Infrastruktura a rynek: analiza Inicjatywy Pasa i Szlaku w kontekście książki The China-Europe Railway Express autorstwa Bai Gao

AUTOR

Fundacja Dobre Państwo

STRESZCZENIE / ABSTRACT

Artykuł analizuje reorganizację eurazjatyckich korytarzy transportowych wymuszoną przez wojnę w Ukrainie i sankcje nałożone na Rosję. Głównym punktem uwagi jest Korytarz Środkowy (Middle Corridor), który staje się kluczową alternatywą dla tradycyjnych szlaków kolejowych między Chinami a Europą. Autor wskazuje na wyzwania związane z koordynacją multi modalną, barierami administracyjnymi oraz ograniczoną przepustowością infrastruktury portowej i kolejowej w regionie. Jednocześnie podkreślono potencjał Korytarza Środkowego nie tylko jako trasy tranzytowej, ale jako narzędzia modernizacji regionalnej i rozwoju endogenicznego państw Azji Centralnej i Kaukazu Południowego. Analiza opiera się na danych OECD oraz Banku Światowego, wskazując na konieczność cyfryzacji procedur i zwiększenia odporności infrastrukturalnej systemu.

What are the actual environmental and social costs of implementing projects under the Belt and Road Initiative?

Artykuł analizuje ewolucję eurazjatyckich korytarzy transportowych w obliczu destabilizacji geopolitycznej wywołanej wojną w Ukrainie, która wymusiła poszukiwanie alternatyw dla szlaków północnych, m.in. poprzez rozwój Korytarza Środkowego. Autor stawia tezę, że rzeczywista wartość Inicjatywy Pasa i Szlaku (BRI) oraz projektów takich jak Ekspres Chiny-Europa nie tkwi w samej skali fizycznych inwestycji

infrastrukturalnych, lecz w potencjale przekształcenia tych połączeń w trwały, samodzielny rynek usług transportowych. Tekst podkreśla, że samo wybudowanie linii kolejowej czy portu to jedynie warunek techniczny; prawdziwy sukces gospodarczy wymaga przejścia od administracyjnego sterowania i państwowego finansowania ku budowie stabilnych relacji rynkowych, instytucjonalnej odporności oraz lokalnej zdolności do świadczenia wysokospecjalistycznych usług. W tym kontekście infrastruktura staje się polem rywalizacji nie tylko między Chinami a Unią Europejską (strategia Global Gateway), ale przede wszystkim przestrzenią walki o standardy technologiczne, cyfrową dominację i realną autonomię gospodarczą państw tranzytowych.

SŁOWA KLUCZOWE

Inicjatywa Pasa i Szlaku | The China-Europe Railway Express | Korytarz Środkowy | Middle Corridor | Global Gateway | dyplomacja pułapki zadłużeniowej | odporność infrastruktury | koordynacja multimodalna | rozwój endogeniczny regionów | gao zhiliang gongjian Yidai Yilu | asymetria siły negocjacyjnej | cyfrowa integracja infrastrukturalna | Wielki Rynek Eurazjatycki | ekonomia instytucjonalna | teoria państwa rozwojowego

Wojna w Ukrainie wymusza dywersyfikację korytarzy transportowych

Współczesna reorganizacja eurazjatyckich korytarzy transportowych została w dużej mierze wymuszona przez pełnoskalową agresję Rosji przeciwko Ukrainie z lutego 2022 roku. Wojna, sankcje gospodarcze, wzrost ryzyka politycznego oraz zmiana strategii firm logistycznych radykalnie wpłynęły na ocenę bezpieczeństwa tras przebiegających przez Rosję i Białoruś. Nie oznacza to jednak automatycznego zakazu czy całkowitego przerwania wszystkich przewozów kolejowych między Chinami a Europą; zakres ograniczeń wciąż zależy od rodzaju ładunku, regulacji sankcyjnych i indywidualnych decyzji uczestników rynku.

Zmieniły się jednak kryteria oceny ryzyka, co podniosło rangę alternatywnych szlaków. W świetle teorii odporności infrastruktury kluczowa staje się możliwość korzystania z wielu tras jednocześnie, gdyż koncentracja przewozów na jednym korytarzu zwiększa podatność całego systemu na

zakłócenia polityczne i administracyjne. Jednocześnie dywersyfikacja wiąże się z dodatkowymi kosztami inwestycyjnymi i organizacyjnymi, których zasadność zależy od realnej skali zagrożeń oraz dostępności alternatyw.

W tych okolicznościach wzrosło znaczenie Transkaspijskiego Międzynarodowego Szlaku Transportowego, znanego jako Korytarz Środkowy (Middle Corridor). Jego konstrukcja opiera się na łączeniu sieci kolejowych Azji Centralnej z przeprawami przez Morze Kaspijskie, infrastrukturą Azerbejdżanu i Gruzji oraz dalszymi połączeniami w stronę Turcji i rynków europejskich.

Funkcjonowanie tego szlaku wymaga jednak znacznie bardziej złożonej koordynacji multimodalnej niż w przypadku ciągłego transportu kolejowego przez obszary o spójnej sieci torowisk. Krytyczne znaczenie mają tu przeprawy promowe, dostępność statków, infrastruktura portowa, procedury przeładunkowe i synchronizacja rozkładów. Każdy punkt zmiany środka transportu generuje dodatkowe koszty i niepewność dostaw – ograniczeń tych nie da się usunąć jedynie poprzez zwiększenie liczby pociągów po jednej stronie Morza Kaspijskiego. Raport OECD "Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia" (opublikowany w listopadzie 2023 roku) pozwala ocenić skalę tych wyzwań. Autorzy raportu wskazują, że choć wolumen ładunków Korytarzem Środkowym wzrósł w 2024 roku o około 62%, osiągając 4,5 miliona ton, zdolności operacyjne systemu pozostają znacznie niższe niż możliwości tradycyjnego korytarza północnego. Wśród głównych barier wymieniono niedostateczną przepustowość linii kolejowych, brak jednostek pływających na Morzu Kaspijskim, niewystarczającą infrastrukturę magazynową, braki w cyfryzacji procedur oraz trudności w koordynacji między państwami. Badanie, oparte m.in. na danych od przedsiębiorstw, podkreśla wpływ nieformalnych opłat, barier administracyjnych i fragmentacji przepisów transportowych.

OECD zwraca ponadto uwagę na ryzyka środowiskowe związane ze zmianami poziomu Morza Kaspijskiego, które mogą rzutować na długookresową użyteczność infrastruktury portowej.

Korytarz Środkowy jako narzędzie modernizacji regionalnej i jakościowej zmiany BRI

Z perspektywy geografii ekonomicznej interesujące jest to, że Korytarz Środkowy może mieć znaczenie wykraczające poza funkcję alternatywnej trasy dla chińskiego eksportu do Europy. Jego rozwój może zwiększyć dostępność handlową Kazachstanu, Azerbejdżanu, Gruzji i innych państw regionu, sprzyjając powstawaniu bardziej zróżnicowanych relacji gospodarczych. Bank Światowy w raporcie dotyczącym Korytarza Środkowego przedstawił scenariusz, w którym odpowiednio

skoordynowane inwestycje i reformy mogłyby do 2030 roku doprowadzić do potrojenia przewozów oraz skrócenia czasu transportu o połowę. Należy jednak pamiętać, że są to rezultaty modelowanych scenariuszy warunkowych, a nie bezwarunkowa prognoza gwarantująca osiągnięcie tych wartości.

