych. Z perspektywy socjologii gospodarczej nie jest to problem całkowicie nowy, gdyż tradycyjne struktury handlowe również obejmowały relacje władzy wynikające z dostępu do przestrzeni rynkowej, informacji i kontrahentów. Technologia cyfrowa zmienia jednak skalę oddziaływania tych mechanizmów oraz możliwości koncentracji danych.

Przedsiębiorstwo organizujące platformę może pozyskiwać wiedzę dotyczącą zachowań wielu uczestników rynku, a następnie wykorzystywać ją do rozwijania własnych usług logistycznych, finansowych i handlowych. Pojawia się zatem potrzeba odróżnienia zwiększania efektywności wymiany od zmiany rozkładu siły negocjacyjnej pomiędzy platformą a korzystającymi z niej przedsiębiorcami. Istotny jest tutaj wzrost znaczenia transgranicznego handlu elektronicznego, którego rozwój zmienia strukturę zamówień i organizację transportu. Sprzedaż internetowa generuje duże wolumeny przesyłek o stosunkowo niewielkiej jednostkowej wartości, co wymaga szybkiego przetwarzania informacji, konsolidowania towarów i sprawnego organizowania dostaw końcowych. W odróżnieniu od tradycyjnego handlu hurtowego, w którym nabywca zamawia

większe partie produktów z dłuższym wyprzedzeniem, handel elektroniczny kładzie większy nacisk na częstotliwość dostaw, elastyczność asortymentu i zdolność reagowania na krótkookresowe zmiany popytu. W konsekwencji przedsiębiorstwa logistyczne muszą rozwijać bardziej zaawansowane systemy informacyjne i magazynowe, których efektywność zależy od integracji danych dotyczących zamówień, zapasów i transportu.

Z tego względu rola CR Express w gospodarce Yiwu powinna być analizowana w szerszym kontekście rozwoju usług cyfrowych, a nie wyłącznie jako działalność odrębnego operatora kolejowego.

Według informacji regionalnych opublikowanych w lipcu 2026 roku wartość transgranicznego handlu elektronicznego Yiwu w pierwszych pięciu miesiącach roku wyniosła około 81,18 miliarda juanów, co oznacza wzrost o 10,23% względem analogicznego okresu poprzedniego roku. Lokalne instytucje wskazały również na bardzo dużą liczbę przedsiębiorców uczestniczących w elektronicznej sprzedaży, przy rosnącym znaczeniu współpracy z globalnymi platformami handlowymi. W czerwcu 2026 roku w Yiwu zorganizowano wydarzenie poświęcone współpracy z międzynarodowymi operatorami handlu elektronicznego, w którym uczestniczyli przedstawiciele licznych platform i przedsiębiorstw. Rozwój tych relacji potwierdza, że miejscowa gospodarka przekształca się z tradycyjnego centrum hurtowego w wielowarstwowy system organizowania transakcji, obejmujący handel stacjonarny, cyfrowy, usługi logistyczne i płatnicze. Nie oznacza to jednak, że cała wartość handlu elektronicznego przekłada się bezpośrednio na dodatkowy popyt na przewozy kolejowe, ponieważ przesyłki korzystają z odmiennych środków transportu zależnie od wymagań odbiorców i struktury kosztów.

W teorii innowacji istotne pozostaje zjawisko komplementarności technologicznej, zgodnie z którym efekty zastosowania nowego rozwiązania mogą zależeć od równoczesnego rozwoju innych elementów organizacji gospodarczej.

Cyfryzacja i AI jako narzędzia wzrostu produktywności w Yiwu

W przypadku Yiwu handel elektroniczny zwiększa zapotrzebowanie na efektywne systemy płatności i rozliczeń, z kolei rozwój płatności cyfrowych ułatwia organizowanie nowych transakcji międzynarodowych. Rosnąca liczba zamówień generuje popyt na usługi magazynowania i konsolidacji ładunków, podczas gdy dostępność rozbudowanej infrastruktury logistycznej podnosi atrakcyjność uczestnictwa w konkretnych platformach handlowych. Innowacja nie polega zatem

wyłącznie na wprowadzeniu pojedynczego rozwiązania technicznego, lecz na przekształcaniu wzajemnych relacji między produkcją, handlem, finansowaniem a transportem. Z perspektywy ekonomii rozwoju kluczowe staje się pytanie, czy cyfryzacja rzeczywiście zwiększa produktywność licznych przedsiębiorstw, czy przede wszystkim przesuwa część przychodów ku podmiotom kontrolującym centralne elementy systemu pośrednictwa.

Współczesne Yiwu dostarcza także materiału do analizy roli sztucznej inteligencji w organizacji handlu transnarodowego. Systemy automatycznego tłumaczenia, klasyfikacji produktów, rekomendacji i prognozowania popytu mogą ograniczać koszty informacyjne ponoszone przez przedsiębiorców, zwłaszcza w działalności obejmującej wiele rynków językowych i kulturowych. Jednocześnie ich skuteczność zależy od jakości danych, poprawności modeli oraz zdolności użytkowników do weryfikacji uzyskiwanych rezultatów.

Automatyczne generowanie opisów produktów może ułatwiać komunikację z zagranicznym klientem, lecz zwiększa ryzyko powstawania informacji nieprecyzyjnych lub niezgodnych z rzeczywistymi właściwościami towarów. W handlu międzynarodowym błędny opis prowadzi nie tylko do niezadowolenia odbiorcy, ale może skutkować naruszeniem wymogów regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa, oznaczania produktu i jego dopuszczenia do sprzedaży. Z tego względu wdrażanie sztucznej inteligencji powinno być powiązane z mechanizmami weryfikacji i przypisywania odpowiedzialności, szczególnie gdy wpływa ona na treść dokumentów handlowych i logistycznych. Zmiana charakteru handlu w Yiwu zwiększa również znaczenie praw własności intelektualnej, projektowania produktów oraz rozwijania własnych marek.

