Ekonomiczne granice chińskiego modelu rozwojowego na przykładzie Ekspresu Chiny-Europa i książki Bai Gao The China-Europe Railway Express

AUTOR

Fundacja Dobre Państwo

STRESZCZENIE / ABSTRACT

Artykuł analizuje ewolucję i ograniczenia chińskiego modelu gospodarczego, przechodząc od fazy spektakularnej industrializacji do problemu malejącej krańcowej produktywności inwestycji. Autor wskazuje na ryzyko nadmiernej akumulacji kapitału i utrzymywania nieefektywnych przedsiębiorstw poprzez system subsydiów. Wykorzystując teorie Solowa i Schumpetera, tekst wyjaśnia, że dalszy wzrost Chin zależy nie od skali nakładów infrastrukturalnych, lecz od jakości alokacji zasobów oraz zdolności do innowacji strukturalnych. Na przykładzie Ekspresu Chiny-Europa ukazano napięcie między strategicznymi celami państwa a realną efektywnością rynkową, podkreślając konieczność przejścia od ilościowego zwiększania mocy produkcyjnych ku optymalizacji jakościowej i eliminowaniu podmiotów nieproduktywnych.

The article analyzes the evolution and limitations of the Chinese economic model, moving from the phase of spectacular industrialization to the problem of diminishing marginal productivity of investment. The author points to the risk of excessive capital accumulation and the maintenance of inefficient enterprises through a system of subsidies. Drawing on the theories of Solow and Schumpeter, the text explains that China's further growth depends not on the scale of infrastructure spending, but on the quality of resource allocation and the capacity for structural innovation. Using the example of the China-Europe Railway Express, it illustrates the tension between the state's strategic goals and real market efficiency, emphasizing the need to transition from quantitative increases in production capacity toward qualitative optimization and the elimination of unproductive entities.

Artykuł analizuje krytyczny punkt zwrotny w chińskim modelu państwa rozwojowego, posługując się przykładem Ekspresu Chiny-Europa jako soczewką dla szerszych procesów gospodarczych. Autor stawia tezę, że dotychczasowa strategia oparta na masowej mobilizacji kapitału, agresywnym subsydiowaniu infrastruktury i ekspansywnej polityce inwestycyjnej wyczerpała swoją efektywność krańcową. W obliczu nasycenia kapitałem i zmian demograficznych, Chiny stają przed koniecznością przejścia od ilościowej akumulacji do jakościowej alokacji zasobów. Tekst dowodzi, że bez wprowadzenia rygorystycznej dyscypliny ekonomicznej i odejścia od 'konkurencji inwolucyjnej' (neijuan) – czyli wyniszczającej rywalizacji opartej na zbijaniu cen przy braku wzrostu produktywności – kraj ryzykuje utrwalenie nieefektywnych struktur, nadprodukcję i systemowe zadłużenie. Analiza ta rzuca nowe światło na paradoks chińskiego sukcesu: instrumenty, które umożliwiły spektakularny skok industrialny, stają się obecnie barierą dla zrównoważonego rozwoju, wymagając ewolucji od roli państwa-mobilizatora do roli selektywnego regulatora.

SŁOWA KLUCZOWE

chiński model rozwojowy | Ekspres Chiny-Europa | produktywność czynników produkcji | subsydia frachtowe | dodatnie efekty zewnętrzne | konkurencja inwolucyjna neijuan | miękkie ograniczenie budżetowe | krańcowa produktywność inwestycji | ochrona raczkującego przemysłu | subsydia inframarginalne | teoria gier ewolucyjnych | alokacja kapitału | nadmierne zdolności produkcyjne | konsolidacja funkcjonalna

Granice efektywności chińskiego modelu mobilizacji kapitału

Granice i możliwości chińskiego państwa rozwojowego. Ekonomia subsydiów, oligopolistyczna organizacja konkurencji, nadmierne zdolności produkcyjne, zadłużenie regionalne, przemiany demograficzne i trwałość instytucjonalna Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego

Analiza historycznych źródeł chińskiej zdolności do mobilizowania zasobów, budowy infrastruktury transkontynentalnej i tworzenia nowych instytucji rynkowych prowadzi do pytania o zasadniczym

znaczeniu dla współczesnej ekonomii politycznej. Chodzi o określenie warunków, w których aktywna polityka państwa trwale zwiększa produktywność, oraz mechanizmów, przez które ta sama polityka może doprowadzić do nadmiernej akumulacji kapitału, utrwalania nieefektywnych przedsiębiorstw i powstawania nowych zależności finansowych. Doświadczenie Chin to bowiem nie tylko historia spektakularnej industrializacji, rozwoju handlu czy przekształcania obszarów kontynentalnych w przestrzeń intensywnej wymiany gospodarczej.

Obejmuje ono również narastające sprzeczności: między celami inwestycyjnymi a rzeczywistą strukturą popytu, centralnym kierownictwem politycznym a konkurencją lokalnych administracji, mobilizowaniem kredytu a zdolnością do jego spłaty, czy wreszcie zwiększaniem mocy produkcyjnych a społecznymi warunkami podziału wytworzonej wartości. Dlatego naukowa analiza chińskiego modelu rozwojowego wymaga przejścia od rekonstrukcji źródeł sukcesu ku rozpoznaniu wewnętrznych ograniczeń, których znaczenie rośnie wraz ze zmianą struktury gospodarki i warunków międzynarodowej konkurencji. Szczególnie ważne jest odrzucenie metodologicznego uproszczenia, według którego wysoki wzrost gospodarczy w danym okresie stanowi wystarczający dowód trwałej efektywności wszystkich instytucji za niego odpowiedzialnych. Rozwój gospodarczy to proces historyczny; znaczenie poszczególnych czynników zmienia się wraz ze wzrostem dochodów, kapitału, wiedzy i stopnia urbanizacji. Instrumenty skuteczne w gospodarce z ogromnymi niedoborami infrastrukturalnymi i niewykorzystaną siłą roboczą mogą przynosić znacznie słabsze rezultaty w warunkach nasycenia kapitałem i zmieniającej się demografii.