Kluczowe jest spostrzeżenie Banku Światowego, że znaczna część potencjalnego wzrostu popytu może wynikać z intensyfikacji handlu regionalnego, a nie wyłącznie z tranzytu między Chinami a Europą. Oznacza to możliwość traktowania korytarza jako instrumentu regionalnej modernizacji gospodarczej, którego znaczenie należy oceniać przez pryzmat rozwoju lokalnych przedsiębiorstw i powiązań między państwami Azji Centralnej oraz Kaukazu Południowego. Tutaj przydatna staje się koncepcja rozwoju endogenicznego regionów, która wskazuje na rolę miejscowych zasobów, instytucji i zdolności organizacyjnych w wykorzystywaniu impulsów zewnętrznych.

Nowy korytarz transportowy może zwiększyć atrakcyjność inwestycyjną obszaru, lecz jego długofalowe efekty zależą od zdolności regionalnej gospodarki do przekształcenia infrastruktury w rozwój produkcji, usług i kompetencji technologicznych. W przeciwnym razie możliwa jest sytuacja, w której intensywność tranzytu rośnie, podczas gdy miejscowe firmy przejmują jedynie niewielką część wartości tworzonej przez międzynarodowe przepływy towarów. Istotne staje się zatem zwiększanie lokalnej zdolności do świadczenia usług logistycznych, przetwarzania produktów, obsługi finansowej i technologicznej oraz uczestniczenia w zarządzaniu łańcuchem dostaw. Rozwój regionalny wymaga bowiem nie tylko fizycznego położenia na szlaku gospodarczym, lecz także instytucjonalnego dostępu do możliwości, jakie on oferuje.

Współczesny stan Inicjatywy Pasa i Szlaku wskazuje, że chińskie władze nadal traktują rozbudowę infrastruktury międzynarodowej jako istotny element długookresowej strategii rozwojowej. Piętnasty plan pięcioletni na lata 2026-2030 zawiera odrębny rozdział poświęcony podnoszeniu jakości współpracy BRI, w którym podkreślono znaczenie powiązań infrastrukturalnych, regulacyjnych i międzyludzkich. Dokument przewiduje rozwój wielowymiarowej sieci transportowej (lądowej, morskiej, lotniczej i cyfrowej), zwiększanie sprawności połączeń kolejowych Chiny-Europa oraz udział w rozbudowie Korytarza Środkowego. Wśród konkretnych przedsięwzięć wymieniono kolej Chiny-Kirgistan-Uzbekistan oraz połączenie Budapeszt-Belgrad.

Takie ujęcie potwierdza, że współczesna strategia Chin nie ogranicza się do inwestycji z początkowej fazy BRI, lecz obejmuje dalszą integrację i reorganizację infrastruktury w odpowiedzi na zmieniające się warunki gospodarcze i geopolityczne. Nowa strategia rozwoju połączeń międzynarodowych pozostaje powiązana z doktryną modernizacji w chińskim stylu, która w oficjalnych dokumentach Komunistycznej Partii Chin łączy cele wzrostu gospodarczego, samodzielności technologicznej, bezpieczeństwa narodowego i rozwoju społecznego. BRI pełni tu

funkcję instrumentu międzynarodowego rozszerzania możliwości produkcyjnych i handlowych gospodarki chińskiej, a zarazem mechanizmu zwiększania dostępności zasobów niezbędnych dla realizacji priorytetów przemysłowych. Szczególnego znaczenia nabiera pojęcie współpracy wysokiej jakości, gao zhiliang gongjian Yidai Yilu (高质量共建"一带一路"), które w chińskiej narracji politycznej oznacza przejście od ilościowej ekspansji przedsięwzięć ku większej uwadze poświęcanej ich efektywności, trwałości i rezultatom społecznym.

Ryzyko zadłużeniowe a trwałość inwestycji infrastrukturalnych

Deklarowany kierunek tych zmian pozostaje zbieżny z rozpoznanymi wcześniej problemami nadmiernych inwestycji i ryzyka zadłużeniowego, jednak jego rzeczywiste znaczenie wymaga empirycznej oceny sposobów finansowania, zarządzania oraz użytkowania nowej infrastruktury. W ekonomii rozwoju kluczowy staje się właśnie problem trwałości zadłużenia publicznego państw, które finansują infrastrukturę za pomocą kredytów zagranicznych. Przedsięwzięcia o wysokiej kapitałochłonności mogą zwiększać potencjał rozwojowy gospodarki, lecz generują zobowiązania, które należy obsługiwać niezależnie od tego, czy oczekiwane korzyści gospodarcze faktycznie zostały osiągnięte. W przypadku krajów o niskich dochodach, ograniczonych zasobach walutowych i silnej zależności od eksportu surowców, ryzyko to wzrasta szczególnie w okresach pogorszenia koniunktury międzynarodowej.

Istotne jest zatem dopasowanie waluty, terminów spłaty i oprocentowania kredytu do struktury przyszłych dochodów projektu. Jeśli wpływy z eksploatacji infrastruktury powstają w walucie krajowej, a zobowiązania są nominowane w walucie obcej, deprecjacja kursu może drastycznie zwiększyć rzeczywisty koszt obsługi długu. W takich warunkach realizacja inwestycji wymaga nie tylko analizy przewidywanych korzyści społecznych, ale przede wszystkim oceny zdolności państwa do absorbowania ryzyka makroekonomicznego.

Badania Anny Gelpern, Sebastiana Horna, Scotta Morrisa, Bradleya Parksa i Christopha Trebescha nad warunkami chińskich umów kredytowych wskazały na znaczenie precyzyjnej konstrukcji prawnej zobowiązań w międzynarodowym systemie finansowania rozwoju. W rozszerzonej bazie How China Lends 2.0, opublikowanej w czerwcu 2025 roku, zgromadzono dane dotyczące 371 umów kredytowych zawartych między chińskimi wierzycielami państwowymi a pożyczkobiorcami z 60 państw.

Autorzy publikacji wskazują na stosowanie zabezpieczeń wierzytelności, klauzul poufności oraz postanowień ograniczających zbiorową restrukturyzację zadłużenia. Nie oznacza to, że wszystkie chińskie umowy są identyczne lub że konkretny kontrakt nieuchronnie prowadzi do utraty autonomii państwa pożyczkobiorcy. Badania ujawniają jednak, jak warunki prawne finansowania wpływają na podział ryzyka, dostęp do informacji publicznej i możliwości współpracy z innymi wierzycielami w razie trudności płatniczych. Zagadnienie to jest kluczowe dla krytycznej oceny rozpowszechnionej w debacie międzynarodowej koncepcji dyplomacji pułapki zadłużeniowej. Zakłada ona, że kredytowanie infrastruktury może służyć jako instrument zwiększania zależności politycznej państw pożyczkobiorców. W najbardziej radykalnej wersji tezy pojawia się twierdzenie, iż przedsięwzięcia są celowo konstruowane tak, by prowadzić do niewypłacalności partnerów i późniejszego przejmowania strategicznych aktywów.