Historycznie ważnym elementem miejscowej przedsiębiorczości była zdolność do oferowania szerokiej gamy niedrogich dóbr, jednak konkurencja oparta przede wszystkim na kosztach może ograniczać możliwości utrzymywania wysokich marż w długim okresie. Przechodzenie ku bardziej zaawansowanym funkcjom gospodarczym wymaga rozwijania kompetencji projektowych, technologicznych i marketingowych, które pozwalają przedsiębiorstwom przejmować większą część wartości tworzonej w łańcuchu dostaw. W teorii globalnych łańcuchów wartości proces ten interpretuje się jako upgrading, obejmujący poprawę produktów, procesów, funkcji organizacyjnych lub przejście do nowych sektorów działalności. Kluczowe pozostaje jednak rozróżnienie między deklarowanym wzrostem zaawansowania gospodarczego a rzeczywistą poprawą produktywności i zdolności do konkurowania na rynkach międzynarodowych. Sama zmiana identyfikacji marketingowej czy obecność na nowoczesnej platformie nie gwarantuje automatycznie osiągnięcia wyższej wartości dodanej.

Synergia zasobów publicznych i elastyczności prywatnej

Znaczenie miasta przejawia się także w możliwości obserwowania przejścia od wspierania tradycyjnego handlu ku tworzeniu bardziej zaawansowanego środowiska przedsiębiorczości. Władze lokalne rozwijają infrastrukturę ułatwiającą handel międzynarodowy, wspierają cyfryzację usług i kształtują warunki organizacyjne dla firm wykorzystujących nowoczesne technologie. W takim układzie państwo nie musi bezpośrednio wybierać wszystkich przyszłych zwycięzców konkurencji, gdyż może koncentrować zasoby na budowie wspólnego otoczenia instytucjonalnego i infrastrukturalnego. Jednocześnie rozwój dużych, publicznie wspieranych centrów handlowych i cyfrowych może zwiększać znaczenie podmiotów pozostających w szczególnych relacjach z administracją. Pojawia się zatem konieczność rozstrzygnięcia, czy inwestycje publiczne zapewniają szeroki dostęp do infrastruktury, czy w praktyce tworzą nowe bariery organizacyjne dla przedsiębiorców nieuczestniczących w dominujących strukturach rynkowych.

W tym kontekście uwidacnia się problem relacji między własnością publiczną a prywatną w nowoczesnym modelu Yiwu. Z jednej strony historia Tianmeng potwierdza wagę prywatnej inicjatywy w rozwijaniu transkontynentalnych usług kolejowych; z drugiej zaś powstawanie dużych kompleksów handlowych, portu lądowego i infrastruktury cyfrowej pozostaje silnie związane z działalnością administracji oraz przedsiębiorstw powiązanych z władzami. Co interesujące, współczesna polityka lokalna nie ogranicza się do prostego wyboru jednej z tych form własności.

W ramach integracji platform Jinhua i Yiwu wprowadzono rozwiązanie łączące zasoby publiczne z kompetencjami prywatnych operatorów, przy deklarowanym zachowaniu istotnej roli sektora prywatnego w działalności operacyjnej. Przedsięwzięcie to można interpretować jako próbę osiągnięcia korzyści organizacyjnych wynikających z komplementarności zasobów, choć jego rzeczywista sprawność zależy od podziału uprawnień decyzyjnych i odpowiedzialności za ryzyko. Oficjalne stanowisko chińskiej Narodowej Komisji Rozwoju i Reform z lipca 2026 roku wyraźnie wskazuje na znaczenie tej konstrukcji.

Przedstawiciel administracji Zhejiang podkreślił, że platformy Jinhua i Yiwu funkcjonowały wcześniej w większym stopniu odpowiednio w strukturze przedsiębiorstw państwowych i prywatnych. Ich integracja miała umożliwić połączenie zasobów oraz strategicznej koordynacji sektora publicznego z elastycznością operacyjną i rynkową wrażliwością prywatnych uczestników. W dokumentach wskazano na ograniczenie kosztów działalności w 2025 roku o ponad 60 milionów juanów, co przedstawiono jako rezultat poprawy organizacji przewozów i konsolidacji zasobów. Należy jednak odróżnić deklarowaną oszczędność od pełnej oceny efektywności, ponieważ ustalenie

rzeczywistego wpływu reformy wymagałoby odpowiedniego scenariusza porównawczego oraz dostępu do szczegółowych danych finansowych. Zmiana organizacyjna może bowiem obniżyć określoną kategorię kosztów, a jednocześnie generować wydatki związane z restrukturyzacją, nowymi systemami zarządzania i dostosowaniem procesów operacyjnych.

Synergia zasobów publicznych i prywatnych jako warunek efektywności

W perspektywie teorii zasobowej przedsiębiorstwa kluczowa jest możliwość łączenia aktywów materialnych z kompetencjami niematerialnymi. Podmiot publiczny dysponuje infrastrukturą, zdolnością do organizowania inwestycji i finansowaniem, podczas gdy prywatny operator wnosi rozległą sieć klientów, umiejętności negocjacyjne oraz doświadczenie w obsłudze trudnych rynków. Komplementarność tych zasobów zwiększa efektywność, o ile ich wspólne wykorzystanie realnie obniża koszty i poprawia jakość usług.

Korzyści te nie pojawiają się jednak automatycznie wraz z formalnym połączeniem firm czy utworzeniem konsorcjum. Współpraca wymaga jasnych zasad podziału przychodów, dostępu do informacji, odpowiedzialności za inwestycje oraz mechanizmów rozstrzygania konfliktów. Należy zadbać, aby przedsiębiorstwo korzystające z zasobów publicznych nie uzyskało nieuzasadnionej przewagi nad konkurentami, którzy mogliby świadczyć podobne usługi przy bardziej efektywnej strukturze kosztów.

Zastosowanie koncepcji autonomii zakorzenionej Petera Evansa pozwala dostrzec instytucjonalne warunki takiego współdziałania. Państwo musi posiadać kompetencje do samodzielnej oceny publicznych korzyści z przedsięwzięcia, a jednocześnie potrzebuje informacji, które są w dyspozycji prywatnych przedsiębiorców.

Zbyt silna izolacja administracji od rynku może prowadzić do projektowania usług niedostosowanych do rzeczywistych potrzeb klientów. Z kolei nadmierna zależność od pojedynczego operatora zwiększa ryzyko zawłaszczania zasobów publicznych. W przypadku Yiwu kluczowa staje się zatem zdolność organizacyjna do wykorzystywania doświadczenia prywatnych firm przy zachowaniu przejrzystego finansowania i równego dostępu do infrastruktury.

