Wielki Rynek Eurazjatycki a chińska modernizacja w świetle monografii The China-Europe Railway Express

AUTOR

Fundacja Dobre Państwo

STRESZCZENIE / ABSTRACT

Artykuł analizuje chińską modernizację jako efekt dynamicznej współzależności między polityczną zdolnością mobilizacji zasobów a społecznymi mechanizmami przedsiębiorczości. Autor odrzuca tezę o jednej, niezmiennej cechy cywilizacyjnej, wskazując na ewolucję instytucjonalną i różnorodność konfiguracji polityczno-technologicznych. Wykorzystując Braudelowską perspektywę długiego trwania, tekst bada, jak historyczne tradycje administracyjne łączą się ze współczesnym modelem państwa rozwojowego i socjalizmem o chińskiej specyfice. Kluczowym elementem analizy jest rola infrastruktury oraz synergia między odgórnym planowaniem a oddolną wiedzą rynkową, co pozwala Chinom budować odporne sieci eurazjatyckie i efektywnie zarządzać globalnymi łańcuchami produkcji w obliczu współczesnych wyzwań geopolitycznych.

The article analyzes Chinese modernization as the result of a dynamic interdependence between the political capacity to mobilize resources and social mechanisms of entrepreneurship. The author rejects the thesis of a single, unchanging civilizational trait, pointing instead to institutional evolution and a variety of political-technological configurations. Utilizing Braudel's perspective of 'longue durée', the text examines how historical administrative traditions merge with the modern developmental state model and socialism with Chinese characteristics. A key element of the analysis is the role of infrastructure and the synergy between top-down planning and bottom-up market knowledge, which allows China to build resilient Eurasian networks and effectively manage global production chains in the face of contemporary geopolitical challenges.

Artykuł analizuje fenomen chińskiej modernizacji, koncentrując się na dynamicznej relacji między strategicznym sterowaniem państwa a oddolną energią rynku. Autor stawia tezę, że sukces gospodarczy Chin – symbolizowany przez projekt Ekspresu Chiny-Europa (CR Express) – nie jest wynikiem wyłącznie centralnego planowania ani samej przedsiębiorczości, lecz efektem wielowymiarowej współzależności obu tych sfer. Tekst dowodzi, że rozwój rynków nie marginalizuje instytucji publicznych, lecz wymusza ich ewolucję: z roli bezpośredniego zarządcy w stronę strategicznego koordynatora budującego odporność systemową i infrastrukturę dla rozproszonych sieci handlowych. Poprzez analizę porównawczą chińskich miast oraz zestawienie modelu azjatyckiego z europejskim, artykuł ukazuje, jak materialna infrastruktura splata się z kapitałem społecznym i geopolityką. Całość prowadzi do wniosku, że prawdziwa nowoczesność gospodarcza wymaga przejścia od prostej integracji tranzytowej (przepływu towarów) do integracji produktywnej, gdzie strategiczna autonomia państwa i firm wynika z posiadania realnych alternatyw i zdolności adaptacyjnych w niestabilnym świecie.

SŁOWA KLUCZOWE

Wielki Rynek Eurazjatycki | chińska modernizacja | The China-Europe Railway Express | państwo rozwojowe | state building i market building | ekwifinalność rozwoju infrastrukturalnego | socjalizm o chińskiej specyfice | perspektywa długiego trwania | autonomia zakorzeniona | społeczne zakorzenienie gospodarki | odporność sieci eurazjatyckiej | koszty transakcyjne | zielona łączna produktywność czynników produkcji | geopolityka infrastruktury

Modernizacja Chin jako efekt współzależności państwa i rynku

Wielki Rynek Eurazjatycki jako projekt cywilizacyjny. Historyczne źródła chińskiej modernizacji, instytucjonalna architektura państwa i rynku, geopolityka współzależności oraz aksjologiczne granice rozwoju gospodarczego

Synteza doświadczenia chińskiej modernizacji wymaga powrotu do kluczowego zagadnienia nauk społecznych: sposobu, w jaki zbiorowości przekształcają zasoby materialne, wiedzę, technologię i

organizację polityczną w zdolność do trwałego zwiększania potencjału gospodarczego. Historia Chin — od ukształtowania imperialnych instytucji administracyjnych, przez dziewiętnastowieczne zderzenie z przemysłową przewagą Zachodu, rewolucyjne przeobrażenia XX wieku i reformy z 1978 roku, aż po współczesną politykę transkontynentalnej integracji — ukazuje niezwykłą różnorodność mechanizmów rozwojowych. Nie istnieje jedna, niezmienna cecha cywilizacji chińskiej, która wyjaśniałaby zarówno sukcesy administracji cesarskiej, jak i rozwój przedsiębiorczości w Yiwu czy organizację Ekspresu Chiny-Europa.