Tak szerokiej tezy nie można przyjmować jako automatycznego wyjaśnienia wszystkich chińskich inwestycji zagranicznych. Rzeczywiste przyczyny problemów zadłużeniowych są zróżnicowane – mogą obejmować błędy polityki krajowej, zmiany koniunktury, warunki finansowania, ograniczenia instytucjonalne czy niespełnione oczekiwania dotyczące popytu.

Równocześnie nie można pomijać ryzyka wynikającego z asymetrii siły negocjacyjnej, nieprzejrzystości części kontraktów i struktury zabezpieczeń wierzytelności. Właściwa analiza wymaga zatem odróżnienia potencjalnych mechanizmów zależności finansowej od empirycznie potwierdzonych przypadków ich wykorzystania, przy uwzględnieniu odpowiedzialności obu stron. Z perspektywy teorii finansów publicznych kluczowy staje się problem rozłożenia korzyści i zobowiązań w czasie. Infrastruktura służy wielu pokoleniom, lecz jej budowa wymaga ogromnych nakładów w krótkim okresie. Finansowanie dłużne pozwala rozłożyć te obciążenia, ale jego zasadność zależy od trwałości przyszłych korzyści i zdolności gospodarki do generowania dochodów na spłatę. W perspektywie sprawiedliwości międzypokoleniowej szczególnie istotne jest rozpoznanie, czy finansowane przedsięwzięcie tworzy trwały zasób gospodarczy, którego użyteczność uzasadnia przyszłe obciążenia podatników. Problem ten nie może zostać rozstrzygnięty wyłącznie przez rachunek finansowy operatora, gdyż część korzyści infrastrukturalnych ma charakter rozproszony i pozarynkowy. Wymaga to jednak równie starannego uwzględnienia ryzyka nieosiągnięcia efektów, wzrostu kosztów utrzymania, starzenia się infrastruktury i konieczności jej późniejszej modernizacji.

Lokalne korzyści gospodarcze i ryzyka cyfrowej dominacji

Dla państw uczestniczących w BRI kluczowa pozostaje kwestia zapewnienia rzeczywistego udziału lokalnych przedsiębiorstw w realizowanych projektach.

Inwestycja infrastrukturalna generuje różne typy korzyści gospodarczych, zależnie od struktury zamówień publicznych, zasad zatrudniania pracowników, dostępności miejscowych dostawców oraz warunków transferu technologii. Jeśli zasadnicza część prac spoczywa na firmach zagranicznych, a większość materiałów i urządzeń pochodzi z importu, bezpośrednie efekty popytowe dla gospodarki przyjmującej inwestycję mogą być ograniczone. Jeżeli natomiast projekt rozwija lokalne kompetencje techniczne, wspiera przedsiębiorstwa kooperujące i stymuluje powstawanie nowych usług, jego oddziaływanie wykracza poza korzyści wynikające z samego użytkowania infrastruktury. W terminologii ekonomii rozwoju kluczowe jest zatem rozpoznanie mechanizmów powiązań produkcyjnych i efektów uczenia się, gdyż to one w znaczącym stopniu decydują o trwałości uzyskiwanych korzyści.

Równolegle do wymiaru finansowego i przemysłowego Inicjatywa Pasa i Szlaku obejmuje rozwój infrastruktury cyfrowej, której znaczenie dla współczesnej integracji gospodarczej systematycznie rośnie. Połączenia telekomunikacyjne, centra przetwarzania danych, systemy płatnicze, cyfrowe platformy handlowe czy elektroniczna dokumentacja transportowa mogą obniżać koszty transakcyjne i zwiększać przewidywalność działań przedsiębiorstw. Z perspektywy ekonomii informacji szczególne znaczenie ma możliwość redukcji asymetrii wiedzy pomiędzy nadawcą, przewoźnikiem, pośrednikiem a odbiorcą przesyłki. Cyfrowe systemy śledzenia towarów pozwalają na dokładniejsze planowanie dostaw, ograniczanie zapasów bezpieczeństwa i zwiększanie odpowiedzialności uczestników łańcucha logistycznego. Rozwój infrastruktury cyfrowej może zatem podnosić efektywność transportu nawet bez zwiększania fizycznej przepustowości połączeń kolejowych i drogowych.

Cyfryzacja rodzi jednak nowe problemy instytucjonalne: kwestie własności danych, cyberbezpieczeństwa, interoperacyjności systemów oraz zakresu kontroli nad przepływami informacji gospodarczych. Podmiot posiadający dostęp do szczegółowych danych o transporcie, dostawcach i odbiorcach zyskuje istotną przewagę konkurencyjną, zwłaszcza gdy informacje te pozwalają identyfikować zmiany popytu i strukturę relacji rynkowych.

W konsekwencji cyfrowa integracja infrastrukturalna może obniżać część kosztów transakcyjnych, a zarazem prowadzić do koncentracji władzy informacyjnej. Szczególnego znaczenia nabiera zatem

analiza zasad dostępu do danych, możliwości ich przenoszenia między systemami, ochrony informacji wrażliwych oraz odpowiedzialności za bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej. W relacjach między Chinami a Unią Europejską zagadnienia te zyskują dodatkowy wymiar ze względu na różnice regulacyjne w obszarze ochrony danych osobowych, cyberbezpieczeństwa i dostępu organów publicznych do informacji przechowywanych przez firmy. Współczesny rynek eurazjatycki staje się więc nie tylko przestrzenią przepływu towarów, lecz również przestrzenią konkurencji o standardy technologiczne i instytucjonalne.

Podmiot wyznaczający dominujące rozwiązania techniczne może czerpać długookresowe korzyści z efektów sieciowych oraz kosztów zmiany technologii ponoszonych przez użytkowników. W ekonomii standardów kluczowa jest kompatybilność systemów, ich zdolność do wzajemnego współdziałania oraz struktura praw własności intelektualnej. Standaryzacja może zwiększać efektywność, umożliwiając korzystanie ze wspólnej infrastruktury, ale może też ograniczać konkurencję, prowadząc do uzależnienia użytkowników od jednego dostawcy lub zamkniętego ekosystemu organizacyjnego. W konsekwencji techniczne normy funkcjonowania BRI mają nie tylko znaczenie operacyjne, lecz również strategiczne i aksjologiczne, gdyż wpływają na zdolność państw i przedsiębiorstw do samodzielnego podejmowania decyzji w ramach międzynarodowej współpracy.

Global Gateway jako strategiczna odpowiedź UE na BRI

Na tym tle interesująco wygląda ewolucja europejskiej polityki infrastrukturalnej, w której kluczową rolę zaczęła odgrywać strategia Global Gateway, ogłoszona przez Komisję Europejską w 2021 roku. Program ten zakłada mobilizację kapitału publicznego i prywatnego na rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej, cyfrowej, zdrowotnej oraz edukacyjnej, z zachowaniem standardów środowiskowych, społecznych i prawnych deklarowanych przez instytucje UE. W założeniach Komisji Europejskiej na lata 2021-2027 wskazano możliwość uruchomienia inwestycji o wartości do 300 miliardów euro, przy wykorzystaniu instrumentów finansowych Unii, państw członkowskich i europejskich instytucji rozwojowych. Kwota ta odnosi się jednak do potencjału mobilizacyjnego programu, a nie jest prostym odpowiednikiem sumy środków budżetowych czy wartości inwestycji faktycznie zrealizowanych.