Relacja ta nie oznacza całkowitej niezależności sektora prywatnego od państwa, gdyż chiński system polityczny dysponuje rozbudowanymi mechanizmami wpływu na działalność przedsiębiorstw. Istotny jest natomiast zakres rzeczywistej samodzielności operacyjnej oraz jakość instytucji chroniących przed arbitralnymi decyzjami gospodarczymi. Uzupełnieniem tej analizy jest

kwestia organizacji rozstrzygania sporów handlowych, której znaczenie rośnie wraz z umiędzynarodowieniem działalności firm. Rynek skupiający kupców z wielu państw wymaga mechanizmów rozwiązywania konfliktów dotyczących jakości produktów, terminów dostaw, płatności i zobowiązań kontraktowych. W tradycyjnych sieciach handlowych spory często rozstrzyga się w oparciu o nieformalne relacje i reputację, lecz przy większej skali transakcji i liczbie uczestników niezbędne stają się instytucje zapewniające przewidywalność oraz możliwość formalnego egzekwowania praw.

Instytucjonalne wsparcie ochrony interesów i redukcja kosztów transakcyjnych

Szczególnie interesującym przykładem jest utworzenie w Yiwu w maju 2013 roku komitetu mediacyjnego, zajmującego się sporami z udziałem zagranicznych uczestników rynku. Instytucja ta wypracowała mechanizmy współpracy administracji wymiaru sprawiedliwości z kupcami, tłumaczami, prawnikami i mediatorami z zagranicy, co zwiększyło szansę na rozwiązywanie konfliktów bez konieczności każdorazowego wszczynania długotrwałych postępowań sądowych. Według danych chińskiego Ministerstwa Sprawiedliwości opublikowanych w listopadzie 2025 roku, komitet rozbudował sieć mediatorów zagranicznych, obejmującą przedstawicieli różnych państw i języków, oraz ściśle współpracował z organami sądowymi, aby zwiększyć skuteczność uzgodnionych rozstrzygnięć. W oficjalnych opisach administracji wskazano na 1535 rozpatrzonych spraw transgranicznych oraz wysoki odsetek postępowań zakończonych porozumieniem.

Wartości te mają charakter danych urzędowych, co wymaga ostrożności w kwestii metodologii kwalifikowania spraw i obliczania skuteczności mediacji. Samo rozwiązanie organizacyjne pozostaje jednak niezwykle istotne; pokazuje ono, że rozwój wielkiego rynku międzynarodowego wymaga instytucji umożliwiających uczestnikom o odmiennym pochodzeniu i kompetencjach prawnych korzystanie z dostępnych mechanizmów ochrony interesów. Z perspektywy ekonomii instytucjonalnej ograniczanie kosztów rozstrzygania sporów może zwiększać gotowość przedsiębiorców do zawierania transakcji i wejścia na nowe rynki. Użyteczna okazuje się tutaj koncepcja pluralizmu prawnego, rozwijana w antropologii prawa i socjologii instytucji.

W środowisku handlu międzynarodowego uczestnicy często posługują się odmiennymi normami zwyczajowymi, praktykami kontraktowymi i interpretacjami odpowiedzialności, które nie zawsze są zgodne z formalnym porządkiem prawnym państwa miejsca transakcji. Instytucje mediacyjne mogą redukować wynikającą z tego niepewność, pozwalając na uwzględnienie różnic językowych i kulturowych przy jednoczesnym zachowaniu związku z obowiązującymi regulacjami. Nie oznacza to

jednak, że sama znajomość lokalnych zwyczajów wystarcza do zapewnienia sprawiedliwego rozstrzygnięcia sporów. Niezbędna jest również bezstronność mediatorów, ochrona praw stron oraz możliwość poddania określonych decyzji kontroli właściwych organów.

W przypadku Yiwu kluczowe jest połączenie kompetencji społecznych zagranicznych kupców z instytucjonalną strukturą lokalnego systemu prawnego. Pozwala to interpretować rozwój rynku jako proces stopniowego tworzenia mechanizmów współpracy ponad różnicami kulturowymi i językowymi. Znaczenie Yiwu jako ośrodka handlowego wykracza więc poza samą koncentrację towarów i przedsiębiorstw; jego sukces obejmuje również powstawanie instytucji umożliwiających uczestnictwo podmiotom o zróżnicowanych zasobach społecznych. Współczesny rynek nie jest jedynie miejscem ustalania cen, lecz systemem organizowania informacji, zaufania, odpowiedzialności i dostępu do infrastruktury. W perspektywie Fligsteinowskiej teorii rynków szczególnie istotne pozostaje to, że stabilne relacje handlowe wymagają reguł własności, struktur zarządzania, zasad wymiany i wspólnych wyobrażeń dotyczących dopuszczalnych sposobów konkurencji.

Yiwu pozwala analizować te mechanizmy w środowisku, w którym prywatna przedsiębiorczość jest liczna i relatywnie rozproszona, lecz korzysta z rozbudowanej infrastruktury organizowanej przy znacznym udziale sektora publicznego. Z tego względu nie można przeciwstawiać miejscowego rynku administracji jako dwóch oddzielnych światów, ponieważ ich wzajemne relacje współtworzą podstawy całego systemu gospodarczego.

Z perspektywy socjologii organizacji ważna jest również zdolność miasta do utrzymywania różnorodności uczestników gospodarczych. System handlowy obejmujący duże przedsiębiorstwa, drobnych producentów, pośredników, zagranicznych kupców, operatorów logistycznych i instytucje publiczne wymaga mechanizmów umożliwiających współpracę mimo rozbieżności interesów i zasobów. Nie każdy uczestnik posiada taką samą zdolność negocjowania warunków dostępu do rynku; podmioty dysponujące większym kapitałem i rozwiniętą infrastrukturą informacyjną mogą uzyskiwać przewagę nad konkurentami. Dlatego szczególnego znaczenia nabierają przejrzystość regulacji, dostępność usług publicznych i ochrona kontraktowa, które mogą ograniczać asymetrię wynikającą z koncentracji gospodarczej. Jakość państwa rozwojowego nie powinna być zatem oceniana jedynie przez zdolność do wspierania najefektywniejszych podmiotów, lecz również przez umiejętność tworzenia warunków umożliwiających nowym przedsiębiorcom podejmowanie działalności i konkurowanie z uczestnikami posiadającymi już silną pozycję rynkową.