Poszczególne procesy wyrastały z odmiennych konfiguracji politycznych, technologicznych i społecznych, których znaczenie można dostrzec jedynie poprzez analizę historycznych przemian instytucjonalnych. Przedmiotem wyjaśnienia pozostaje zatem zdolność społeczeństwa do przekształcania własnych form organizacyjnych, a nie domniemana ciągłość jednej cechy kulturowej odpowiedzialnej za wszystkie etapy rozwoju. Badania przedstawione w książce prowadzą do wniosku, że współczesna pozycja Chin w gospodarce światowej wynika ze współdziałania wielu historycznie ukształtowanych mechanizmów; nie można ich sprowadzić wyłącznie do koncentracji władzy politycznej ani do samego rozwoju stosunków rynkowych. Państwo chińskie odegrało zasadniczą rolę w budowie infrastruktury, organizacji systemu finansowego, kształtowaniu warunków inwestowania i wyznaczaniu strategicznych kierunków gospodarczych.

Równocześnie prywatni przedsiębiorcy, migranci wewnętrzni, zagraniczni inwestorzy i uczestnicy rozproszonych sieci handlowych wytwarzali wiedzę o możliwościach produkcyjnych oraz strukturze popytu, której nie dałoby się w pełni zastąpić decyzjami administracyjnymi. Rozwój gospodarczy był zatem efektem wielowymiarowej współzależności pomiędzy polityczną zdolnością mobilizowania zasobów a społecznymi mechanizmami przedsiębiorczości, konkurencji i uczenia się. Nie oznacza to jednak, że proces ten przebiegał bezkonfliktowo czy zapewniał sprawiedliwy podział korzyści — historia transformacji to także konflikty interesów, nierówności regionalne, nieefektywne inwestycje i znaczne koszty społeczne.

Dla właściwego rozpoznania tego procesu szczególnie użyteczna okazuje się Braudelowska perspektywa długiego trwania, która pozwala analizować współczesne przemiany gospodarcze w powiązaniu z historycznymi strukturami społecznymi i geograficznymi. Fernand Braudel wskazywał, że wydarzenia polityczne i koniunktura ekonomiczna są osadzone w głębszych układach organizacji przestrzeni, produkcji i stosunków społecznych. W odniesieniu do Chin perspektywa ta umożliwia dostrzeżenie znaczenia wielowiekowych tradycji administracyjnych, regionalnego zróżnicowania gospodarki oraz historycznych relacji między centrum a lokalnymi społecznościami. Nie uprawnia ona jednak do twierdzenia, że współczesny model gospodarczy jest prostą

kontynuacją instytucji cesarskich, gdyż reformy rynkowe i industrializacja zasadniczo przekształciły strukturę społeczeństwa.

Właściwa interpretacja wymaga zatem połączenia ciągłości pewnych problemów organizacyjnych z rozpoznaniem głębokich zmian w sposobach ich rozwiązywania. Historyczna biegłość w administrowaniu rozległym terytorium to inny rodzaj kompetencji niż współczesna zdolność do organizowania globalnych łańcuchów produkcji, choć oba te obszary wymagają odpowiednich instytucji koordynacji.

Synteza tradycji politycznych a model państwa rozwojowego

Z perspektywy historii idei istotne jest współistnienie konfucjańskiego rozumienia moralnej odpowiedzialności rządzących, legalistycznego nacisku na sprawność organizacji państwa oraz współczesnej doktryny socjalizmu o chińskiej specyfice. W tradycji konfucjańskiej legitymizacja władzy wiązała się z właściwym wypełnianiem obowiązków publicznych i moralną jakością rządzenia, podczas gdy myśl legalistyczna kładła nacisk na instytucje umożliwiające egzekwowanie decyzji i dyscyplinowanie zachowań społecznych.

Współczesna ideologia Komunistycznej Partii Chin opiera się na innych fundamentach – marksizmie, leninizmie, doświadczeniu rewolucyjnym oraz pragmatyzmie reform gospodarczych. Między tymi tradycjami nie ma zatem pełnej tożsamości; ich zestawienie ma służyć analizie rozumienia odpowiedzialności państwa, a nie budowaniu ahistorycznej narracji o niezmiennym charakterze chińskiej władzy. Kluczowy pozostaje jednak problem relacji między polityczną zdolnością do kierowania społeczeństwem a społeczną oceną efektów tego procesu.

Współczesna doktryna modernizacji w chińskim stylu nadaje tej relacji specyficzną formę, łącząc długofalowe cele rozwojowe z kierowniczą rolą KPCh i instrumentami gospodarki rynkowej. Strategiczne założenia – rozwój technologiczny, wzrost produktywności, wzmacnianie rynku wewnętrznego czy modernizacja infrastruktury – są elementem koncepcji państwa, które nie traktuje gospodarki jako sfery całkowicie niezależnej od polityki. Jednocześnie mechanizmy rynkowe, sektor prywatny i handel międzynarodowy pozostają kluczowymi narzędziami realizacji tych celów. Z punktu widzenia ekonomii politycznej układ ten wymaga rozróżnienia między formalną własnością przedsiębiorstw, faktyczną autonomią decyzji gospodarczych a zakresem politycznej kontroli nad kierunkami rozwoju. Samo współistnienie podmiotów państwowych i prywatnych nie definiuje charakteru systemu; decydujące są relacje władzy, dostęp do

finansowania, egzekwowalność kontraktów oraz zdolność firm do reagowania na sygnały rynkowe. W tym kontekście pojawia się pytanie o stosowalność klasycznych teorii państwa rozwojowego, wypracowanych na przykładach Japonii, Korei Południowej i Tajwanu.