Podczas gdy budowa pierwszego połączenia kolejowego między głównymi ośrodkami gospodarczymi może radykalnie obniżyć koszty transportu, kolejna inwestycja o podobnej skali często jedynie nieznacznie zwiększa przepustowość systemu. W konsekwencji kluczowym problemem staje się nie tyle wielkość nakładów, co krańcowa produktywność kolejnych inwestycji oraz zdolność instytucji do rozpoznawania aktualnych potrzeb gospodarczych. W klasycznej teorii wzrostu Roberta Solowa istotne jest rozróżnienie między akumulacją kapitału a wzrostem produktywności czynników produkcji. Zwiększanie zasobu maszyn, budynków i infrastruktury podnosi wolumen produkcji, lecz przy określonych założeniach technicznych kolejne jednostki kapitału przynoszą malejące przyrosty produktu. Długookresowa dynamika dochodów wymaga zatem zwiększenia efektywności wykorzystania zasobów, gdzie kluczową rolę odgrywają postęp technologiczny, jakość organizacji i kompetencje pracowników.

W odniesieniu do Chin teoria ta wyjaśnia, dlaczego wcześniejsza skuteczność modelu opartego na wysokiej stopie inwestycji nie gwarantuje podobnej dynamiki w przyszłości. Gospodarka z rozbudowaną infrastrukturą transportową, energetyczną i przemysłową potrzebuje zaawansowanych mechanizmów identyfikacji projektów zapewniających rzeczywisty wzrost

produktywności. Rozwój nie może polegać już tylko na zwiększaniu skali; kluczowa staje się jakość alokacji kapitału, dyfuzja innowacji i eliminowanie nieefektywnych zastosowań zasobów. Z perspektywy teorii Josepha Schumpetera rozumowanie to należy uzupełnić o analizę innowacji i przemian strukturalnych. Rozwój gospodarczy nie odbywa się jedynie przez stopniowe zwiększanie wydajności istniejących firm, lecz poprzez powstawanie nowych produktów, relacji handlowych i sposobów organizacji produkcji. W tym procesie niektóre wcześniejsze zastosowania kapitału stają się nieopłacalne, a zasoby muszą zostać przeniesione do bardziej produktywnych przedsięwzięć. Kluczowa jest więc zdolność systemu finansowego i organizacyjnego do odróżnienia przedsiębiorstw przejściowo ponoszących koszty innowacji od podmiotów, których działalność nie ma realistycznych perspektyw osiągnięcia trwałej efektywności.

Subsydia jako narzędzie przełamywania barier rynkowych

W przypadku chińskiej polityki przemysłowej rozróżnienie to jest szczególnie trudne, gdyż część przedsiębiorstw realizuje równocześnie cele komercyjne i strategiczne, a administracje publiczne mogą mieć polityczne powody do utrzymywania działalności, której ekonomiczne uzasadnienie już dawno osłabło.

W kwestii oceny Ekspresu Chiny-Europa problem ten jest kluczowy, ponieważ jego rozwój wiązał się z publicznym finansowaniem początkowych kosztów organizacji nowych usług. Autor książki wskazuje na szczególną rolę władz lokalnych, które wykorzystywały subsydia frachtowe, finansowanie infrastruktury i działalność przedsiębiorstw powiązanych z administracją, aby uruchamiać kolejne połączenia i zwiększać ich liczbę. Zwraca on jednocześnie uwagę na dwuznaczność tego mechanizmu: wsparcie mogło obniżać bariery wejścia na rynek, ale w warunkach intensywnej konkurencji między miastami sprzyjało również zbijaniu stawek transportowych i powielaniu przedsięwzięć. Ta sama polityka mogła zatem tworzyć nowe możliwości gospodarcze, jak i prowadzić do nieefektywnego wykorzystania zasobów publicznych.

Rozstrzygnięcie tej sprzeczności wymaga zastosowania aparatu ekonomii dobrobytu, teorii organizacji przemysłu i finansów publicznych. Należy przy tym unikać utożsamiania bezpośredniej straty operatora z całkowitą stratą społeczną oraz nie można uznawać każdej deklarowanej korzyści strategicznej za wystarczające uzasadnienie subsydium. Punktem wyjścia analizy pozostaje rozróżnienie między prywatną a społeczną stopą zwrotu przedsięwzięcia.

Przedsiębiorstwo logistyczne uwzględnia przede wszystkim przychody z przewozów oraz koszty bezpośrednio z nimi związane, podczas gdy rozwój nowego połączenia może generować korzyści dla podmiotów nieuczestniczących w finansowaniu usługi. Zwiększenie dostępności transportowej poprawia warunki inwestycyjne w regionie, umożliwia powstawanie nowych firm i pozwala ograniczyć koszty organizacji handlu.

W ekonomii zjawiska te określa się mianem dodatnich efektów zewnętrznych, których wartość nie znajduje pełnego odzwierciedlenia w cenie usługi. Jeśli prywatna stopa zwrotu jest niższa od społecznej, rynek może wytwarzać mniejszą skalę działalności, niż byłoby to uzasadnione z perspektywy całego społeczeństwa. W takich warunkach wsparcie publiczne znajduje racjonalne uzasadnienie, o ile wielkość korzyści zewnętrznych przewyższa koszty finansowania i organizacji interwencji.

W przypadku transkontynentalnych przewozów kolejowych kluczowe są znaczne koszty inicjowania działalności, których pojedynczy przedsiębiorca może nie chcieć ponosić w obliczu niepewnego popytu. Uruchomienie regularnego połączenia wymaga bowiem zgromadzenia ładunków, uzgodnienia dostępu do infrastruktury, organizacji terminali i zbudowania relacji z zagranicznymi operatorami. Firmy potencjalnie zainteresowane usługą mogą jednak wstrzymywać decyzje inwestycyjne do czasu uzyskania pewności co do jej stabilnego funkcjonowania. Powstaje wówczas szczególny problem koordynacyjny: popyt na przewozy zależy od istnienia oferty, a opłacalność uruchomienia tej oferty zależy od wcześniejszego zgromadzenia odpowiedniego popytu. W ekonomii rozwoju sytuacja ta odpowiada mechanizmom uzasadniającym skoordynowaną interwencję inwestycyjną, analizowanym m.in. przez Paula Rosensteina-Rodana i Alberta Hirschmana. Wsparcie publiczne pozwala przezwyciężyć początkową niezgodność oczekiwań uczestników rynku, jednak jego długookresowa racjonalność zależy od tego, czy przedsięwzięcie zyska zdolność do funkcjonowania w warunkach komercyjnych.