Koszty przestrzenne, środowiskowe i społeczne sukcesu Yiwu

Osobny wymiar rozwoju Yiwu dotyczy relacji między modernizacją gospodarczą a polityką przestrzenną i środowiskową. Rozbudowa rynku hurtowego, magazynów oraz infrastruktury transportowej zwiększa zapotrzebowanie na grunty i energię, zmieniając sposób użytkowania przestrzeni miejskiej. W historycznych programach regionalnych prowincji Zhejiang istotną rolę odgrywały działania związane z modernizacją gospodarki wodnej, porządkowaniem obszarów przemysłowych i przebudową infrastruktury. Autor książki wskazuje tu między innymi na programy Wushui gongzhi (五水共治), obejmujące kompleksowe zarządzanie zasobami wodnymi, oraz Sangai yichai (三改一拆), dotyczące przebudowy określonych kategorii zabudowy i usuwania obiektów naruszających wymogi administracyjne.

Z punktu widzenia polityki rozwojowej przedsięwzięcia te mogą sprzyjać efektywniejszemu wykorzystaniu przestrzeni i ograniczeniu części kosztów środowiskowych. Jednak ich społeczna ocena wymaga uwzględnienia praw użytkowników nieruchomości, kosztów relokacji oraz sposobu rozdzielania korzyści wynikających ze zmiany przeznaczenia gruntów. W perspektywie ekonomii urbanistycznej kluczowe pozostaje rozróżnienie między wzrostem wartości nieruchomości wywołanym rozwojem infrastruktury a rzeczywistym zwiększeniem produktywności gospodarczej. Budowa terminala czy centrum logistycznego może podnieść ceny gruntów w okolicy, lecz zmiana wartości aktywów nie musi oznaczać proporcjonalnego wzrostu wartości dodanej wytwarzanej przez lokalne firmy. Władze publiczne mogą finansować kolejne inwestycje z dochodów z gospodarowania gruntami, co jednak uzależnia je od koniunktury na rynku nieruchomości. W Chinach problem ten ma szczególne znaczenie ze względu na historyczne modele finansowania inwestycji miejskich opartych na wartości ziemi i działalności lokalnych przedsiębiorstw publicznych. Yiwu nie może zatem być przedstawiane jako ośrodek całkowicie niezależny od strukturalnych problemów chińskich finansów lokalnych.

Przewaga przedsiębiorcza miasta współistnieje z koniecznością ponoszenia kosztów infrastrukturalnych i zarządzania zasobami publicznymi. Z perspektywy ekonomii ekologicznej interesujący jest problem środowiskowej efektywności rozbudowy usług logistycznych. Transport kolejowy może być alternatywą dla przewozów drogowych i lotniczych, jednak rzeczywisty bilans emisji zależy od źródeł energii, rodzaju towarów, długości tras i stopnia wykorzystania składów. W przypadku Yiwu istotne jest, że znacząca część handlu zagranicznego opiera się na transporcie morskim, który w określonych relacjach i kategoriach ładunkowych może być korzystniejszy dla środowiska niż kolej. Nie jest zatem uprawnione utożsamianie każdej nowej trasy kolejowej z

automatycznym zmniejszeniem wpływu handlu na naturę. Konieczne jest określenie, jaki środek transportu jest zastępowany przez kolej oraz uwzględnienie emisji związanych z budową i utrzymaniem infrastruktury. Pełna analiza wymaga ponadto rozpoznania problemów środowiskowych wynikających z produkcji i konsumpcji samych towarów, gdyż transport to tylko jeden z elementów ich cyklu życia.

Na poziomie aksjologicznym kluczowe jest pytanie o relację między rozwojem przedsiębiorczości a rzeczywistymi możliwościami życiowymi mieszkańców. W perspektywie Amartyi Sena wzrost handlu i dochodów jest ważny, lecz jego pełna ocena wymaga uwzględnienia dostępności edukacji, ochrony zdrowia, bezpieczeństwa pracy i możliwości uczestnictwa społecznego.

Rozbudowany system rynku hurtowego tworzy miejsca pracy i zwiększa samodzielność ekonomiczną przedsiębiorców, ale jednocześnie generuje presję konkurencyjną i intensyfikację pracy w sektorach o niskich marżach. Znaczenie zyskuje więc jakość organizacji zatrudnienia, zabezpieczenie społeczne i stabilność dochodów drobnych uczestników rynku. Z tego względu sukces modelu Yiwu nie powinien być oceniany wyłącznie przez obroty handlowe i liczbę połączeń zagranicznych, lecz także przez jego zdolność do tworzenia społecznie trwałych warunków przedsiębiorczości. Istotne pozostaje tu zróżnicowanie społecznych konsekwencji ekspansji e-commerce i cyfrowych platform pośrednictwa. Dla części przedsiębiorców nowoczesne technologie obniżają koszty wejścia na rynki zagraniczne, pozwalając na działalność bez własnej sieci dystrybucyjnej. Dla innych mogą one oznaczać wzrost zależności od dużych platform narzucających zasady prezentacji produktów, opłaty i warunki realizacji zamówień.

Podobne napięcie występuje w logistyce, gdzie przyspieszenie realizacji zamówień wymaga dostosowania zatrudnienia i systemów zarządzania. Z perspektywy socjologii pracy istotne jest rozpoznanie, czy wzrost produktywności prowadzi do poprawy warunków zatrudnienia, czy przede wszystkim zwiększa intensywność pracy i ogranicza autonomię pracowników.