Chalmers Johnson wskazywał na rolę profesjonalnej biurokracji i strategicznej koordynacji przemysłu, Alice Amsden analizowała politykę wsparcia uzależnioną od wyników przedsiębiorstw, a Robert Wade podkreślał znaczenie instytucji publicznych w organizowaniu rynku. Peter Evans rozwinął koncepcję autonomii zakorzenionej, wskazując na konieczność łączenia zdolności administracji do samodzielnego działania z jej relacjami informacyjnymi wobec przedsiębiorców.

Państwo jako koordynator rozwoju rynkowego

Chińskie doświadczenie wymaga rozszerzenia tych koncepcji o analizę roli administracji lokalnych, konkurencji międzyregionalnej oraz wielopoziomowych relacji łączących aparat partyjny, przedsiębiorstwa państwowe i uczestników rynku. Państwo rozwojowe nie powinno być zatem traktowane wyłącznie jako jednolity ośrodek decyzji przemysłowych, lecz jako system organizacji politycznej, którego wewnętrzna struktura determinuje rodzaj i jakość podejmowanych interwencji. Istotnym wkładem chińskiego doświadczenia w teorię rozwoju jest możliwość rozpoznania produktywnych i nieproduktywnych skutków regionalnej rywalizacji administracyjnej. Administracje prowincji i miast dysponowały bodźcami do przyciągania inwestycji, zwiększania produkcji i budowy infrastruktury – impulsy te rosły wraz z reformami gospodarczymi oraz rozwojem systemu oceny osiągnięć regionalnych. Mechanizmy te mogły przyspieszać eksperymentowanie, mnożyć przedsięwzięcia i ułatwiać odkrywanie nowych możliwości gospodarczych. Równocześnie sprzyjały powstawaniu inwestycji prestiżowych, lokalnemu protekcjonizmowi oraz konkurencji o zasoby publiczne, co nie zawsze służyło interesowi gospodarki ogólnopaństwowej.

Regionalna aktywność administracyjna nie jest więc ani bezwarunkową zaletą chińskiego modelu, ani jego jednoznaczną słabością. To mechanizm organizacyjny, którego skuteczność zależy od jakości bodźców, zasad finansowania i zdolności do ograniczania negatywnych efektów zewnętrznych konkurencji między jednostkami terytorialnymi. W tym punkcie analiza Ekspresu Chiny-Europa staje się szczególnie cenna, gdyż pozwala obserwować relacje między politycznym wyznaczaniem celów a gospodarczą praktyką tworzenia nowego rynku. CR Express to nie tylko system przewozów kolejowych, który można opisać liczbą pociągów, długością tras czy wielkością ładunków.

Jest to również przedsięwzięcie wymagające budowy instytucji organizujących współpracę między przedsiębiorstwami, administracjami publicznymi, przewoźnikami i uczestnikami handlu międzynarodowego. Warto zauważyć, że pierwsze regularne połączenia powstały jeszcze przed ogłoszeniem BRI w 2013 roku; pozwala to odróżnić genezę konkretnych inicjatyw logistycznych od ich późniejszego objęcia wspólną strategią polityczną. Inicjatywa Pasa i Szlaku nadała tym działaniom szerszy kontekst rozwojowy, ale nie była jedyną przyczyną powstania międzynarodowych usług kolejowych. Właściwa analiza historyczna musi zatem uwzględniać zarówno oddolne źródła działalności gospodarczej, jak i późniejsze mechanizmy strategicznej koordynacji. Interesującym punktem odniesienia jest monografia zbiorowa The China-Europe Railway Express: State Building and Market Building pod redakcją Bai Gao i Zhihonga Zhena. Publikacja ta obejmuje studia pięciu chińskich ośrodków organizujących przewozy transkontynentalne oraz analizy roli przedsiębiorstw kolejowych, administracji lokalnych i podmiotów prywatnych.

Kluczowe znaczenie tej pracy polega na powiązaniu procesu budowania rynku logistycznego z przemianami instytucji państwowych, które nie tylko regulują wymianę, ale aktywnie tworzą warunki do jej powstania. Perspektywa ta pozwala dostrzec różnorodność modeli organizacyjnych, zależnych od lokalnej struktury gospodarki i relacji między administracją a przedsiębiorstwami. Z punktu widzenia całego opracowania istotne jest jednak rozszerzenie tej problematyki o historię chińskiej modernizacji, ekonomię finansów publicznych, europejską politykę przemysłową oraz współczesną geopolitykę infrastruktury. Dopiero takie ujęcie pozwala zrozumieć CR Express jako szczególny przypadek znacznie szerszego problemu cywilizacyjnego.