W analizie porównawczej istotny jest fakt, że Unia Europejska również traktuje infrastrukturę międzynarodową jako narzędzie zwiększania odporności gospodarczej, dywersyfikacji łańcuchów dostaw i zacieśniania współpracy z państwami trzecimi. Zestawienie BRI z Global Gateway wymaga jednak odrzucenia uproszczonej wizji, w której pierwszy program byłby wyłącznie geopolityczny, a

drugi przedsięwzięciem pozbawionym strategicznych interesów gospodarczych. Zarówno Chiny, jak i Unia Europejska wykorzystują instrumenty współpracy infrastrukturalnej do rozszerzania możliwości handlowych, dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia i kształtowania relacji z partnerami międzynarodowymi. Różnią się natomiast organizacją polityczną, strukturą finansową, regułami nadzoru oraz sposobami instytucjonalnego uzasadniania podejmowanych przedsięwzięć. W dokumentach Global Gateway Unia Europejska kładzie szczególny nacisk na praworządność, prawa człowieka, normy środowiskowe i przejrzystość finansowania. Chińska doktryna BRI akcentuje z kolei wzajemne konsultacje, poszanowanie odmiennych dróg rozwoju oraz współdziałanie gospodarcze niezależnie od systemów politycznych. Same deklaracje nie są jednak wystarczającą podstawą do oceny rezultatów, gdyż rzeczywista jakość inwestycji zależy od treści umów, kompetencji wykonawców, mechanizmów nadzoru i możliwości egzekwowania zobowiązań.

Szczególnym obszarem ścierania się tych dwóch strategii infrastrukturalnych pozostaje Azja Centralna.

Odporność instytucjonalna jako klucz do realnej autonomii transportowej

Państwa tego regionu zyskują możliwość rozwijania powiązań z wieloma ośrodkami gospodarczymi, co może zwiększać ich pole manewru w stosunkach międzynarodowych. Jednocześnie wymagania związane z finansowaniem infrastruktury i organizacją transportu sprawiają, że regionalne przedsięwzięcia często wymagają współpracy z zewnętrznymi partnerami dysponującymi znacznym kapitałem oraz technologią.

Z punktu widzenia teorii wielowektorowej polityki zagranicznej interesujące jest wykorzystywanie tej sytuacji do dywersyfikacji relacji gospodarczych, ograniczania jednostronnych zależności i wzmacniania pozycji negocjacyjnej. Nie oznacza to jednak automatycznego wzrostu autonomii, gdyż uczestnictwo w licznych projektach może prowadzić do powstawania nakładających się zobowiązań finansowych i regulacyjnych. Ostateczny rezultat zależy od jakości krajowych instytucji, umiejętności negocjowania warunków współpracy oraz zdolności do koordynowania projektów realizowanych z różnymi partnerami międzynarodowymi.

W grudniu 2025 roku Komisja Europejska poinformowała o działaniach komisarzy Jozefa Síkeli i Marty Kos zmierzających do zacieśnienia współpracy gospodarczej z Uzbekistanem oraz rozwijania połączeń transportowych w ramach Global Gateway. Kluczową rolę przypisano Korytarzowi Transkaspijskiemu, postrzeganemu jako instrument poprawy dostępności Azji Centralnej i

zwiększenia bezpieczeństwa gospodarczego Europy. W czerwcu 2026 roku Komisja ogłosiła uruchomienie platformy koordynacji połączeń między Europą, regionem Morza Czarnego, Kaukazem Południowym i Azją Centralną oraz zawarcie porozumień z instytucjami finansowymi, które mają umożliwić mobilizację do 2 miliardów euro na strategiczne inwestycje. Działania te pokazują, że europejska polityka wobec regionu wykracza poza deklarowanie alternatywnych tras transportowych, obejmując tworzenie konkretnych mechanizmów instytucjonalnych i finansowych. Nie oznacza to jednak, że ogłoszone środki zostały już w całości wydatkowane ani że wszystkie planowane przedsięwzięcia osiągnęły zakładaną zdolność operacyjną.

Rozwój konkurencyjnych i częściowo komplementarnych programów infrastrukturalnych ujawnia znaczenie geopolitycznej ekonomii współzależności. Państwa kontrolujące kluczowe elementy sieci transportowych mogą wpływać na warunki przepływu towarów i energii, lecz jednocześnie stają się zależne od stabilności relacji z podmiotami korzystającymi z tych połączeń. Henry Farrell i Abraham Newman, rozwijając koncepcję uzbrojonej współzależności (weaponized interdependence), wskazywali na możliwość wykorzystywania centralnej pozycji w sieciach gospodarczych i informacyjnych do wywierania presji politycznej.

Mechanizm ten jest szczególnie istotny w systemach charakteryzujących się koncentracją węzłów, przez które przechodzi znaczna część przepływów. Zastosowanie tej perspektywy do korytarzy eurazjatyckich pozwala dostrzec, że rozwój infrastruktury może jednocześnie zwiększać korzyści z wymiany i tworzyć nowe możliwości strategicznego oddziaływania na partnerów. Nie oznacza to, że każda zależność zostanie wykorzystana jako narzędzie nacisku, ale pozwala zidentyfikować warunki, w których takie działania stają się technicznie i politycznie możliwe. W konsekwencji istotnym kryterium oceny infrastruktury międzynarodowej staje się jej odporność instytucjonalna i organizacyjna. Korytarz może posiadać dużą przepustowość, a mimo to pozostawać podatny na zakłócenia wynikające z konfliktów politycznych, zmian prawa, ograniczeń finansowych lub awarii technicznych. Dywersyfikacja tras zwiększa możliwości reagowania na nieoczekiwane zdarzenia, lecz wymaga odpowiedniej koordynacji informacji i utrzymywania rezerw operacyjnych.

Ważne staje się rozróżnienie odporności na zakłócenia od zdolności do odzyskiwania funkcjonalności po ich wystąpieniu. Infrastruktura rzeczywiście odporna nie musi być całkowicie niewrażliwa na zdarzenia nadzwyczajne, lecz powinna umożliwiać dostosowanie organizacji pracy, przekierowywanie przepływów i sprawne przywracanie usług. Dlatego rozwój BRI oraz alternatywnych programów należy oceniać nie tylko przez pryzmat rozmiarów majątku trwałego, lecz także pod kątem zdolności do utrzymywania ciągłości usług w zmiennym otoczeniu międzynarodowym. Istotny jest również problem środowiskowej trwałości przedsięwzięć. Rozbudowa kolei może sprzyjać ograniczaniu emisji, jednak rzeczywisty bilans zależy od źródeł

energii, intensywności wykorzystania infrastruktury, rodzaju zastępowanych przewozów i kosztów materiałowych budowy. Inwestycje portowe i kolejowe oddziałują na lokalne ekosystemy, gospodarkę wodną oraz użytkowanie gruntów, a ich konsekwencje bywają rozłożone nierównomiernie między beneficjentów infrastruktury a społeczności ponoszące koszty jej lokalizacji. W teorii zrównoważonego rozwoju konieczne jest zatem integrowanie oceny ekonomicznej z analizą kosztów środowiskowych i społecznych w całym cyklu życia przedsięwzięcia.