Ewolucja Yiwu jako synteza kultury kupieckiej i ram instytucjonalnych

Właściwa ocena gospodarki platformowej wymaga połączenia ekonomii innowacji z badaniami nad stosunkami przemysłowymi i społecznymi konsekwencjami cyfryzacji. W świetle opisanych mechanizmów można reinterpretować Yiwu jako ośrodek, w którym długotrwała kultura kupiecka została przekształcona w nowoczesne kompetencje organizowania transkontynentalnej wymiany. Historyczna praktyka drobnego handlu, tworzenie targowisk, rozwój hurtownictwa, reformy

eksportowe, uruchomienie Yixin'ou oraz współczesna cyfryzacja to kolejne etapy procesu, których wspólnym mianownikiem jest zdolność do koordynowania działań wielu uczestników rynku. Nie był to jednak postęp liniowy; poszczególne fazy wiązały się z konfliktami interesów, barierami infrastrukturalnymi czy zmianami politycznymi, wymuszającymi adaptację wcześniejszych rozwiązań. Ta ewolucyjność jest jednym z kluczowych wniosków autora: instytucje gospodarcze nie są stałymi konstrukcjami, lecz przekształcają się pod wpływem technologii, popytu i układów władzy.

Z perspektywy teorii Douglassa Northa istotna jest zdolność Yiwu do stopniowego ograniczania kosztów transakcyjnych poprzez formalizację relacji handlowych, budowę infrastruktury i rozwój mechanizmów egzekwowania zobowiązań. W ujęciu Granovettera kluczowe pozostaje społeczne zakorzenienie wymiany, które pozwoliło wykorzystać istniejące sieci kupieckie i międzynarodowe kontakty przedsiębiorców.

Teoria rynku Fligsteina pozwala natomiast dostrzec rolę instytucji publicznych i organizacji zarządzających infrastrukturą w ustalaniu reguł konkurencji oraz określaniu zakresu uczestnictwa poszczególnych podmiotów. Z kolei koncepcja państwa rozwojowego wyjaśnia, dlaczego publiczne działania regulacyjne i infrastrukturalne zwiększały możliwości prywatnych przedsiębiorców, zamiast zastępować ich działalnością państwową.

Synergia oddolnej przedsiębiorczości i elastycznego państwa rozwojowego

Właśnie współbrzmienie tych perspektyw pozwala zrozumieć rozwój Yiwu jako proces, którego nie da się sprowadzić do prostego przeciwstawienia spontanicznego rynku administracyjnemu planowaniu. Szczególne znaczenie ma tu porównanie Yiwu z innymi ośrodkami CR Express – pozwala ono bowiem zidentyfikować warunki, w których przedsiębiorczość prywatna staje się inicjatorem budowy międzynarodowej infrastruktury rynkowej. W Chongqingu pierwotny impuls wynikał przede wszystkim z potrzeb wielkiego klastra przemysłowego, wymagającego sprawnej komunikacji transportowej. W Chengdu kluczowa okazała się zdolność sektora publicznego do konsolidowania zasobów i zwiększania skali działań, natomiast Zhengzhou rozwijało funkcje centralnego węzła logistycznego dla rozległego zaplecza produkcyjnego. Wuhan wykorzystywało zróżnicowany potencjał przemysłowy i multimodalny, podczas gdy Yiwu oparło swoją ekspansję na społecznie zakorzenionej przedsiębiorczości kupieckiej.

Nie oznacza to, że te modele są od siebie całkowicie odseparowane, gdyż wszystkie korzystały zarówno z zasobów publicznych, jak i aktywności firm. Istotne pozostaje jednak zróżnicowanie mechanizmów inicjowania i koordynowania rynku. Dlatego też doświadczenie Yiwu jest szczególnie wartościowym materiałem do analizy społecznych źródeł innowacji instytucjonalnej.

Rozwiązania takie jak market procurement trade nie powstały jako abstrakcyjne konstrukcje administracyjne, lecz wyewoluowały w odpowiedzi na konkretne problemy, z jakimi przedsiębiorcy mierzyli się w praktyce handlu międzynarodowego. Podobnie działalność Tianmeng była próbą wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej do zaspokojenia potrzeb rozproszonych sieci kupieckich; późniejsza integracja z podmiotami państwowymi wynikała z potrzeby zwiększenia skali i sprawności organizacyjnej. Yiwu pokazuje zatem, że innowacja instytucjonalna rozwija się dzięki wzajemnemu oddziaływaniu oddolnych praktyk gospodarczych oraz zdolności administracji do ich rozpoznawania, legalizowania i wspierania. Taki model nie znosi znaczenia politycznego kierownictwa państwa, ale nadaje kluczową rolę informacjom i kompetencjom, które znajdują się poza bezpośrednią strukturą aparatu urzędniczego.

Na poziomie ogólnej teorii rozwoju można uznać Yiwu za przykład państwa rozwojowego, które wspiera rynek poprzez tworzenie ram instytucjonalnych, a nie tylko przez finansowanie wybranych projektów produkcyjnych. Taka zdolność wymaga wiedzy o potrzebach uczestników gospodarki, elastyczności regulacyjnej i odwagi w eksperymentowaniu z nowymi rozwiązaniami. Jednocześnie trwałość tego modelu zależy od przejrzystości relacji między administracją a biznesem oraz odporności na zawłaszczanie zasobów publicznych przez podmioty uprzywilejowane. W tym ujęciu miarą skuteczności polityki rozwojowej nie jest sam wzrost liczby firm czy obrotów, lecz zwiększanie zdolności gospodarki do samodzielnego wytwarzania nowych relacji handlowych i kompetencji organizacyjnych odpowiadających na potrzeby społeczne. W świetle historii Yiwu interesujące staje się ponadto znaczenie regionalnego uczenia się instytucjonalnego, którego efekty mogą wykraczać poza granice jednego miasta.

Reforma handlu zagranicznego, wypracowana w lokalnym środowisku kupieckim, została później zastosowana w innych regionach Chin, a doświadczenie integracji prywatnych i publicznych platform logistycznych może służyć za punkt odniesienia dla kolejnych inwestycji infrastrukturalnych. Nie oznacza to jednak, że rozwiązania te należy przenosić mechanicznie do innych systemów gospodarczych. Ich skuteczność zależy od charakteru przedsiębiorczości, struktury rynku i jakości administracji; kluczowe jest więc identyfikowanie zasad ogólnych przy jednoczesnym uwzględnieniu historycznej specyfiki każdego przypadku. Z tej perspektywy badanie Yiwu wykracza poza opis chińskiego sukcesu gospodarczego, dostarczając materiału do analizy warunków powstawania rynku w zróżnicowanych systemach instytucjonalnych. Warto przy tym

zwrócić uwagę na samo pojęcie sukcesu gospodarczego, które znaczy co innego dla państwa, miasta, przedsiębiorcy czy pracownika. Dla administracji rozwój Yiwu jest dowodem skuteczności strategii modernizacyjnej, dla kupców – szansą na zysk i ekspansję, a dla pracowników – źródłem zatrudnienia i poprawy warunków życia.