Podstawowy wniosek z analizy procesu state building i market building wskazuje na konieczność odrzucenia założenia, że rozwój rynku automatycznie prowadzi do marginalizacji instytucji państwowych. Często rozszerzanie skali wymiany zwiększa zapotrzebowanie na infrastrukturę, standaryzację, bezpieczeństwo prawne czy systemy informacji. Wraz z rozwojem rynku zmienia się więc charakter aktywności publicznej, a nie znika ona całkowicie. Państwo może ograniczać bezpośrednie sterowanie produkcją, jednocześnie wzmacniając funkcje związane z organizowaniem konkurencji, finansowaniem infrastruktury i zapewnianiem przewidywalności otoczenia gospodarczego. Nie oznacza to jednak konieczności rozszerzania kontroli administracyjnej nad wszystkimi uczestnikami rynku, gdyż część funkcji może być efektywniej realizowana przez sektor prywatny i niezależnych pośredników. Przedmiotem polityki rozwojowej pozostaje zatem właściwy podział funkcji i odpowiedzialności, a nie abstrakcyjny wybór między pełną swobodą rynku a całkowitym kierownictwem państwa.

Synergia infrastruktury materialnej i społecznego zakorzenienia gospodarki

W perspektywie socjologii ekonomicznej rynek nie istnieje niezależnie od stosunków społecznych, które umożliwiają uczestnikom wymianę informacji i budowanie zaufania. Mark Granovetter, analizując społeczne zakorzenienie działalności gospodarczej, wskazywał na ograniczenia koncepcji traktujących jednostkę jako podmiot podejmujący decyzje w całkowitej izolacji od otoczenia. W przypadku Yiwu szczególnie wyraźnie ujawnia się znaczenie sieci kupieckich, reputacji, relacji rodzinnych i transnarodowych kontaktów przedsiębiorców, które pozwoliły na organizowanie handlu na coraz większą skalę.

Publiczna infrastruktura kolejowa nie mogłaby samodzielnie wykreować takich więzi, podobnie jak istniejąca sieć kupiecka nie byłaby w stanie bez odpowiedniego wsparcia instytucjonalnego zorganizować międzynarodowej usługi transportowej przebiegającej przez wiele państw. To właśnie współdziałanie infrastruktury społecznej i materialnej wyjaśnia powstawanie nowych możliwości gospodarczych, których nie da się sprowadzić do prostego rachunku kosztów przewozu. Z perspektywy ekonomii instytucjonalnej kluczowe staje się zatem powiązanie kosztów transakcyjnych z historycznie ukształtowanymi strukturami relacji społecznych. Douglass North podkreślał w tym kontekście znaczenie formalnych i nieformalnych reguł działalności, które determinują możliwości zawierania kontraktów i egzekwowania zobowiązań.

W odniesieniu do CR Express istotne były formalne porozumienia dotyczące transportu, infrastruktury i procedur celnych, lecz równocześnie kluczową rolę odgrywały relacje przedsiębiorców z klientami i zagranicznymi partnerami. Właściwa organizacja rynku wymagała integrowania różnych mechanizmów ograniczania niepewności, których skuteczność mogła być odmienna w poszczególnych ośrodkach miejskich. Oznacza to, że nie istnieje jeden, niezależny od kontekstu historycznego, optymalny model organizacji transkontynentalnych usług logistycznych.

Wybór właściwych rozwiązań zależy od charakteru lokalnej przedsiębiorczości, skali działalności, dostępności kapitału i jakości instytucji publicznych. Prowadzi to do konieczności zmiany rozumienia samego pojęcia integracji gospodarczej. Nie jest ona wyłącznie procesem zwiększania wartości handlu czy zmniejszania fizycznej odległości między rynkami; jej rzeczywista głębokość zależy również od zgodności reguł, jakości informacji i dostępności mechanizmów rozwiązywania sporów. Państwa mogą utrzymywać intensywne relacje handlowe bez tworzenia wspólnego rynku w sensie prawnym, tak jak formalne porozumienie integracyjne nie gwarantuje automatycznie wysokiej wymiany. Wielki Rynek Eurazjatycki należy zatem rozumieć raczej jako proces budowania wielopoziomowej przestrzeni współpracy gospodarczej niż jako już ukształtowany, jednolity

organizm instytucjonalny. Jego uczestnicy podlegają odmiennym systemom politycznym i prawnym, a zakres współpracy zależy od konkretnych porozumień oraz struktury wzajemnych interesów. Ta heterogeniczność stanowi jednocześnie źródło możliwości gospodarczych i ograniczeń instytucjonalnych. Zestawienie pięciu chińskich ośrodków CR Express pozwala autorowi książki sformułować ogólniejszą teorię instytucjonalnej różnorodności rozwoju, której główną przesłanką jest współzależność struktury gospodarki i sposobu organizowania działalności publicznej.