Sprzeczności ekologiczne i nierówności społeczne inwestycji

Dotyczy to również inwestycji w odnawialne źródła energii. Choć ich rozwój może redukować emisje, jednocześnie zwiększa popyt na surowce mineralne, grunty oraz infrastrukturę elektroenergetyczną. Współczesna ewolucja BRI wskazuje na szczególną sprzeczność pomiędzy deklarowaną transformacją ekologiczną a utrzymującym się znaczeniem przedsięwzięć związanych z paliwami kopalnymi. Według raportu Griffith Asia Institute za rok 2025, wartość chińskich projektów w obszarze OZE osiągnęła rekordowy poziom, lecz równocześnie jeszcze silniej wzrosła aktywność inwestycyjna w sektorach ropy naftowej i gazu. Nie należy jednak interpretować tych danych jako dowodu całkowitej nieskuteczności chińskiej polityki środowiskowej; struktura inwestycji zagranicznych zależy bowiem od popytu państw partnerskich, dostępności zasobów oraz warunków finansowania. Dane te pokazują za to, że zwiększanie nakładów na technologie niskoemisyjne nie musi automatycznie oznaczać wycofywania się z inwestycji wysokoemisyjnych. Rzetelna ocena transformacji energetycznej wymaga zatem uwzględnienia emisji powstających podczas eksploatacji projektów, ich zakładanej żywotności oraz wpływu na przyszłą strukturę systemów energetycznych.

Wartość poznawcza interdyscyplinarnej analizy BRI wzrasta po uwzględnieniu antropologicznych i socjologicznych konsekwencji rozwoju infrastruktury. Wielkie korytarze transportowe przekształcają nie tylko przestrzeń przepływu towarów, ale i codzienne relacje społeczne, strukturę lokalnego zatrudnienia oraz sposób korzystania z terytorium. Budowa terminala może zwiększyć popyt na pracowników logistycznych i usługi techniczne, lecz jednocześnie wpłynąć na ceny nieruchomości, warunki mieszkaniowe czy organizację transportu lokalnego. Choć inwestycje infrastrukturalne otwierają nowe możliwości przedsiębiorcze, nie wszystkie grupy społeczne mają jednakową zdolność do korzystania z tych szans. Przedsiębiorcy dysponujący kapitałem, kwalifikacjami i sieciami kontaktów szybciej adaptują się do nowych połączeń, podczas gdy osoby o

ograniczonych zasobach mogą odczuć przede wszystkim wzrost kosztów utrzymania lub presję reorganizacji lokalnej gospodarki. Z perspektywy sprawiedliwości przestrzennej kluczowe pozostaje więc ustalenie, w jaki sposób korzyści infrastrukturalne rozkładają się pomiędzy różne grupy społeczne i obszary geograficzne.

Współzależność gospodarcza a realna suwerenność państw

Kwestia ta prowadzi do rozpoznania szczególnej relacji między suwerennością państwa a gospodarczą współzależnością. W klasycznym rozumieniu prawa międzynarodowego suwerenność oznacza określony zakres kompetencji państwa do organizowania własnego porządku politycznego oraz uczestnictwa w stosunkach międzynarodowych.

Współczesna integracja gospodarcza sprawia jednak, że skuteczność wykonywania tych kompetencji zależy od dostępu do infrastruktury, kapitału, technologii i rynków zewnętrznych. Państwo może formalnie zachowywać pełną suwerenność prawną, a jednocześnie napotykać istotne ograniczenia samodzielności gospodarczej, wynikające ze struktury zadłużenia, zależności energetycznej czy koncentracji dostaw określonych produktów. Nie oznacza to, że zależności gospodarcze są z definicji sprzeczne z suwerennością – dobrowolna integracja może przecież zwiększać zdolność państwa do realizacji własnych celów rozwojowych. Kluczowe pozostaje jednak pytanie, czy uczestnictwo w danym systemie współpracy rozszerza realny zbiór dostępnych decyzji, czy prowadzi do takiej koncentracji zależności, która ogranicza możliwość skutecznego wyboru alternatywnych rozwiązań. Z tego punktu widzenia szczególnego znaczenia nabiera możliwość udziału państw mniejszych i średnich w procesie kształtowania zasad integracji eurazjatyckiej.

Współpraca między gospodarkami o bardzo różnej wielkości może generować znaczące korzyści wynikające ze specjalizacji, dostępu do dużych rynków i rozwoju infrastruktury. Równocześnie skala rynku i zasoby finansowe przekładają się na odmienną siłę negocjacyjną partnerów. W teorii negocjacji międzynarodowych kluczowa jest dostępność alternatyw wobec rozpatrywanego porozumienia, gdyż zwiększa ona zdolność do odrzucenia niekorzystnych warunków współpracy. Państwa dysponujące wieloma kierunkami handlu, źródłami finansowania i połączeniami transportowymi mogą uzyskać większą autonomię negocjacyjną niż gospodarki uzależnione od pojedynczego korytarza albo wierzyciela. Dlatego rozwój infrastruktury alternatywnej i konkurencyjnych mechanizmów finansowania ma wartość ekonomiczną nawet wtedy, gdy nie prowadzi do natychmiastowego zwiększenia wolumenu przewozów – tworzy bowiem dodatkowe możliwości wyboru i ogranicza ryzyko koncentracji zależności.

W odniesieniu do Europy Środkowo-Wschodniej zagadnienie to jest szczególnie istotne ze względu na położenie regionu pomiędzy rozwiniętymi gospodarkami Europy Zachodniej a eurazjatyckimi korytarzami transportowymi. Polska i sąsiednie państwa uczestniczą w systemie gospodarczym Unii Europejskiej, a równocześnie dysponują infrastrukturą umożliwiającą obsługę wybranych połączeń z Azją.

Przekształcenie infrastruktury w trwały rynek usług

Potencjalne korzyści rozwojowe mogą obejmować wzrost znaczenia usług logistycznych, rozwój centrów magazynowych, powstawanie działalności produkcyjnej w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz zwiększenie konkurencji między organizatorami transportu. Nie oznacza to jednak, że sama lokalizacja na trasie przewozów między Chinami a Europą automatycznie zapewnia trwałą korzyść gospodarczą.

Kluczowa staje się zatem zdolność lokalnych przedsiębiorstw do przejścia od prostych usług przeładunkowych ku działalności o większej wartości dodanej – obejmującej zaawansowaną logistykę, obsługę finansową, organizację dystrybucji i specjalistyczne usługi dla producentów. W perspektywie polityki regionalnej niezbędne jest przy tym wyraźne odróżnienie funkcji tranzytowej infrastruktury od jej funkcji rozwojowej.