Synergia instytucji i przedsiębiorczości warunkuje trwałość integracji

Nie istnieje jednak konieczna zgodność wszystkich tych interesów; zwiększanie skali handlu może bowiem współistnieć z rosnącą konkurencją cenową, presją na wynagrodzenia i koncentracją korzyści w określonych częściach systemu gospodarczego. Z perspektywy etyki rozwoju konieczne pozostaje zatem uwzględnienie wielowymiarowości rezultatów, których nie da się wyczerpująco opisać jedynie wartością eksportu, liczbą kontenerów czy rozmiarami infrastruktury.

Szczególnie istotne staje się pytanie, czy powstający system zwiększa rzeczywiste możliwości działania szerokiej grupy uczestników rynku, czy przede wszystkim wzmacnia pozycję podmiotów już dysponujących znaczącymi zasobami organizacyjnymi. Współczesna chińska strategia modernizacji w stylu chińskim, w której coraz większego znaczenia nabierają wspólny dobrobyt, zaawansowanie technologiczne i rozwój rynku wewnętrznego, tworzy dodatkową ramę interpretacyjną dla dalszej ewolucji Yiwu. Miasto może wykorzystywać własną przewagę handlową do rozwijania bardziej zaawansowanych funkcji gospodarczych, jednak jego przyszła pozycja zależy od zdolności reagowania na zmiany międzynarodowego popytu, konkurencję cyfrową i rosnące wymagania regulacyjne na zagranicznych rynkach. Szczególnym wyzwaniem pozostaje utrzymanie konkurencyjności w warunkach, w których sama dostępność niskokosztowych towarów przestaje być wystarczającym źródłem przewagi.

Przyszłość miasta wiąże się zatem z rozwijaniem kompetencji projektowych, logistycznych, informacyjnych i finansowych, które mogą zwiększyć udział miejscowych przedsiębiorstw w tworzeniu wartości dodanej. Transformacja ta wymaga jednak zachowania przestrzeni dla oddolnej przedsiębiorczości, której historyczne znaczenie było jednym z podstawowych czynników rozwoju rynku. Przykład Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego Yiwu wskazuje na szczególną właściwość współczesnej integracji gospodarczej: jej trwałość zależy nie tylko od politycznych porozumień i materialnych inwestycji, lecz również od istnienia społecznych sieci zdolnych do rzeczywistego wykorzystywania nowej infrastruktury. Połączenie kolejowe między Chinami a Hiszpanią mogło uzyskać znaczenie gospodarcze właśnie dlatego, że istniały już przedsiębiorstwa zainteresowane

jego wykorzystaniem, sieci dystrybucji towarów i uczestnicy posiadający odpowiednie kompetencje handlowe.

Równocześnie funkcjonowanie tych relacji wymagało rozwoju instytucji publicznych, które umożliwiały organizację transportu, obsługę celną i ograniczanie kosztów międzynarodowych transakcji. Rynek powstaje zatem jako rezultat współdziałania infrastruktury materialnej, organizacji społecznej i reguł instytucjonalnych, których wzajemne dopasowanie określa zakres możliwych korzyści gospodarczych. Przypadek Yiwu ukazuje również, że długookresowa zdolność do budowania rynku nie jest równoznaczna z całkowitym podporządkowaniem działalności przedsiębiorstw jednej strukturze administracyjnej. W określonych warunkach bardziej produktywne może okazać się tworzenie infrastruktury i reguł umożliwiających działalność licznych operatorów, którzy wykorzystują własną wiedzę i kontakty handlowe. W innych przypadkach konieczne pozostaje większe zaangażowanie sektora publicznego, szczególnie gdy przedsięwzięcie wymaga znacznych nakładów kapitałowych i koordynowania działań wielu organizacji. Rozstrzygające znaczenie posiada więc odpowiednie rozpoznanie funkcji wymagających publicznej koordynacji oraz obszarów, w których przedsiębiorcza inicjatywa i konkurencja zapewniają większą elastyczność działania. Właśnie ta zdolność do instytucjonalnego różnicowania rozwiązań stanowi jeden z najważniejszych problemów teoretycznych współczesnego państwa rozwojowego.

Z perspektywy historii gospodarczej szczególnie doniosłe pozostaje to, że miasto wywodzące swój sukces z drobnego handlu i wędrownej przedsiębiorczości stało się uczestnikiem wielkoskalowych przedsięwzięć infrastrukturalnych o znaczeniu międzynarodowym. Proces ten nie stanowi prostego zwycięstwa spontanicznego rynku nad administracyjnym planowaniem ani dowodu, że polityczna koordynacja państwa potrafi samodzielnie stworzyć każdą formę działalności gospodarczej.

Synergia państwa i przedsiębiorczości jako klucz do integracji eurazjatyckiej

Przykład ten pokazuje raczej, że rozwój może następować poprzez stopniowe przekształcanie relacji między kompetencjami społecznymi, instytucjami publicznymi a możliwościami technologicznymi. Tradycyjne sieci kupieckie Yiwu stanowiły zasób, którego znaczenie wzrosło wraz z liberalizacją gospodarki, a kolejne reformy i inwestycje pozwoliły zwiększyć skalę jego wykorzystania. W tym sensie historia miasta ilustruje proces, w którym rozwój instytucjonalny umożliwia przekucie istniejących potencjałów społecznych w bardziej złożone zdolności gospodarcze.