Chongqing rozwijało początkowo transkontynentalne usługi kolejowe w odpowiedzi na potrzeby klastra przemysłu elektronicznego, którego firmy poszukiwały transportu zapewniającego równowagę między czasem dostawy a kosztami logistycznymi. Chengdu wykształciło odmienny model, w którym wraz ze wzrostem skali działalności wzrosła rola przedsiębiorstwa kontrolowanego przez sektor publiczny.

Zhengzhou rozwijało funkcje centralnego węzła logistycznego, którego znaczenie wynikało ze zdolności do konsolidowania ładunków z rozległego zaplecza gospodarczego. Wuhan wykorzystywało zróżnicowaną strukturę przemysłową i możliwości transportu multimodalnego, mierząc się jednocześnie z problemami koordynacji odmiennych instytucji odpowiedzialnych za handel i infrastrukturę. Yiwu natomiast wyrastało z historycznie rozwiniętej przedsiębiorczości kupieckiej; to jej potrzeby stały się podstawą organizowania usług kolejowych przez prywatnych uczestników rynku, którzy następnie coraz silniej powiązali się z publiczną infrastrukturą logistyczną.

Ekwifinalność rozwoju infrastrukturalnego chińskich miast

Celem tego porównania nie jest stworzenie zamkniętej klasyfikacji chińskich miast, lecz rozpoznanie odmiennych mechanizmów prowadzących do podobnego rezultatu infrastrukturalnego. Choć wszystkie analizowane ośrodki rozwinęły międzynarodowe połączenia kolejowe, ich geneza, struktura finansowania oraz sposoby pozyskiwania klientów znacząco się różniły.

W metodologii badań porównawczych wynik ten można interpretować jako przykład ekwifinalności – sytuacji, w której zbliżone rezultaty osiąga się poprzez odmienne sekwencje przyczynowe. Nie oznacza to jednak identycznej efektywności wszystkich modeli; rozwój infrastruktury jest bowiem tylko jednym z wielu wskaźników sukcesu. Pełne porównanie wymaga uwzględnienia kosztów

publicznych, trwałości popytu, jakości usług oraz zdolności przedsiębiorstw do adaptacji w zmieniających się warunkach. Istotne jest również to, że rozwiązania historyczne nie są niezmienne – ośrodki mogą zacieśniać współpracę, integrować platformy i przekształcać pierwotną strukturę własnościową.

Z perspektywy teorii zmiany instytucjonalnej kluczowe staje się zatem rozpoznanie relacji między zależnością od ścieżki rozwoju a zdolnością do eksperymentowania. Historia lokalnej przedsiębiorczości kształtuje zasoby wiedzy i kompetencje dostępne uczestnikom gospodarki, lecz nie przesądza ona całkowicie o późniejszych wyborach organizacyjnych. Miasto wypracowujące określoną specjalizację rozwija instytucje i infrastrukturę, które z czasem budują przewagę konkurencyjną, trudną do szybkiego odtworzenia w innych regionach.

Jednocześnie wcześniejsze inwestycje i interesy organizacyjne mogą ograniczać możliwość zmiany strategii, nawet w obliczu nowych warunków gospodarczych. Właśnie dlatego przewaga historyczna może stać się zarówno zasobem rozwojowym, jak i mechanizm utrwalania nieefektywnych rozwiązań.

Trzy wymiary skuteczności instytucji rozwojowych i granice interwencji

Doświadczenie Yiwu wskazuje na znaczenie zdolności do wykorzystywania wcześniejszego kapitału kupieckiego w nowych warunkach technologicznych, natomiast historia administracyjnej konkurencji platform CR Express pokazuje, że sukcesy w zwiększaniu liczby przewozów mogły prowadzić również do nadmiernej ekspansji inwestycyjnej.

W związku z tym konieczne staje się odróżnienie trzech wymiarów skuteczności instytucji rozwojowych. Pierwszy dotyczy zdolności inicjowania przedsięwzięć, których powstanie byłoby utrudnione bez odpowiedniej koordynacji; drugi odnosi się do ich późniejszej efektywności ekonomicznej, a trzeci do możliwości dostosowywania utworzonych organizacji do zmieniających się warunków. Państwo może wykazywać wysoką skuteczność w inicjowaniu inwestycji, lecz napotykać trudności w ograniczaniu ich finansowania po zakończeniu okresu początkowego. Przedsiębiorstwo z kolei może być sprawne operacyjnie w stabilnym otoczeniu, ale nie posiadać kompetencji do reagowania na zmianę struktury popytu. Podobnie rozbudowana sieć infrastruktury zwiększa możliwości transportowe, lecz nie gwarantuje utrzymania ich społecznej opłacalności w obliczu zakłóceń geopolitycznych. Właściwa teoria rozwoju powinna zatem uwzględniać zarówno zdolność do tworzenia nowych możliwości gospodarczych, jak i jakość ich

wykorzystywania oraz przekształcania. Kluczowy staje się tutaj problem subsydiów publicznych, którego analiza pozwala precyzyjnie określić granice między podejściem wolnorynkowym a interwencjonistycznym.