Państwo może czerpać korzyści z samej obsługi międzynarodowych przewozów, ale zasadniczy potencjał transformacyjny pojawia się wtedy, gdy nowe połączenia prowadzą do wzrostu produktywności miejscowych przedsiębiorstw, poprawy ich dostępu do zagranicznych odbiorców i powstawania bardziej zaawansowanych form działalności gospodarczej. W przypadku Polski kluczowa jest zgodność inwestycji transportowych z polityką przemysłową, systemem planowania przestrzennego oraz rozwojem regionalnych centrów produkcji i usług. Strategia ta nie powinna ograniczać się do zwiększania przepustowości przejść granicznych, lecz obejmować budowanie kompetencji firm, rozwijanie multimodalnych powiązań transportowych i wzrost zdolności do oferowania wysokospecjalistycznych usług logistycznych. W analizie tej istotne miejsce zajmuje również rola samorządów regionalnych i organizacji przedsiębiorców, gdyż rzeczywiste wykorzystanie infrastruktury zależy od współdziałania władz publicznych z lokalnymi uczestnikami gospodarki.

Rozważania te prowadzą do potrzeby ponownego zdefiniowania pojęcia integracji eurazjatyckiej. Nie należy jej utożsamiać z powstaniem jednolitej przestrzeni politycznej ani z prostym mnożeniem przedsięwzięć infrastrukturalnych. Integracja to raczej proces zwiększania wzajemnej dostępności gospodarek, rozwijania instytucjonalnej zdolności do wymiany i tworzenia nowych możliwości

specjalizacji produkcyjnej. Proces ten może przebiegać nierównomiernie, obejmując niektóre sektory i regiony intensywniej niż inne; jego skutki zależą od istniejących struktur gospodarczych, jakości instytucji i pozycji negocjacyjnej uczestników. Z punktu widzenia ekonomii instytucjonalnej zasadnicze znaczenie ma zdolność do tworzenia stabilnych reguł współpracy, natomiast z perspektywy teorii rozwoju – możliwość przekształcania dostępności infrastrukturalnej w trwały wzrost produktywności. W międzynarodowej ekonomii politycznej kluczowe pozostaje zaś rozpoznanie sposobów, w jakie rozwój powiązań gospodarczych wpływa na zależności strategiczne i strukturę władzy między państwami.

Inicjatywa Pasa i Szlaku stanowi w tym kontekście szczególnie interesujący przykład współczesnego procesu budowania rynku na skalę transkontynentalną. Jej znaczenie nie wynika wyłącznie z rozmiarów chińskich inwestycji czy liczby państw uczestniczących, lecz z możliwości kształtowania nowych relacji między geografią produkcji, dostępnością infrastruktury a organizacją międzynarodowych instytucji gospodarczych. Proces ten niesie jednak wewnętrzne sprzeczności: te same inwestycje mogą zwiększać możliwości wymiany i jednocześnie pogłębiać zależności finansowe, rozwijać infrastrukturę i generować koszty środowiskowe, wspierać lokalną przedsiębiorczość i wzmacniać pozycję wielkich podmiotów. Rzetelna ocena wymaga zatem oddzielenia założeń politycznych od rzeczywistych rezultatów gospodarczych oraz rozpoznania mechanizmów, przez które inwestycje infrastrukturalne wpływają na zachowania uczestników rynku. Z naukowego punktu widzenia szczególnie istotna pozostaje możliwość wykorzystania BRI jako wielkoskalowego studium relacji pomiędzy państwem a rynkiem.

W przedsięwzięciach transkontynentalnych państwo występuje jako inicjator strategiczny, organizator finansowania i twórca ram prawnych, a niekiedy również właściciel operatorów infrastrukturalnych. Przedsiębiorstwa prywatne uczestniczą w rozpoznawaniu popytu, rozwijaniu usług i organizacji wymiany, lecz ich pole manewru pozostaje zależne od zasobów kontrolowanych przez instytucje publiczne. Państwa partnerskie mogą zwiększać własne możliwości rozwojowe, ale muszą równocześnie negocjować warunki finansowania, dostęp do infrastruktury i podział ryzyka.

Całość tworzy wielopoziomowy system współzależności, w którym żaden pojedynczy podmiot nie posiada pełnej kontroli nad wszystkimi elementami rynku, a skuteczność przedsięwzięcia zależy od zdolności koordynowania odmiennych interesów i ograniczania niepewności. W konsekwencji budowa Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego nie jest wyłącznie rezultatem politycznej determinacji chińskiego państwa ani spontaniczną konsekwencją rozwoju globalnego handlu.

Powstaje ona na przecięciu procesów organizacyjnych i gospodarczych, których uczestnicy wykorzystują odmienne zasoby, strategie i uprawnienia. Państwo może tworzyć warunki dla

powstania nowego sektora transportowego, lecz jego trwałość zależy od rzeczywistego popytu i jakości usług oferowanych przez firmy.

Inwestycje mogą ograniczać koszty transakcyjne, ale ich efekty zależą od jakości instytucji międzynarodowych i stabilności otoczenia politycznego. Rozwój infrastruktury zwiększa dostępność rynków, lecz nie gwarantuje samodzielnie ani sprawiedliwego podziału korzyści, ani trwałego wzrostu produktywności.

Ekspres Chiny-Europa jako model przejścia od administracji do rynku

Właściwe zrozumienie inicjatywy wymaga przejścia od analizy jej strategicznej architektury do badania konkretnych mechanizmów operacyjnych, za pomocą których zamierzenia polityczne są przekształcane w rzeczywiste usługi gospodarcze. Odpowiednim przedmiotem takiej analizy jest Ekspres Chiny-Europa, gdyż jego funkcjonowanie pozwala obserwować proces tworzenia rynku w precyzyjnie określonym sektorze działalności.

Powstanie połączeń kolejowych wymagało nie tylko wykorzystania istniejących torowisk, lecz także organizacji zaplecza ładunkowego, budowy platform operacyjnych, koordynacji przedsiębiorstw oraz rozwoju systemów dokumentacyjnych i finansowania początkowych etapów działalności. W przeciwieństwie do wielkich projektów infrastrukturalnych, ocenianych głównie przez pryzmat wartości inwestycji, rynek usług kolejowych umożliwia analizę częstotliwości przewozów, struktury popytu, stopnia wypełnienia pociągów, czasu dostawy i kosztów operacyjnych. Pozwala to konfrontować teorie państwa rozwojowego, instytucjonalnego budowania rynku i ekonomii transportu z konkretnymi rezultatami gospodarczymi, przy uwzględnieniu ograniczeń w dostępności danych oraz różnic metodologicznych między operatorami. Kluczowe staje się zatem pytanie o sposób przechodzenia od przedsięwzięcia wspieranego przez administrację publiczną do względnie samodzielnie funkcjonującego rynku usług transportowych. Proces ten wymaga osiągnięcia odpowiedniej skali działalności, wypracowania stabilnych relacji kontraktowych, zwiększenia zdolności przewidywania popytu oraz ograniczania kosztów wynikających z niepełnej koordynacji.