Warunkowość wsparcia jako klucz do efektywności

W tym kontekście warto przywołać koncepcję ochrony raczkującego przemysłu, wywodzącą się z dziewiętnastowiecznych rozważań Friedricha Lista i wcześniejszego dorobku Alexandra Hamiltona. Jej głównym założeniem jest możliwość uzasadnienia czasowego wsparcia działalności, która na początku cechuje się niską konkurencyjnością, ale ma realne perspektywy wzrostu produktywności dzięki efektowi uczenia się, zwiększaniu skali i rozwojowi kompetencji. Nie można jednak utożsamiać tej argumentacji z bezwarunkową ochroną każdego nowego sektora – samo występowanie początkowych strat nie jest dowodem na istnienie potencjalnych korzyści z procesu

uczenia się. Kluczowe jest tu rozróżnienie kosztów przejściowych, które powinny maleć wraz z nabywaniem doświadczenia, od kosztów strukturalnych wynikających z trwałego niedopasowania technologii albo lokalizacji do rzeczywistych warunków gospodarczych. Przedsięwzięcie, które nie ma szans na osiągnięcie odpowiedniej produktywności, może pochłaniać kolejne transfery publiczne, nigdy nie stając się samodzielnym rynkowo.

Właśnie dlatego argumentacja za wspieraniem młodych sektorów musi być uzupełniona o kryteria wycofywania pomocy i odpowiedzialność za jej ekonomiczne rezultaty. Alice Amsden w książce Asia's Next Giant z 1989 roku, analizując rozwój gospodarczy Korei Południowej, kładła szczególny nacisk na zdolność państwa do łączenia wsparcia przemysłu z wymaganiami dotyczącymi wyników przedsiębiorstw. Wskazywała, że polityka przemysłowa może korzystać z instrumentów zmieniających rynkową strukturę cen, lecz ich skuteczność zależy od odpowiedniej dyscypliny instytucjonalnej. Firmy korzystające z preferencyjnego finansowania nie powinny mieć bezwarunkowego prawa do dotacji niezależnie od jakości swojej działalności. Wsparcie powinno być uzależnione od osiągania konkretnych rezultatów technologicznych, eksportowych lub produktywnościowych – o ile kryteria te są właściwie skonstruowane i podlegają wiarygodnej weryfikacji. Przeniesienie tej perspektywy na grunt CR Express rodzi pytanie: czy administracje lokalne potrafiły uzależnić finansowanie od poprawy rzeczywistej efektywności operatorów, czy skupiły się jedynie na zwiększaniu liczby pociągów i wartości deklarowanych przewozów?

Problem ten można pogłębić za pomocą teorii pryncypała i agenta, która zwraca uwagę na rozbieżność interesów między podmiotem finansującym działalność a organizacją, która ją bezpośrednio wykonuje.

Ryzyko nieefektywności i subsydiów inframarginalnych

Administracja publiczna może deklarować dążenie do zwiększania społecznej efektywności transportu, podczas gdy operator otrzymujący dotację zależną od liczby kursów bywa zainteresowany maksymalizowaniem tej liczby – nawet wtedy, gdy część pociągów pozostaje słabo wykorzystana. Jeśli system oceny działalności przedsiębiorstwa nie uwzględnia kosztów przewozu i rzeczywistego popytu, może on skłaniać do decyzji formalnie zgodnych z kryteriami dotacyjnymi, lecz ekonomicznie nieuzasadnionych. W szczególnych przypadkach pojawia się możliwość manipulowania klasyfikacją przewozów, organizowania dodatkowych kursów lub przenoszenia ładunków między platformami w celu sztucznego zwiększania mierzonej aktywności. Nie oznacza to, że praktyki te występowały powszechnie we wszystkich chińskich ośrodkach, lecz wskazuje na strukturę bodźców, której konsekwencje powinny zostać poddane empirycznej kontroli.

Z metodologicznego punktu widzenia kluczowe jest to, że wsparcie publiczne może poprawiać wynik finansowy konkretnego operatora, nie zwiększając przy tym łącznej efektywności rynku. Subsydium wypłacane za przewóz kontenera pozwala obniżyć cenę oferowaną klientowi, jednak część tej korzyści może przypadać przedsiębiorstwom już prowadzącym działalność handlową, które korzystałyby z usług transportowych również bez dopłaty. W takim przypadku transfer publiczny nie tworzy w całości nowego popytu, lecz częściowo zmienia podział istniejących dochodów. Jeśli przewóz kolejowy zastępuje tańszą usługę morską bez wystarczającego uzasadnienia czasowego lub środowiskowego, subsydium może prowadzić do nieefektywnego przesunięcia ładunków między gałęziami transportu. Z drugiej strony, jeżeli zwiększenie częstotliwości połączeń pozwala firmom ograniczyć zapasy i koszty produkcji, korzyść społeczna może przekraczać różnicę między prywatną ceną przewozu a jego bezpośrednim kosztem.

Właściwa ocena wymaga zatem określenia kontrfaktycznego scenariusza, który opisuje prawdopodobną organizację wymiany w sytuacji braku wsparcia publicznego. Szczególnego znaczenia nabiera tu problem tak zwanych subsydiów inframarginalnych, kierowanych do działalności, która i tak zostałaby podjęta bez interwencji państwa.

Jeżeli przedsiębiorstwo byłoby skłonne zapłacić pełną cenę za przewóz kolejowy ze względu na wartość czasu dostawy, dopłata staje się przede wszystkim transferem zwiększającym jego rentowność. W innych przypadkach subsydium umożliwia zawarcie transakcji, do której nie doszłoby przy cenie odpowiadającej pełnym kosztom operatora. Rozróżnienie tych dwóch sytuacji jest trudne, ponieważ administracja nie dysponuje pełną informacją o gotowości klientów do zapłaty i ich alternatywnych możliwościach logistycznych. W ekonomii informacji oznacza to, że skuteczność wsparcia zależy od odpowiedniego projektowania mechanizmów wyboru beneficjentów i ujawniania kosztów. Zastosowanie konkurencyjnych przetargów, ograniczonych czasowo programów finansowania lub kontraktów opartych na wynikach może częściowo zmniejszyć asymetrię informacji, lecz nie eliminuje konieczności profesjonalnej oceny i kontroli.

Konieczność przejścia od subsydiowania do dyscypliny ekonomicznej

Właśnie te dylematy stanowią przedmiot najnowszych badań nad finansowaniem CR Express. W artykule Modeling Subsidy Strategies for the China-Europe Railway Express Based on Evolutionary Game Theory, opublikowanym 9 marca 2026 roku w "Journal of Advanced Transportation", zastosowano model gier ewolucyjnych do analizy decyzji władz lokalnych i operatorów kolejowych.