Początkowe finansowanie nowych usług kolejowych mogło ograniczać koszty koordynacji i umożliwiać nawiązanie relacji handlowych, których realizacja przy pełnej niepewności popytu byłaby dla firm zbyt ryzykowna. Z punktu widzenia ekonomii dobrobytu wsparcie to znajduje uzasadnienie w dodatnich efektach zewnętrznych, korzyściach z uczenia się i zwiększaniu dostępności infrastruktury. Nie oznacza to jednak, że każde subsydium jest inwestycją w dobro publiczne; część transferów może służyć jedynie zwiększaniu zysków konkretnych klientów lub operatorów, bez proporcjonalnego wzrostu wartości społecznej. Istotne pozostaje rozróżnienie prywatnej rentowności usługi od społecznej opłacalności infrastruktury – przedsięwzięcie nierentowne dla pojedynczego operatora może bowiem generować korzyści dla całego regionu. Ocena ta wymaga jednak rzeczywistego pomiaru, a nie jedynie deklarowania znaczenia strategicznego.

W tym miejscu należy skonfrontować tradycję Listowskiej ochrony rozwijających się sektorów z teorią miękkiego ograniczenia budżetowego Jánosa Kornaia oraz Schumpeterowskim rozumieniem selekcji innowacyjnej. W pierwszym ujęciu państwo może przejściowo wspierać działalność, której produktywność będzie rosła wraz ze skalą i doświadczeniem. Drugie podejście podkreśla ryzyko, że przedsiębiorstwa oczekujące bezwarunkowej pomocy publicznej przestaną kontrolować koszty i selekcjonować inwestycje. Trzecia perspektywa wskazuje na konieczność dopuszczenia zmian strukturalnych, w których rozwiązania nieefektywne ustępują miejsca bardziej produktywnym. Zestawienie tych koncepcji prowadzi do wniosku, że racjonalna interwencja publiczna powinna opierać się na określonych warunkach wsparcia, mechanizmach kontroli i możliwości ograniczenia finansowania w przypadku niewykonania celów. Długookresowe utrzymywanie działalności nie może być uzasadniane wyłącznie dawnymi nakładami, ponieważ historycznie poniesione koszty nie stanowią same przez się argumentu za dalszym finansowaniem przedsięwzięcia. Współczesne badania nad finansowaniem CR Express potwierdzają wartość takiego podejścia.

Modele konkurencji i gier sekwencyjnych wskazują, że rezultaty ograniczania subsydiów zależą od struktury kosztów przewozu, wielkości popytu, wykorzystania przewozów powrotnych oraz strategii operatorów i administracji. Nie uzasadniają one zatem prostego postulatu natychmiastowej likwidacji wszelkiego wsparcia, ani przekonania, że bezterminowe finansowanie usługi zapewnia trwały rozwój rynku. Należy pamiętać, że wynik modelowania zależy od przyjętych założeń i nie zastępuje analizy rzeczywistych kosztów poszczególnych platform. Właściwa polityka powinna

łączyć wiedzę teoretyczną z oceną empiryczną, uwzględniającą specyficzne warunki organizacyjne Chongqingu, Chengdu, Zhengzhou, Wuhanu i Yiwu.

Koordynacja systemowa zamiast monopolu własnościowego

Zdolność państwa do ograniczania lub modyfikowania wcześniej zastosowanych instrumentów finansowych stanowi równie ważną kompetencję rozwojową, co zdolność do ich pierwotnego uruchamiania. Zagadnienie to prowadzi do szerszego problemu organizowania konkurencji w sektorach charakteryzujących się znacznymi kosztami stałymi i korzyściami skali. Propozycja przejścia od rozdrobnionej rywalizacji administracyjnej ku ograniczonej liczbie silniejszych platform regionalnych może być uzasadniona ekonomicznie, jeśli pozwala na pełniejsze wykorzystanie infrastruktury i redukcję zbędnych kosztów. Nie istnieją jednak wystarczające przesłanki teoretyczne, by utożsamiać strukturę oligopolistyczną z bezwarunkowo optymalną formą organizacji. Koncentracja działalności może zwiększać efektywność techniczną, ale jednocześnie ograniczać konkurencję cenową i podnosić bariery wejścia. Dlatego szczególnego znaczenia nabiera rozróżnienie konsolidacji funkcjonalnej od koncentracji własnościowej.

Wspólne standardy przewozowe, interoperacyjne systemy informacji oraz skoordynowane rozkłady jazdy mogą zwiększać efektywność nawet wtedy, gdy na rynku funkcjonuje kilka niezależnych przedsiębiorstw. Nie każda korzyść wynikająca z organizacyjnego ujednolicenia wymaga zatem utworzenia jednego dominującego operatora lub administracyjnego ograniczania dostępu do rynku. Z perspektywy teorii Elinor Ostrom interesujące jest to, że koordynacja gospodarcza nie musi być utożsamiana ani z pełną hierarchią państwową, ani z całkowicie anonimowym mechanizmem konkurencji. Ostrom, badając systemy zarządzania wspólnymi zasobami, wykazała znaczenie różnorodnych instytucji współdziałania, których skuteczność zależy od dopasowania reguł do lokalnych warunków. Jej dorobku nie należy jednak mechanicznie przenosić na międzynarodowy transport kolejowy, gdyż infrastruktura ta posiada odmienne właściwości ekonomiczne i prawne.