Wartość doświadczenia Yiwu polega przede wszystkim na wykazaniu, że państwo rozwojowe może osiągać istotne rezultaty nie tylko poprzez centralne wskazywanie strategicznych branż i bezpośrednie finansowanie gigantów przemysłowych, lecz także przez rozpoznawanie i organizacyjne wspieranie aktywności wyrastającej z oddolnych inicjatyw. W takim modelu instytucje publiczne tworzą warunki, w których indywidualne kompetencje, sieci przedsiębiorczości i innowacje organizacyjne zyskują znaczenie wykraczające poza pierwotną skalę działania. Nie oznacza to jednak eliminacji sprzeczności między interesami uczestników rynku; wraz ze wzrostem skali działalności rośnie bowiem znaczenie koncentracji kapitału, nierówności w dostępie do informacji oraz możliwości wpływania na regulacje. Właściwa ocena wymaga zatem jednoczesnego rozpoznania źródeł sukcesu i instytucjonalnych warunków ograniczania jego negatywnych skutków.

Zasadnicza teza wynikająca z analizy Yiwu prowadzi do rozróżnienia między gospodarką, w której administracja traktuje rynek głównie jako instrument realizacji własnych celów, a taką, w której instytucje państwowe potrafią wykorzystać wiedzę i inicjatywę uczestników rynku jako niezależne źródło rozwoju. W praktyce chińskiej oba mechanizmy współistnieją, a ich proporcje zmieniają się zależnie od rodzaju przedsięwzięcia, struktury własności czy uwarunkowań historycznych. Yiwu ukazuje jednak szczególnie wyraźnie znaczenie drugiego z nich, gdyż jego rozwój oparto na sieciach prywatnej przedsiębiorczości, których kompetencji nie można było całkowicie zastąpić administracyjną mobilizacją kapitału. Państwo uczestniczyło w budowie rynku poprzez legalizację działalności, organizację infrastruktury, reformy celne i tworzenie ram integracji międzynarodowej, lecz rzeczywista dynamika wymiany pozostawała zależna od aktywności przedsiębiorców, kupców i organizacji pośredniczących. Z perspektywy Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego doświadczenie to stanowi kluczową lekcję instytucjonalną.

Transkontynentalna integracja gospodarcza nie polega bowiem wyłącznie na łączeniu odległych obszarów infrastrukturą transportową, lecz także na tworzeniu społecznych i organizacyjnych warunków, w których liczne firmy mogą wykorzystać nowe możliwości wymiany. Im więcej uczestników rynku, tym ważniejsze stają się przejrzyste reguły dostępu, sprawne mechanizmy rozstrzygania sporów i zdolność instytucji do ograniczania kosztów transakcyjnych. Jednocześnie rozwój wielkich platform cyfrowych i infrastrukturalnych zwiększa ryzyko koncentracji władzy gospodarczej, co wymaga coraz bardziej zaawansowanej ochrony konkurencji.

Właśnie dlatego przyszłość eurazjatyckiej współpracy zależy nie tylko od liczby połączeń kolejowych czy wartości inwestycji, ale przede wszystkim od jakości instytucji umożliwiających szeroki udział przedsiębiorców w tworzeniu nowych rynków. Doświadczenie Yiwu pozwala przejść do szerszej analizy relacji między chińską polityką infrastrukturalną a współczesnymi europejskimi strategiami

rozwoju. Unia Europejska opiera się na odmiennych podstawach politycznych i prawnych, ale podobnie jak Chiny mierzy się z problemami transformacji przemysłowej, konkurencyjności technologicznej, odporności łańcuchów dostaw i finansowania infrastruktury. Interesujące staje się zatem porównanie chińskiej zdolności do mobilizowania inwestycji i regionalnego eksperymentowania z europejskimi mechanizmami regulacji konkurencji, wspólnym rynkiem, polityką spójności oraz wspieraniem innowacji. Nie chodzi tu o wskazywanie jednego modelu jako uniwersalnie doskonalszego, lecz o rozpoznanie instytucjonalnych warunków skutecznego rozwoju i kosztów wynikających z odmiennych sposobów organizowania państwa i rynku. Dopiero takie zestawienie pozwoli określić możliwości i zagrożenia, jakie dla gospodarek europejskich niesie rozwój chińskiego systemu transkontynentalnej integracji gospodarczej.

> Czy w świecie zdominowanym przez algorytmy wielkich platform i betonowe arterie transportowe pozostanie jeszcze miejsce na spontaniczną, oddolną przedsiębiorczość? Przypadek Yiwu sugeruje, że infrastruktura jest jedynie martwym szkieletem, który ożywa dopiero dzięki społecznym sieciom zaufania i handlowej intuicji. Prawdziwym wyzwaniem nie jest więc pytanie o liczbę nowych torów kolejowych, lecz o to, czy potrafimy stworzyć system, w którym technologia wspiera ludzką inicjatywę, zamiast ją całkowicie zawłaszczyć.

Inspiracje

[1] 

"The China-Europe Railway Express" Bai Gao

Springer Nature | ISBN: 9789811928826

Bai Gao (ur. 1955) jest socjologiem i profesorem socjologii na Uniwersytecie Duke'a. Uzyskał tytuł licencjata i magistra na Uniwersytecie Pekińskim, a następnie doktorat z socjologii na Uniwersytecie Princeton w 1994 roku. Główne obszary badań Gao obejmują socjologię ekonomiczną, socjologię historyczno-porównawczą, międzynarodową ekonomię polityczną i porównawczą ekonomię polityczną. Jego badania naukowe wniosły znaczący wkład w badania nad kapitalizmem wschodnioazjatyckim, w szczególności w analizę ewolucji japońskiej polityki przemysłowej, ideologii ekonomicznej oraz powojennego wzrostu gospodarczego i stagnacji. W ostatnich latach Gao koncentrował się na chińskiej polityce przemysłowej i globalnej infrastrukturze gospodarczej, badając innowacje technologiczne w systemach kolei dużych prędkości i euroazjatyckich sieciach logistycznych, w tym China-Europe Railway Express oraz Inicjatywę Pasa i Szlaku.