Autorzy wskazują, że subsydia odegrały kluczową rolę w rozwoju przedsięwzięcia, jednak ich utrzymywanie bez odpowiednich korekt może prowadzić do zniekształceń rynkowych i spadku efektywności. Analiza dowodzi, że optymalny sposób finansowania zależy od struktury kosztów i zachowań uczestników, a nie od uproszczonego założenia, jakoby każda dotacja zwiększała dobrobyt lub że jej całkowite zniesienie byłoby zawsze najlepszym rozwiązaniem. Wyniki modeli ewolucyjnych należy przy tym odróżnić od empirycznego dowodu skuteczności konkretnego programu finansowego, gdyż zależą one od przyjętych funkcji wypłat i założeń dotyczących zachowań uczestników. Ich znaczenie polega przede wszystkim na identyfikacji warunków, w których określone strategie dotacyjne mogą prowadzić do stabilnych rezultatów.

W opublikowanym w kwietniu 2026 roku artykule Sequential Game Analysis of Subsidy Withdrawal and Sustainable Operation of the China Railway Express problem ten rozwinięto poprzez analizę decyzji nadawców ładunków, operatorów kolejowych i administracji publicznej w warunkach konkurencji z transportem morskim. Autorzy wykorzystują model gry sekwencyjnej do badania momentu i sposobu ograniczania wsparcia publicznego, uwzględniając m.in. koszty transportu i organizację przewozów powrotnych. Szczególnie istotna jest intuicja, że gwałtowne wycofanie subsydiów może osłabić usługi, które nie osiągnęły jeszcze stabilności komercyjnej, podczas gdy ich bezterminowe utrzymywanie hamuje dostosowanie cen do rzeczywistych kosztów. Właściwa polityka wymaga zatem określenia sekwencji reform i zmian organizacyjnych, które ograniczą zależność operatorów od środków publicznych. Nie oznacza to jednak możliwości wyznaczenia jednolitego terminu likwidacji dotacji dla całej sieci, gdyż warunki poszczególnych relacji transportowych pozostają zróżnicowane.

Z perspektywy ekonomii instytucjonalnej kluczowe staje się rozróżnienie wsparcia inicjującego rynek od trwałego finansowania infrastruktury o charakterze publicznym. W pierwszym przypadku interwencja ma na celu przezwyciężenie początkowych kosztów koordynacji i niepewności; w drugim zaś zapewnienie dostępności zasobów, których finansowanie wyłącznie przez użytkowników byłoby społecznie nieefektywne. Subsydiowanie bieżącego funkcjonowania operatora kolejowego to co innego niż inwestycja w terminal dostępny dla wielu podmiotów czy modernizacja linii kolejowej. Te rodzaje wydatków generują odmienne korzyści i tworzą różne bodźce rynkowe.

Istotne jest również oddzielenie kosztów infrastruktury od kosztów świadczenia usługi, co pozwala ustalić, czy rentowność przedsiębiorstwa wynika z rzeczywistej sprawności organizacyjnej, czy z korzystania z zasobów publicznych na warunkach niedostępnych dla konkurencji. W tym znaczeniu polityka subsydiów stanowi jeden z podstawowych testów dojrzałości chińskiego państwa rozwojowego.

Zdolność do mobilizowania zasobów publicznych umożliwiła szybkie inicjowanie nowych przedsięwzięć, lecz ich późniejsza trwałość zależy od umiejętności administracji w egzekwowaniu dyscypliny ekonomicznej i uznawaniu kosztów nieudanych inwestycji. Państwo skuteczne w budowie infrastruktury nie musi być równie sprawne w ograniczaniu finansowania projektów, które przestały odpowiadać potrzebom gospodarki. Właśnie dlatego zasadniczego znaczenia nabiera możliwość przechodzenia od ekspansywnej polityki mobilizowania kapitału do bardziej selektywnego sposobu jego alokacji, opartego na jakości usług, rzeczywistym popycie i społecznej efektywności przedsięwzięć. Kolejnym wymiarem ograniczeń chińskiego modelu rozwojowego jest struktura konkurencji między przedsiębiorstwami a administracjami lokalnymi.

W tradycyjnej mikroekonomii zwiększanie liczby niezależnych uczestników rynku może potęgować presję na obniżkę cen i poprawę efektywności, jednak rezultaty zależą od specyfiki technologicznej sektora, wysokości kosztów stałych i możliwości różnicowania usług. W obszarach charakteryzujących się znacznymi korzyściami skali nadmierne rozdrobnienie może utrudniać pełne wykorzystanie infrastruktury i prowadzić do powielania kosztownych inwestycji. Z kolei koncentracja w rękach niewielu operatorów może zwiększać sprawność techniczną, ale jednocześnie tworzyć warunki do ograniczania konkurencji i podnoszenia cen. Właściwa organizacja rynku nie wynika zatem z samej liczby przedsiębiorstw, lecz wymaga rozpoznania relacji między strukturą kosztów, siłą negocjacyjną uczestników, dostępnością infrastruktury a jakością regulacji antymonopolowych. Problem ten jest szczególnie widoczny w przypadku chińskich platform CR Express, gdzie wysokie koszty organizacji przewozów łączą się z intensywną rywalizacją o podobne strumienie ładunków. W klasycznej teorii oligopolu Augustina Cournota przedsiębiorstwa podejmują decyzje o wielkości produkcji, uwzględniając wpływ własnych działań na zachowanie konkurentów i poziom ceny rynkowej.

W modelu Josepha Bertranda zasadniczą zmienną strategiczną staje się natomiast cena oferowanego produktu, której obniżanie może prowadzić do znacznej presji na marże przedsiębiorstw.

Ryzyka subsydiowanej konkurencji i pułapki konsolidacji kapitałowej

Choć oba modele opierają się na uproszczonych założeniach, dostarczają użytecznych narzędzi do interpretacji konkurencji między operatorami logistycznymi. Przedsiębiorstwo organizujące przewozy kolejowe może zwiększać częstotliwość połączeń, by pozyskać więcej klientów, lub obniżać stawki, aby przejąć ładunki obsługiwane dotychczas przez konkurencję.