Użyteczna pozostaje jednak ogólniejsza intuicja dotycząca możliwości tworzenia wielopoziomowych mechanizmów współzarządzania, opartych na rozdzielaniu kompetencji i odpowiedzialności między uczestników systemu. W odniesieniu do CR Express szczególne znaczenie mogą mieć wspólne reguły dostępu do terminali, mechanizmy wymiany danych oraz instytucje umożliwiające koordynowanie działalności operatorów bez całkowitego ograniczania ich autonomii gospodarczej.

Właśnie tutaj ujawnia się zasadnicza różnica pomiędzy państwem zdolnym do mobilizowania zasobów a państwem zdolnym do organizowania trwałej współpracy. Pierwsze potrafi koncentrować kapitał i podejmować decyzje infrastrukturalne; drugie musi ponadto umożliwiać wykorzystywanie informacji rozproszonych pomiędzy uczestnikami rynku, ograniczać koszty konfliktów oraz tworzyć wiarygodne reguły współdziałania. Strategiczna koordynacja i przedsiębiorcza autonomia nie są zatem koniecznie przeciwstawnymi kategoriami, ponieważ ich odpowiednie powiązanie może zwiększać zarówno stabilność inwestycji, jak i elastyczność działalności gospodarczej. Właściwa konstrukcja instytucjonalna wymaga jednak przejrzystości finansowania i możliwości przypisywania odpowiedzialności za decyzje, gdyż bez takich mechanizmów współpraca publiczno-prywatna może przeobrazić się w system uprzywilejowanego dostępu do zasobów państwowych. Istotnym rozwinięciem tej tezy pozostaje problem przejścia od konkurencji o wielkość przedsięwzięć do konkurencji o jakość usług. W początkowych fazach rozwoju CR Express liczba kursów i dostępnych kierunków transportu stanowiła widoczny wskaźnik wzrostu znaczenia poszczególnych miast.

W miarę dojrzewania rynku coraz większej wagi nabierają jednak przewidywalność dostaw, efektywność kosztowa, zdolność obsługi różnych kategorii towarów i możliwość utrzymywania relacji handlowych bez bezwarunkowego finansowania publicznego. Z perspektywy ekonomii organizacji oznacza to przechodzenie od logiki ilościowej ekspansji do bardziej złożonego modelu konkurencji, w którym o pozycji operatora decyduje jakość komplementarnych usług. Szczególnie ważne pozostają magazynowanie, organizowanie odpraw celnych, integracja informacji oraz dostęp do zagranicznych kanałów dystrybucji. To właśnie te funkcje mogą wpływać na trwałość pozycji gospodarczej ośrodka silniej niż samo utrzymywanie określonej liczby połączeń kolejowych.

Konieczność przejścia od integracji tranzytowej do produktywnej

Doświadczenie Yiwu pozwala dostrzec ewolucję od gospodarki opartej na fizycznej koncentracji kupców ku bardziej złożonemu systemowi handlu, logistyki i usług cyfrowych. Historyczna przedsiębiorczość mieszkańców, rozwój rynku hurtowego oraz późniejsze reformy organizacji eksportu stworzyły strukturę relacji gospodarczych, której znaczenie wykraczało poza bezpośrednie zaplecze produkcyjne miasta. Powstanie Yixin'ou umożliwiło wykorzystanie tych zasobów w nowym systemie transportu transkontynentalnego, a późniejsza integracja działalności prywatnych operatorów i podmiotów publicznych była odpowiedzią na rosnące wymagania dotyczące skali oraz

koordynacji usług. Przykład Yiwu pokazuje zatem, że wartość infrastruktury zależy również od istnienia społecznych i organizacyjnych warunków jej wykorzystania.

Samo zbudowanie terminalu nie jest równoznaczne z powstaniem rynku, jeśli brakuje przedsiębiorstw zainteresowanych transakcjami oraz uczestników posiadających kompetencje niezbędne do organizacji międzynarodowej wymiany. Z perspektywy teorii rozwoju regionalnego kluczowe jest to, że infrastruktura może zmienić położenie gospodarcze danego obszaru, ale nie gwarantuje automatycznie jego trwałej modernizacji. Region położony we wnętrzu kontynentu może zyskać nowe możliwości eksportowe dzięki lepszej dostępności transportu, jednak pełne wykorzystanie tych szans wymaga odpowiednich przedsiębiorstw, instytucji finansowych i kompetencji pracowników. Dlatego należy odróżniać integrację tranzytową od integracji produktywnej. Pierwsza polega przede wszystkim na zwiększaniu liczby i wartości towarów przemieszczających się przez określoną przestrzeń, natomiast druga obejmuje tworzenie nowych zdolności produkcyjnych, usługowych i technologicznych wynikających z poprawy dostępności rynku. Trwały rozwój gospodarczy wymaga wzmacniania tego drugiego mechanizmu; dochody z tranzytu mogą być bowiem ograniczone, podczas gdy kompetencje technologiczne i organizacyjne pozwalają budować nowe źródła wartości dodanej. Właśnie dlatego istotna staje się Hirschmanowska analiza powiązań gospodarczych, której zastosowanie pozwala rozpoznać mechanizmy rozprzestrzeniania się korzyści wynikających z inwestycji infrastrukturalnych.