Nie należy jednak zakładać, że pełna rentowność każdej pojedynczej usługi jest jedynym miernikiem społecznej użyteczności infrastruktury, tak jak nie można uzasadniać nieograniczonego subsydiowania samym istnieniem potencjalnych korzyści zewnętrznych. Zasadnicze znaczenie ma określenie warunków, w których inwestycja publiczna rzeczywiście buduje trwałą zdolność

gospodarczą, a także rozpoznanie mechanizmów zapobiegających utrzymywaniu przedsięwzięć nieefektywnych. Takie podejście pozwala powiązać wielką skalę Inicjatywy Pasa i Szlaku z działalnością konkretnych przedsiębiorstw, samorządów i instytucji transportowych. W skali transkontynentalnej BRI jest programem reorganizowania powiązań gospodarczych, natomiast w wymiarze lokalnym przybiera postać decyzji dotyczących terminali, stawek przewozowych, udziału firm prywatnych, finansowania taboru i organizacji odpraw. Dopiero połączenie tych poziomów analizy pozwala ustalić, jak państwowy paradygmat rozwoju oddziałuje na rzeczywistą konkurencję rynkową i jakie rezultaty wywołuje współdziałanie administracji z przedsiębiorcami. Istotne jest również porównanie miast funkcjonujących w ramach tej samej strategii państwowej, lecz stosujących odmienne rozwiązania organizacyjne, co pozwala wyjaśniać zróżnicowanie rezultatów bez sprowadzania całego procesu do jednolitej właściwości chińskiego systemu politycznego.

Na tym poziomie badawczym możliwe staje się pogłębione zastosowanie koncepcji Maxa Webera, Douglassa Northa, Karla Polanyiego, Neila Fligsteina, Petera Evansa i Chalmersa Johnsona. Weberowska analiza administracyjnej racjonalizacji umożliwia rozpoznanie znaczenia procedur i hierarchii, Northowska ekonomia instytucjonalna pozwala badać koszty transakcyjne, Polanyiowska koncepcja zakorzenienia rynku kieruje uwagę ku społecznym warunkom działalności gospodarczej, a Fligsteinowska teoria pól rynkowych służy analizie relacji władzy pomiędzy operatorami i instytucjami publicznymi. Teorie państwa rozwojowego pozwalają z kolei określać funkcje polityki przemysłowej, mechanizmy finansowania i warunki produktywnej koordynacji. Ich zastosowanie do CR Express będzie wymagało nie tylko wskazywania podobieństw pomiędzy teorią a praktyką, lecz również identyfikowania przypadków ujawniających ograniczenia istniejących modeli wyjaśniających.

Wartość rynku zależy od jakości organizacji współzależności

Z perspektywy historii cywilizacyjnej szczególnie interesująca jest zmiana charakteru przestrzeni eurazjatyckiej. Przez stulecia stanowiła ona obszar intensywnych kontaktów handlowych, kulturowych i politycznych, lecz nigdy nie była jednolitym organizmem gospodarczym. Współczesne przedsięwzięcia infrastrukturalne mogą zwiększać intensywność tych powiązań, jednak ich rozwój następuje w warunkach suwerenności państw, funkcjonowania gospodarki globalnej i głębokiego zróżnicowania instytucjonalnego. Historia dawnych Szlaków Jedwabnych dostarcza jedynie symbolicznego punktu odniesienia; rzeczywiste mechanizmy współczesnej integracji wynikają z techniki, prawa, finansów, przedsiębiorczości oraz polityki międzynarodowej.

BRI nie jest zatem prostym odtworzeniem historycznej drogi handlowej, lecz próbą stworzenia nowego systemu gospodarczych współzależności. Jego przyszłość zależeć będzie od zdolności uczestników do organizowania współpracy w warunkach niepewności, konkurencji i zmiennych relacji politycznych.

Analiza tego procesu pozwala dostrzec zasadniczą właściwość współczesnej gospodarki światowej: rozwój infrastruktury zwiększa znaczenie przestrzeni, ale nie eliminuje jej ograniczeń. Nowoczesne technologie transportowe i cyfrowe skracają dystans ekonomiczny między ośrodkami produkcji a konsumpcji, lecz nie usuwają granic politycznych, różnic regulacyjnych, kosztów środowiskowych ani nierówności w dostępie do zasobów.

Im większa skala powiązań, tym istotniejszą rolę odgrywają instytucje odpowiedzialne za koordynację działań, rozwiązywanie konfliktów i zapewnianie odpowiedzialności. Wielki Rynek Eurazjatycki pozostaje więc nie tyle gotową rzeczywistością instytucjonalną, co procesem historycznym, którego ostateczna postać nie została przesądzona. Może on prowadzić do wzrostu współpracy gospodarczej i dywersyfikacji możliwości rozwojowych, ale może również wzmacniać określone asymetrie kapitałowe, technologiczne i polityczne. Rozstrzygające znaczenie będzie miała jakość organizacji tych współzależności, a nie wyłącznie skala zrealizowanych inwestycji.

Szczególnie doniosłe pozostaje tutaj odróżnienie zdolności do wybudowania infrastruktury od zdolności do wytworzenia rynku. Pierwsza wymaga przede wszystkim dostępu do kapitału, technologii i sprawnej organizacji procesu inwestycyjnego. Druga natomiast wymaga ponadto powstania stabilnego popytu, odpowiednich reguł konkurencji, instytucji kontraktowych i społecznego zaufania. Państwo może w znacznym stopniu przyspieszyć realizację pierwszego zadania, jednak drugie wymaga uczestnictwa wielu podmiotów, których działań nie da się całkowicie zastąpić decyzjami administracyjnymi. Z tego względu rzeczywista trwałość transkontynentalnego rynku logistycznego zależy od tego, czy początkowa mobilizacja infrastrukturalna doprowadzi do powstania samodzielnie reprodukujących się relacji gospodarczych, zdolnych do reagowania na zmiany popytu i warunków międzynarodowych. Taka perspektywa stanowi podstawę do pogłębionego zbadania Ekspresu Chiny-Europa jako przedsięwzięcia, w którym państwowa polityka rozwojowa spotyka się z ekonomiczną logiką przedsiębiorstw, technicznymi ograniczeniami transportu i instytucjonalną złożonością eurazjatyckiej przestrzeni gospodarczej.

> Ostatecznie budowa wielkiego rynku eurazjatyckiego nie jest kwestią politycznej determinacji ani sumy wydanych miliardów, lecz pytaniem o zdolność do wytworzenia autentycznego rynku z martwej materii betonu i stali. Czy potrafimy stworzyć system

współzależności, który zamiast pogłębiać asymetrie władzy i pułapki zadłużenia, stanie się przestrzenią rzeczywistej współpracy? Odpowiedź na to pytanie nie leży w planach strategicznych mocarstw, lecz w jakości instytucji i zaufaniu, jakiego nie da się narzucić żadnym dekretem administracyjnym.

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 tytuły licencjata i magistra na Uniwersytecie Pekińskim, a następnie ukończył studia magisterskie i doktoranckie z socjologii na Uniwersytecie Princeton w 1994 roku. Badania Gao koncentrują się na socjologii ekonomicznej, socjologii historyczno-porównawczej, międzynarodowej ekonomii politycznej i kapitalizmie wschodnioazjatyckim. Jest powszechnie znany ze swoich obszernych analiz japońskich instytucji gospodarczych i polityki przemysłowej, śledzących wpływ dewolucjonizmu na współczesne gospodarki azjatyckie. W ostatnich latach jego badania naukowe koncentrowały się na chińskim rozwoju infrastruktury, relacjach państwo-rynek oraz inicjatywach w zakresie łączności transnarodowej, w tym na systemach kolei dużych prędkości i sieciach Pasa i Szlaku. Gao był również profesorem wizytującym na takich uczelniach jak Uniwersytet Tokijski i Uniwersytet Pekiński.