Bai Gao *(born 1955) is a sociologist and Professor of Sociology at Duke University. He received his bachelor's and master's degrees from Peking University before earning his Ph.D. in sociology from Princeton University in 1994. Gao's primary areas of research include economic sociology, comparative-historical sociology, international political economy, and comparative political economy. His scholarship has made substantial contributions to the study of East Asian capitalism, particularly analyzing the evolution of Japanese industrial policy, economic ideology, and postwar growth and stagnation. In recent years, Gao has focused on Chinese industrial policy and global economic infrastructure, investigating technological innovation in high-speed rail systems and Eurasian logistics networks, including the China-Europe Railway Express and the Belt and Road Initiative.*

Duke University

Literatura uzupełniająca

Książki

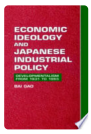
Książki autora i dzieła przywołane w tekście:



[1] **"Japan's Economic Dilemma"**

Bai Gao

2001 | Cambridge University Press | ISBN: 9780521793735



[2] **"Economic Ideology and Japanese Industrial Policy"**

Bai Gao

2002 | Cambridge University Press | ISBN: 9780521894500

[3] **"The Social Origin of Economic Reasoning"**

Bai Gao

1994



[4] **"High-Speed Rail: an Analysis of the Chinese Innovation System"**

Bai Gao

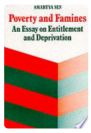
2019 | World Scientific Publishing Company | ISBN: 9789811206740

[5] **"Zhong guo li shi wen wu qu tan"**

Zhen Bai Gao

1957

Książki autorów przywoływanych i literatura pokrewna:



[6] **"Poverty and Famines: An Essay on Entitlement and Deprivation"**

Amartya Sen

Oxford University Press | ISBN: 9780198284635

[7] **"India: Economic Development and Social Opportunity"**

Amartya Sen



[8] **"Belt And Road Initiative And The World's Largest Small Commodity Market, The: Yiwu Business Circle"**

Lijun Lu

2020 | World Scientific | ISBN: 9789811207778

Artykuły naukowe

Prace autorów przywoływanych w tekście:

[1] "Embedded Autonomy: States and Industrial Transformation."

Alejandro Portes, Peter Evans

1996 | Contemporary Sociology | DOI: 10.2307/2077169

Źródło

[2] "The State as Problem and Solution:"

Peter Evans

The Politics of Economic Adjustment | DOI: 10.2307/j.ctv39x8b8.9

Źródło

[3] "CHAPTER THREE. The State as Problem and Solution: Prédation, Embedded Autonomy, and Structural Change"

Peter Evans

1992 | The Politics of Economic Adjustment | DOI: 10.1515/9780691188034-007

Źródło

[4] "What do We Want From a Theory of Justice? *"

Amartya Sen

2017 | Routledge eBooks | DOI: 10.4324/9781315236322-4

Źródło

[5] "The Informational Basis of Social Choiceprotect11For helpful discussions I am grateful to Kenneth Arrow and Kotaro Suzumura."

Amartya Sen

2011 | Handbook of social choice and welfare | DOI: 10.1016/s0169-7218(10)00014-6

Źródło

[6] "The Concept of Efficiency"

Amartya Sen, M. Parking, A. R. Nobay

1975

Źródło

[7] "The Road from Serfdom: Amartya Sen Argues That Growth Is Not Enough"

Richard N. Cooper, Amartya Sen

2000 | Foreign Affairs | DOI: 10.2307/20049621

Źródło

[8] "Transaction costs through time"

Douglass C. North

1997 | Transaction Cost Economics | DOI: 10.4337/9781035335114.00013

Źródło

[9] "Institutions, Transaction Costs, and the Rise of Merchant Empires"

Douglass C. North

1991 | The Political Economy of Merchant Empires | DOI: 10.1017/cbo9780511665288.002

Źródło

[10] "INSTITUTIONS, TRANSACTION COSTS AND ECONOMIC GROWTH"

DOUGLASS C. NORTH

1987 | Economic Inquiry | DOI: 10.1111/j.1465-7295.1987.tb00750.x

Źródło

[11] "3. Constraints On Institutional Innovation"

Douglass C. North

2010 | Agriculture, Environment, and Health | DOI: 10.5749/9780816685264-004

Źródło

Artykuły naukowe autora:

[12] "Japan's Economic Dilemma: The Institutional Origin of Prosperity and Stagnation"

Chikako Usui, Bai Gao

2003 | Contemporary Sociology A Journal of Reviews | DOI: 10.2307/3089589

Źródło

[13] "Japan's Economic Dilemma"

Bai Gao

2001 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511612930

Źródło

[14] "The Postwar Japanese Economy"

Bai Gao

2007 | Blackwell Publishing Ltd eBooks | DOI: 10.1002/9780470751398.ch18

Źródło

[15] "Neoliberal and Classical Developmentalism: A Comparative Analysis of the Chinese and Japanese Models of Economic Development"

Bai Gao

2013 | Palgrave Macmillan UK eBooks | DOI: 10.1057/9781137323088_4

Źródło

[16] "The Informal Economy in the Era of Information Revolution and Globalization: The Shanzhai 〖CellPhone Industry in China"

Bai Gao

2011 | 社会杂志

Źródło

[17] "The Rubik's Cube state: A reconceptualization of political change in contemporary China"

Bai Gao

2009 | Research in the sociology of work | DOI: 10.1108/s0277-2833(2009)0000019017

Źródło

[18] "Globalization and Domestic Coping Strategies: The Development of China's Industrial Clusters"

Guowu Li, Bai Gao

2020 | İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi / İstanbul University Journal of Sociology | DOI: 10.26650/sj.2020.40.2.0057

Źródło

[19] "The Implications of China's HSR Innovation System"

Bai Gao

2020 | WORLD SCIENTIFIC eBooks | DOI: 10.1142/9789811206757_0009

Źródło

[20] "Japan's Political Marketplace By J. Mark Ramseyer and Frances McCall Rosenbluth. Cambridge: Harvard University Press, 1993. viii, 262 pp. $39.95. - The Japanese Experience of Economic Reforms. Edited by Juro Teranishi and Yutaka Kosai. New York: Martin's Press, 1993. viii, 398 pp. $69.95."

Bai Gao

1994 | The Journal of Asian Studies | DOI: 10.2307/2059889

Źródło

[21] "The social origin of economic reasoning : three changing paradigms in japanese economic policy, 1931-1965"

Bai Gao

1993 | UMI Dissertation Service eBooks

Źródło

Treść tworzy Fundacja Dobre Państwo.
Redaguje i publikuje APA ONE, autorski system redakcyjny Fundacji oparty na AI.
APA ONE Publishing System
Fundacja Dobre Państwo © 2026
Article ID: 253c85d1-a0a8-4093-b408-9378d9480796