Jeśli jednak decyzje operatora są częściowo finansowane ze środków publicznych, struktura bodźców zmienia się względem warunków właściwych firmom ponoszącym pełną odpowiedzialność za własne straty. Podmiot korzystający z dotacji może utrzymywać niskie ceny znacznie dłużej, a koszty konkurencji zostają przeniesione na budżety lokalne. W przypadku CR Express rywalizacja ta zyskała dodatkowy wymiar instytucjonalny, gdyż operatorzy pozostawali powiązani z administracjami miast, które dążyły do zwiększenia znaczenia własnych połączeń międzynarodowych.

Władze lokalne traktowały liczbę odprawianych pociągów, wartość handlu zagranicznego i rozwój terminali jako wskaźniki skuteczności polityki gospodarczej. W konsekwencji decyzje o wysokości subsydiów mogły wynikać nie tylko z analizy rentowności usług, ale również z rywalizacji o prestiż polityczny, inwestorów i dostęp do centralnych programów rozwojowych. Co istotne, administracje miast położonych blisko siebie często podejmowały równoległe inwestycje, by przyciągnąć te same grupy klientów. W takich warunkach powstawała konkurencja, której rezultatem nie był wzrost łącznego popytu na transport kolejowy, lecz przede wszystkim przemieszczanie istniejących ładunków pomiędzy subsydiowanymi platformami. Ekonomiczne koszty takiej rywalizacji nie musiały być bezpośrednio widoczne w wynikach przedsiębiorstw, o ile część wydatków pokrywały administracje publiczne.

Autor książki wskazuje na potrzebę zastąpienia niekontrolowanej konkurencji regionalnej bardziej uporządkowanym modelem oligopolistycznym. W ujęciu Bai Gao i Zhihonga Zhena postulowana koncentracja działalności wokół silniejszych ośrodków miałaby umożliwić wykorzystanie korzyści skali, ograniczenie dublowania infrastruktury i zachowanie rywalizacji między kilkoma dużymi platformami. Propozycja ta wynika z rozpoznania, że zarówno skrajna fragmentacja, jak i całkowity monopol generują istotne koszty społeczne. Z perspektywy teorii organizacji przemysłu należy jednak odróżnić oligopol jako strukturę rynku od oligopolu jako rozwiązania bezwarunkowo optymalnego. Sama obecność niewielkiej liczby dużych podmiotów nie gwarantuje konkurencyjnych cen ani innowacyjności. Kluczowe stają się zasady wejścia na rynek, dostęp do infrastruktury i zapobieganie koordynacji zachowań ograniczającej rywalizację. W teorii rynków kontestowalnych Williama Baumola, Johna Panzara i Roberta Williga kluczowa jest możliwość wejścia nowych uczestników, co ogranicza siłę rynkową obecnych graczy. Nawet skoncentrowany sektor może podlegać presji konkurencyjnej, jeśli nowe podmioty mogą rozpocząć działalność bez ponoszenia nieproporcjonalnie wysokich kosztów nieodwracalnych.

W transporcie kolejowym sytuacja jest jednak bardziej złożona, gdyż dostęp do terminali, taboru i kontraktów międzynarodowych wymaga ogromnych zasobów. Koncentracja operatorów może zatem podnosić bariery wejścia, zwłaszcza gdy duże firmy mają uprzywilejowany dostęp do usług

kolejowych i finansowania publicznego. Dlatego polityka promowania struktury oligopolistycznej wymaga jednoczesnego ustanowienia reguł zapewniających otwartość infrastruktury oraz przestrzeń dla wyspecjalizowanych firm logistycznych. Bez takich zabezpieczeń próba ograniczenia kosztów fragmentacji mogłaby doprowadzić do nowych nieefektywności wynikających z nadmiernej koncentracji. Z punktu widzenia ekonomii regulacji kluczowe jest więc rozróżnienie konsolidacji funkcjonalnej i konsolidacji własnościowej. Pierwsza polega na integrowaniu funkcji, takich jak planowanie rozkładów, wymiana informacji, wspólne korzystanie z terminali i harmonizacja dokumentacji, przy zachowaniu odrębności usługodawców. Druga obejmuje natomiast koncentrację kontroli nad działalnością w mniejszej liczbie podmiotów.

W przypadku CR Express część korzyści skali może wynikać z pierwszego rodzaju integracji – lepsza koordynacja przewozów pozwala bowiem zwiększyć wykorzystanie taboru i ograniczyć opóźnienia, niezależnie od liczby firm na rynku. W innych przypadkach konsolidacja kapitałowa prowadzi do oszczędności w zarządzaniu aktywami. Nie istnieje jednak ogólna zasada nakazująca utożsamiać każdą korzyść z koordynacji ze zwiększaniem koncentracji własnościowej. Właściwe rozstrzygnięcie wymaga precyzyjnego wskazania funkcji, których wspólna organizacja realnie zwiększa produktywność.

Ryzyko nadprodukcji i konflikt między zyskiem producenta a korzyścią globalną

Przykłady Chengdu i Yiwu, opisane w poprzednich częściach artykułu, ukazują dwie odmienne drogi rozwiązywania tego problemu. W Chengdu rozwój transportu historycznie wzmacniał rolę przedsiębiorstwa państwowego jako głównego organizatora, natomiast współczesna integracja platform Jinhua i Yiwu opiera się na wykorzystaniu komplementarnych kompetencji sektora publicznego i prywatnego.

Choć oba modele mogą redukować koszty koordynacji, ich skuteczność zależy od jakości zarządzania oraz struktury relacji z klientami. Kluczowe staje się zatem odróżnienie politycznie uzasadnianej konsolidacji od integracji o wyraźnych podstawach ekonomicznych. W pierwszym przypadku łączenie podmiotów wynika z preferencji administracyjnych lub chęci ograniczenia liczby graczy na rynku; w drugim zaś decydująca jest możliwość uzyskania trwałych oszczędności i poprawy jakości usług. Rzetelna ocena wymagałaby porównania kosztów działalności przed i po reorganizacji, z uwzględnieniem zmian popytu, struktury ładunków oraz otoczenia geopolitycznego. Problematyka oligopolistycznej konkurencji uzyskuje szczególną doniosłość

również w odniesieniu do innych chińskich sektorów gospodarki, zwłaszcza przemysłu fotowoltaicznego, hutnictwa, produkcji baterii i pojazdów elektrycznych.