***Bai Gao** (born 1955) is a Chinese-American sociologist and Professor of Sociology at Duke University. He earned his B.A. and M.A. degrees from Peking University before completing his M.A. and Ph.D. in sociology at Princeton University in 1994. Gao's research specializes in economic sociology, comparative-historical sociology, international political economy, and East Asian capitalism. He is widely recognized for his extensive analyses of Japanese economic institutions and industrial policy, tracing how developmentalism shaped modern Asian economies. In recent years, his scholarship has focused on Chinese infrastructure development, state-market relations, and transnational connectivity initiatives, including high-speed rail systems and the Belt and Road networks. Gao has also served as a visiting professor at institutions including the University of Tokyo and Peking University.*

Duke University

Literatura uzupełniająca

Książki

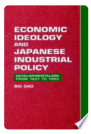
Książki autora i dzieła przywołane w tekście:



[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] "China Lends"

Anna Gelpern, Sebastian Horn, Scott Morris, Brad Parks, Christoph Trebesch

2021

[7] "The rational and social Foundations of music"

Max Weber

ISBN: 9780809300150



[8] "Strategic Navigation through Economic Corridors"

Kashif Hasan Khan

2025 | Springer Nature | ISBN: 9789819660117



[9] "Transport Transitions: Advancing Sustainable and Inclusive Mobility"

Ciaran McNally, Páraic Carroll, Beatriz Martinez-Pastor, Bidisha Ghosh, Marina Efthymiou, Nikolaos Valantasis-Kanellos

2025 | Springer Nature | ISBN: 9783032047748

Artykuły naukowe

Prace autorów przywoływanych w tekście:

[1] "The Greek debt restructuring: an autopsy"

Jeromin Zettelmeyer, Christoph Trebesch, Mitu Gulati

2013 | Economic Policy | DOI: 10.1111/1468-0327.12014

Źródło

[2] "How China lends: a rare look into 100 debt contracts with foreign governments"

Anna Gelpern, Sebastian S Horn, Scott Morris, Brad Parks, Christoph Trebesch

2022 | Economic Policy | DOI: 10.1093/epolic/eiac054

Źródło

[3] "Sovereign Debt: Now What?"

Anna Gelpern

2016 | The scholarly Commons (Georgetown)

Źródło

[4] "Domestic and External Debt: The Doomed Quest for Equal Treatment"

Anna Gelpern, Brad W. Setser

2004 | Scholarship - GEORGETOWN LAW (Georgetown University)

Źródło

[5] "Injunctions in Sovereign Debt Litigation"

Mark C. Weidemaier, Anna Gelpern

2013 | Scholarship - GEORGETOWN LAW (Georgetown University)

Źródło

[6] "China's Overseas Lending"

Sebastian Horn, Carmen Reinhart, Christoph Trebesch

2019 | National Bureau of Economic Research | DOI: 10.3386/w26050

Źródło

[7] "China as an International Lender of Last Resort"

Sebastian Horn, Bradley C. Parks, Carmen Reinhart, Christoph Trebesch

2023 | National Bureau of Economic Research | DOI: 10.3386/w31105

Źródło

[8] "Debt Distress on China's Belt and Road"

Sebastian Horn, Bradley C. Parks, Carmen Reinhart, Christoph Trebesch

2023 | AEA Papers and Proceedings | DOI: 10.1257/pandp.20231004

Źródło

[9] "Hidden Debt Revelations"

Sebastian Horn, Dávid Mihályi, Philipp Nickol, César Sosa-Padilla

2024 | National Bureau of Economic Research | DOI: 10.3386/w32947

Źródło

[10] "SOVEREIGN DEBT RESTRUCTURINGS: PREEMPTIVE OR POST-DEFAULT"

Tamon Asonuma Y, Christoph Trebesch

2016 | Journal of the European Economic Association | DOI: 10.1111/jeea.12156

Źródło

[11] "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion"

Henry John Farrell, Abraham L. Newman

2019 | International Security | DOI: 10.1162/isec_a_00351

Źródło

[12] "Breaking the Path of Institutional Development? Alternatives to the New Determinism"

Colin F. Crouch, Henry John Farrell

2004 | Rationality and Society | DOI: 10.1177/1043463104039874

Źródło

[13] "Formal and Informal Institutions Under Codecision: Continuous Constitution-Building in Europe"

Henry John Farrell, Adrienne Héritier

2003 | Governance | DOI: 10.1111/1468-0491.00229

Źródło

[14] "Making global markets: Historical institutionalism in international political economy"

Henry John Farrell, Abraham L. Newman

2010 | Review of International Political Economy | DOI: 10.1080/09692291003723672

Źródło

[15] "The European regulatory state and global public policy: micro-institutions, macro-influence"

David Bach, Abraham L. Newman

2007 | Journal of European Public Policy | DOI: 10.1080/13501760701497659

Źródło

[16] "Domestic Institutions beyond the Nation-State: Charting the New Interdependence Approach"

Henry John Farrell, Abraham L. Newman

2014 | World Politics | DOI: 10.1017/s0043887114000057

Źródło

[17] "Methodology of Social Sciences"

Max Weber

2017 | Routledge eBooks | DOI: 10.4324/9781315124445

Źródło

[18] "FROM 'POLITICS AS A VOCATION'"

Max Weber

1991 | Edinburgh University Press eBooks | DOI: 10.1515/9781474469654-020

Źródło

[19] "Methodology of the Social Sciences"

Donald G. MacRae, Max Weber

1950 | British Journal of Sociology | DOI: 10.2307/587311

Źródło

[20] "The Methodology of the Social Sciences"

Ernest Kilzer, Max Weber, Edward A. Shils, Henry A. Finch

1949 | The American Catholic Sociological Review | DOI: 10.2307/3707961

Źródło

[21] "Complex Organizations: A Critical Essay"

Neil Fligstein, Charles B. Perrow

1990 | Teaching Sociology | DOI: 10.2307/1318250

Źródło

[22] "Social Skill and the Theory of Fields"

Neil Fligstein

2001 | Sociological Theory | DOI: 10.1111/0735-2751.00132

Źródło

[23] "The Architecture of Markets"

Neil Fligstein

2001 | Princeton University Press eBooks | DOI: 10.1515/9780691186269

Źródło

[24] "Markets as Politics: A Political-Cultural Approach to Market Institutions"

Neil Fligstein

1996 | American Sociological Review | DOI: 10.2307/2096398

Źródło

[25] "4. The Disequilibrated Social System"

Chalmers Johnson

1982 | Stanford University Press eBooks | DOI: 10.1515/9781503620834-004

Źródło

Artykuły naukowe autora:

[26] "The Postwar Japanese Economy"

Bai Gao

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

Źródło

[27] "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

[28] "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

[29] "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

[30] "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

[31] "Japan's Economic Dilemma"

Bai Gao

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

Źródło

[32] "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

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

Bai Gao

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

Źródło

[34] "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

[35] **"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: 16eb6d08-a897-494a-9ddb-45742d721c30