W tych obszarach potężna mobilizacja inwestycji pozwoliła zbudować ogromne moce produkcyjne, podnieść kompetencje technologiczne i obniżyć koszty wytwarzania. Jednocześnie gwałtowny przyrost liczby przedsiębiorstw może prowadzić do sytuacji, w której zdolności wytwórcze przekraczają poziom popytu możliwego do obsłużenia przy cenach gwarantujących rentowność. Pojawia się wówczas presja na obniżanie marż, a firmy dążą do zwiększania sprzedaży nawet kosztem pogarszających się wyników finansowych. Zjawisko to wymaga jednak precyzyjnej diagnozy, gdyż niska cena i szybki wzrost mocy nie są jednoznacznym dowodem nieefektywności. Mogą one wynikać z postępu technologicznego, efektu uczenia się i wzrostu produktywności, co w efekcie realnie obniża społeczny koszt wytwarzania dóbr. W przypadku fotowoltaiki istotne jest rozróżnienie korzyści, jakie czerpią odbiorcy ze spadku cen technologii, od kosztów ponoszonych przez producentów poddanych silnej presji konkurencyjnej. Ekspansja chińskich firm zwiększyła globalną dostępność paneli i komponentów niezbędnych w transformacji energetycznej, co ma kluczowe znaczenie dla redukcji emisji w wielu państwach.

Z drugiej strony nadmierne rozbudowywanie mocy produkcyjnych może prowadzić do strat przedsiębiorstw i konieczności restrukturyzacji inwestycji finansowanych kredytem. Nie ma zatem prostej zbieżności między interesem producenta a interesem globalnego odbiorcy technologii.

Z perspektywy ekonomii dobrobytu część korzyści z tańszych produktów przypada zagranicznym konsumentom i firmom, podczas gdy koszty wcześniejszej ekspansji obciążają chiński system finansowy i budżety publiczne. Właśnie dlatego ocena polityki przemysłowej musi uwzględniać międzynarodowy podział korzyści, a nie ograniczać się jedynie do rachunku rentowności pojedynczego sektora.

Konieczność przejścia od ekspansji do dyscypliny ekonomicznej

W chińskiej debacie gospodarczej coraz większego znaczenia nabiera pojęcie neijuan (内卷), tłumaczone w kontekście ekonomicznym jako konkurencja inwolucyjna albo nadmiernie wyniszczająca rywalizacja. Odnosi się ono do sytuacji, w której uczestnicy rynku zwiększają intensywność działań bez proporcjonalnego wzrostu produktywności i łącznych korzyści gospodarczych. W praktyce przejawia się to poprzez obniżanie cen, mnożenie podobnych produktów, intensyfikację pracy oraz inwestowanie w zdolności produkcyjne, których pełne

wykorzystanie pozostaje niepewne. Pojęcie to nie powinno być jednak utożsamiane z każdą formą ostrej konkurencji, gdyż ta może również przyspieszać innowacje i ograniczać nieuzasadnione marże. Kluczowe jest zatem rozróżnienie rywalizacji zwiększającej efektywność dynamiczną od takiej, która polega przede wszystkim na przenoszeniu strat pomiędzy uczestnikami rynku a ich finansistami. W 2026 roku chińskie instytucje regulacyjne kontynuowały działania zmierzające do ograniczania tak rozumianej konkurencji inwolucyjnej, szczególnie w sektorach poddanych silnej presji cenowej i rentowności. W lipcu informowano o planowanym spotkaniu regulatora rynku z przedsiębiorstwami fotowoltaicznymi; celem miało być zwiększenie zgodności praktyk cenowych z przepisami oraz ukrócenie nieuporządkowanej rywalizacji.

Wskazywano przy tym na utrzymywanie się nadmiernych zdolności produkcyjnych i znaczne straty części firm. Z perspektywy teorii polityki przemysłowej interesujące jest to, że państwo, które wcześniej pobudzało ekspansję produkcyjną, musi następnie tworzyć mechanizmy ograniczające jej negatywne skutki. Nie oznacza to, że problemy te wynikają wyłącznie z polityki publicznej – istotne są bowiem także błędy w prognozach popytu i zachowania inwestorów prywatnych. Wskazuje to jednak na ryzyko występowania interwencji, których cele i instrumenty zmieniają się w odpowiedzi na skutki wcześniejszych decyzji.

W tym miejscu pojawia się napięcie między polityką ograniczania nadmiernej konkurencji a zasadami ochrony konsumentów i swobody gospodarczej. Jeśli administracja dąży do stabilizacji cen poprzez ograniczanie liczby producentów, może poprawić rentowność części firm, ale jednocześnie zwiększyć koszty ponoszone przez nabywców. Jeżeli natomiast ogranicza nieuzasadnione wsparcie publiczne i pozwala efektywniejszym podmiotom zwiększać udział w rynku, konsolidacja wynika z selekcji gospodarczej, a nie z administracyjnego kreowania struktury konkurencji. Z perspektywy teorii organizacji przemysłu kluczowy jest zatem sposób przejścia od nadmiernej fragmentacji do stabilniejszej struktury rynku. Administracyjne ustalanie cen minimalnych niesie ryzyko utrwalania nieefektywności, podczas gdy przejrzyste reguły restrukturyzacji i ochrony wierzycieli pozwalają eliminować podmioty niewypłacalne, ograniczając szkody dla systemu finansowego. Problem ten pogłębia koncepcja miękkiego ograniczenia budżetowego Jánosa Kornaia.

Jeżeli przedsiębiorstwo oczekuje, że w przypadku strat uzyska dodatkowe finansowanie od administracji lub banku państwowego, jego decyzje inwestycyjne będą odbiegać od zachowań podmiotu ponoszącego pełne ryzyko niewypłacalności. Nadzieja na pomoc może prowadzić do podejmowania zbyt ryzykownych przedsięwzięć, utrzymywania nierentownej produkcji i braku kontroli kosztów.

W chińskiej gospodarce mechanizm ten jest szczególnie widoczny w przedsiębiorstwach państwowych oraz podmiotach powiązanych z administracjami lokalnymi. Nie oznacza to, że wszystkie firmy państwowe funkcjonują bez dyscypliny finansowej ani że sektor prywatny całkowicie polega na pomocy publicznej. Istotne jest jednak, czy system finansowy dopuszcza realną możliwość restrukturyzacji i upadłości oraz czy konsekwencje błędnych decyzji obciążają podmioty odpowiedzialne za ich podjęcie. Z punktu widzenia polityki gospodarczej istnieje również ryzyko odwrotne: zbyt gwałtowne odcięcie wsparcia w sektorach z rozbudowanymi łańcuchami dostaw może wygenerować koszty systemowe przekraczające straty pojedynczych firm. Upadłość dużego producenta uderza w dostawców, pracowników i instytucje finansowe, a w pewnych przypadkach prowadzi do upadku przedsiębiorstw, które same w sobie pozostają efektywne. W teorii ryzyka systemowego kluczowy jest więc stopień współzależności uczestników gospodarki i możliwość przenoszenia strat pomiędzy nimi.

Właściwa polityka restrukturyzacyjna powinna odróżniać ochronę ciągłości funkcji gospodarczych od bezwarunkowego ratowania właścicieli i zarządów. Możliwe jest bowiem utrzymanie działalności infrastrukturalnej lub produkcyjnej w nowych strukturach organizacyjnych, przy jednoczesnym uznaniu strat kapitałowych i odpowiednim podziale kosztów.

> Czy państwo, którego potęgę zbudowano na zdolności do błyskawicznego przesuwania miliardów w stronę betonu i stali, zdoła teraz wykazać się odwagą w ich ograniczaniu? Prawdziwym testem dojrzałości chińskiego modelu nie jest już umiejętność budowania nowych połączeń, lecz zdolność do uznania kosztów porażek i pozwolenia na upadek projektów, które przestały służyć gospodarce. W świecie zdominowanym przez 'miękkie ograniczenia budżetowe', najtrudniejszą inwestycją może okazać się ta w dyscyplinę finansową.

Inspiracje

[1] 

"The China-Europe Railway Express" Bai Gao

Springer Nature | ISBN: 9789811928826

Bai Gao (ur. 1955) jest chińsko-amerykańskim 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, dołączając do kadry Uniwersytetu Duke'a rok wcześniej. Badania Gao obejmują socjologię ekonomiczną, socjologię historyczno-porównawczą, międzynarodową ekonomię polityczną i kapitalizm wschodnioazjatycki, ze szczególnym uwzględnieniem polityki przemysłowej i relacji państwo-rynek. Jest powszechnie uznawany za instytucjonalne analizy powojennego rozwoju gospodarczego Japonii i późniejszej stagnacji, a także za badania nad współczesną transformacją gospodarczą Chin, infrastrukturą państwową i Inicjatywą Pasa i Szlaku. Jego wpływowe prace pokazują, jak instytucje organizacyjne i regulacyjne kształtują wyniki rozwoju i struktury rynkowe w Azji Wschodniej i Eurazji.

Bai Gao *(born 1955) is a Chinese-American sociologist and Professor of Sociology at Duke University. He earned his bachelor's and master's degrees from Peking University before receiving his Ph.D. in sociology from Princeton University in 1994, joining the Duke University faculty the previous year. Gao's research spans economic sociology, comparative-historical sociology, international political economy, and East Asian capitalism, with specialized focus on industrial policy and state-market relations. He is widely recognized for his institutional analyses of Japan's post-war economic development and subsequent stagnation, as well as his scholarship on China's contemporary economic transformation, infrastructure statecraft, and the Belt and Road Initiative. His influential work demonstrates how organizational and regulatory institutions shape developmental outcomes and market structures across East Asia and Eurasia.*

Duke University

Literatura uzupełniająca

Książki

Książki autora i dzieła przywołane w tekście:

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

Bai Gao

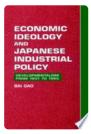
1994



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

Bai Gao

2001 | Cambridge University Press | ISBN: 9780521793735



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

Bai Gao

2002 | Cambridge University Press | ISBN: 9780521894500



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

Bai Gao

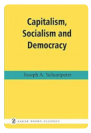
2019 | World Scientific Publishing Company | ISBN: 9789811206740

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

Zhen Bai Gao

1957

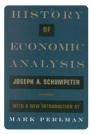
Książki autorów przywoływanych i literatura pokrewna:



[6] **"Capitalism, Socialism and Democracy"**

Joseph Schumpeter

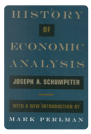
ISBN: 9789350027011



[7] **"History of Economic Analysis"**

Joseph Schumpeter

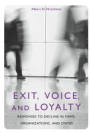
1994 | Oxford University Press, USA | ISBN: 9780195105599



[8] **"History of Economic Analysis (Oxford Press, 1955)"**

Joseph Schumpeter

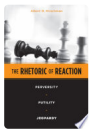
Oxford University Press, USA | ISBN: 9780195105599



[9] **"Exit, Voice, and Loyalty"**

Albert Hirschman

Cambridge, Mass. : Harvard University Press



[10] "The Rhetoric of Reaction"

Albert Hirschman

Harvard University Press | ISBN: 9780674417786



[11] "The National System of Political Economy"

Friedrich List

London : Longmans, Green



[12] "Escape from Empire"

Alice Hoffenberg Amsden

2007 | MIT Press (MA)



[13] "The Market Meets Its Match"

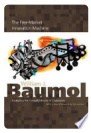
Alice Hoffenberg Amsden, Jacek Kochanowicz, Lance Taylor

1994 | Harvard University Press | ISBN: 9780674549838



[14] "Researches into the Mathematical Principles of the Theory of Wealth"

Augustin Cournot



[15] "The Free-market Innovation Machine"

William J. Baumol

2002 | Princeton University Press | ISBN: 9780691096155



[16] "Imperialism and the Political Economy of Global South's Debt"

Ndongo Samba Sylla

2023 | Emerald Group Publishing | ISBN: 9781802624854



[17] "China"

Gungwu Wang, Yongnian Zheng

2013 | World Scientific | ISBN: 9789814425858



[18] "Economic Development"

Michael P. Todaro, Stephen C. Smith

2009 | Addison-Wesley Longman

Artykuły naukowe

Prace autorów przywoływanych w tekście:

[1] "A Contribution to the Theory of Economic Growth"

Robert M. Solow

1956 | The Quarterly Journal of Economics | DOI: 10.2307/1884513

Źródło

[2] "Models of Man--Social and Rational"

Robert M. Solow, Herbert A. Simon

1958 | The Review of Economics and Statistics | DOI: 10.2307/1926487

Źródło

[3] "Capital-Labor Substitution and Economic Efficiency"

Kenneth Joseph Arrow, Hollis B. Chenery, B. S. Minhas, Robert M. Solow

1961 | The Review of Economics and Statistics | DOI: 10.2307/1927286

Źródło

[4] "The Economics of Resources or the Resources of Economics"

Robert M. Solow

1974 | Palgrave Macmillan UK eBooks | DOI: 10.1057/9780230523210_13

Źródło

[5] "The Theory of Economic Development"

Joseph Alois Schumpeter, Ursula Backhaus

2003 | Routledge eBooks | DOI: 10.4324/9781003146766

Źródło

[6] "The Theory of Economic Development: An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle"

Joseph Alois Schumpeter

1934 | SSRN Electronic Journal

Źródło

[7] "The Creative Response in Economic History"

Joseph Alois Schumpeter

1947 | The Journal of Economic History | DOI: 10.1017/s0022050700054279

Źródło

[8] **"Problems of Industrialisation of Eastern and South-Eastern Europe"**

Paul N. Rosenstein-Rodan

1943 | The Economic Journal | DOI: 10.2307/2226317

Źródło

[9] **"The Role of Time in Economic Theory"**

Paul N. Rosenstein-Rodan

1934 | Economica | DOI: 10.2307/2548575

Źródło

[10] **"Capital Formation and Economic Development."**

James A. Mirrlees, Paul N. Rosenstein-Rodan

1965 | The Economic Journal | DOI: 10.2307/2229280

Źródło

[11] **"Capital Formation and Economic Development : Studies in the Economic Development of India"**

P. Rosenstein-Rodan

2013 | DOI: 10.4324/9780203838358

Źródło

[12] **"CHAPTER VI. Concentration upon Markets and Supply Sources of the Foreign Trade of Small or Weak Nations"**

Albert Hirschman

1945 | University of California Press eBooks | DOI: 10.1525/9780520378179-010

Źródło

[13] **"III. The Question of "Economic Aggression" During World War I"**

Albert Hirschman

1945 | University of California Press eBooks | DOI: 10.1525/9780520378179-006

Źródło

[14] **"The Rise and Decline of Development Economics"**

Albert O. Hirschman

2013 | The Essential Hirschman | DOI: 10.23943/princeton/9780691159904.003.0003

Źródło

[15] "Investment Criteria and Capital Intensity Once Again"

Albert O. Hirschman, Gerald Sirkin

1958 | The Quarterly Journal of Economics | DOI: 10.2307/1882237

Źródło

[16] "Variation in language phylogenies may result from variation in concept translation"

David Snee, Luca Ciucci, Johann-Mattis List

2026 | Journal of Language Evolution | DOI: 10.1093/jole/lzag005

Źródło

[17] "The Rise of "The Rest": Challenges to the West from Late-Industrializing Economies"

Alice Hoffenberg Amsden

2001 | RePEc: Research Papers in Economics

Źródło

[18] "Models of Capitalism: Growth and Stagnation in the Modern Era"

Colin F. Crouch, Alice Hoffenberg Amsden, David Coates

2001 | New Political Economy | DOI: 10.1080/13563460124702

Źródło

[19] "Why isn't the whole world experimenting with the East Asian model to develop?: Review of the East Asian miracle"

Alice Hoffenberg Amsden

1994 | World Development | DOI: 10.1016/0305-750x(94)90117-1

Źródło

[20] "The State and Taiwan's Economic Development"

Alice Hoffenberg Amsden

1985 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511628283.005

Źródło

[21] "Of the competition of producers"

Augustin M. Cournot

1989 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511528231.005

Źródło

[22] "On the Theory of Perfectly-Contestable Markets"

W. J. Baumol, J. C. Panzar, R. D. Willig

1986 | New Developments in the Analysis of Market Structure | DOI: 10.1007/978-1-349-18058-5_12

Źródło

[23] "Contestable Markets and the Theory of Industry Structure"

Stylianos Perrakis, William J. Baumol, John C. Panzar, Robert D. Willig

1982 | The Canadian Journal of Economics | DOI: 10.2307/134928

Źródło

[24] "Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure"

William Baumol

2003 | Growth, Industrial Organization and Economic Generalities | DOI: 10.4337/9781035304950.00015

Źródło

[25] "Intertemporal failures of the invisible hand: theory and implications for international market dominance"

W. Baumol, R. Willig

2019 | Indian Economic Review | DOI: 10.1007/s41775-019-00070-5

Źródło

[26] "Effects of the Change from Rate-of-Return to Price-Cap Regulation"

Ronald R. Braeutigam, John C. Panzar

1993 | American Economic Review

Źródło

[27] "The Contestability of Airline Markets during the Transition to Deregulation"

Elizabeth E. Bailey, John C. Panzar

1981 | Law and Contemporary Problems | DOI: 10.2307/1191388

Źródło

[28] "EQUILIBRIUM AND WELFARE IN UNREGULATED AIRLINE MARKETS"

John C. Panzar

1979 | American Economic Review

Źródło

[29] "Economic Rationales for the Scope of Privatization"

Carl D. Shapiro, Robert D. Willig

2019 | Routledge eBooks | DOI: 10.4324/9780429313707-3

Źródło

[30] "Fixed Costs, Sunk Costs, Entry Barriers, and Sustainability of Monopoly"

William J. Baumöl, Robert D. Willig

1981 | The Quarterly Journal of Economics | DOI: 10.2307/1882680

Źródło

[31] "Do Entry Conditions Vary across Markets?"

Timothy F. Bresnahan, Peter C. Reiss, Robert D. Willig, George J. Stigler

1987 | Brookings Papers on Economic Activity | DOI: 10.2307/2534455

Źródło

[32] "The Place of the Soft Budget Constraint Syndrome in Economic Theory"

János Kornai

1998 | Journal of Comparative Economics | DOI: 10.1006/jcec.1997.1505

Źródło

[33] "Shifting Away from Democracy – Hungary's U-Turn"

J. Kornai

2015 | Public Finance and Management | DOI: 10.1177/152397211501500301

Źródło

Artykuły naukowe autora:

[34] "The Postwar Japanese Economy"

Bai Gao

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

Źródło

[35] "Japan's Economic Dilemma"

Bai Gao

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

Źródło

[36] "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

[37] "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

[38] "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

[39] "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

[40] "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

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

Bai Gao

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

Źródło

[42] "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

[43] "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: dc40d5fd-263b-4ccd-ac8c-e043c38e9540