Rozwój terminalu może zwiększać zapotrzebowanie na lokalne usługi techniczne, budowlane i transportowe, a jednocześnie umożliwić przedsiębiorstwom działalność wcześniej ograniczaną przez wysokie koszty dostępu do rynku. Skala tych efektów zależy jednak od zdolności regionalnej gospodarki do uczestnictwa w nowych relacjach. Jeśli zasadnicza część usług i technologii jest dostarczana przez podmioty zewnętrzne, a towary przechodzą przez terminal bez tworzenia miejscowych funkcji gospodarczych, korzyści rozwojowe mogą okazać się mniejsze od oczekiwanych. Wyzwaniem pozostaje więc prowadzenie polityki regionalnej w sposób zapewniający powstawanie lokalnych powiązań produkcyjnych i usługowych, bez sztucznego ograniczania dostępu firm zagranicznych czy utrwalania nieefektywnych struktur. W odniesieniu do Polski i Europy Środkowej spostrzeżenie to ma szczególne znaczenie praktyczne.

Geograficzne położenie na trasie międzynarodowego korytarza transportowego stwarza możliwości rozwoju infrastruktury, ale nie przesądza o uzyskaniu trwałej przewagi gospodarczej. Podstawowym problemem pozostaje zdolność do zwiększania lokalnej wartości dodanej poprzez organizowanie usług logistycznych, przemysłowych, finansowych i informacyjnych. Rozwój terminali intermodalnych powinien zatem być powiązany z szerszą polityką przedsiębiorczości, szkoleniem pracowników i modernizacją technologiczną.

Komplementarność chińskiego państwa rozwojowego i europejskiego modelu integracyjnego

Nie chodzi tutaj o mechaniczne odtwarzanie chińskiego modelu państwa rozwojowego, którego fundamenty polityczne i prawne różnią się od europejskiej społecznej gospodarki rynkowej. Istotne jest jednak czerpanie z doświadczeń w zakresie instytucjonalnej koordynacji, regionalnej specjalizacji oraz współpracy przedsiębiorstw z administracją, przy jednoczesnym zachowaniu zasad demokratycznej odpowiedzialności i ochrony konkurencji. Porównanie chińskiego modelu rozwojowego z doświadczeniem Unii Europejskiej prowadzi do istotnego wniosku teoretycznego: instytucjonalna zdolność tworzenia wielkiego rynku może przyjmować odmienne formy polityczne i prawne, a ich skuteczności nie należy oceniać wyłącznie przez pryzmat tempa realizacji inwestycji. Unia Europejska budowała integrację gospodarczą przede wszystkim poprzez stopniowe ustanawianie wspólnych reguł, ograniczanie barier handlowych i tworzenie instytucji odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa rynku wewnętrznego. Chiński model modernizacji pozostawał natomiast silniej związany z hierarchiczną organizacją państwa, systemem planowania oraz działalnością przedsiębiorstw i instytucji finansowych podlegających rozbudowanemu wpływowi politycznemu.

Oba rozwiązania mogą generować znaczące korzyści rozwojowe, lecz ich mechanizmy koordynacyjne i sposoby rozliczania odpowiedzialności są odmienne. Z perspektywy analizy porównawczej nie jest więc uzasadnione utożsamianie europejskiej złożoności proceduralnej z bezwarunkową słabością instytucjonalną ani chińskiej sprawności mobilizowania zasobów z automatyczną efektywnością wszystkich przedsięwzięć.

W tradycji europejskiej kluczowe znaczenie ma rozróżnienie między zdolnością do podejmowania decyzji a legitymizacją sposobu ich zapadania. Instytucje przedstawicielskie, kontrola sądowa, ochrona praw własności i swoboda działalności gospodarczej tworzą określone ograniczenia władzy publicznej, których roli nie można sprowadzić jedynie do wydłużania procedur administracyjnych. Z perspektywy filozofii politycznej są to mechanizmy ochrony jednostki przed arbitralnością rządzenia, natomiast w ekonomii instytucjonalnej zwiększają one przewidywalność i bezpieczeństwo długookresowych zobowiązań. Nie oznacza to jednak, że każdy wymóg proceduralny ma taką samą wartość społeczną; nadmierna złożoność regulacyjna może bowiem generować koszty nieproporcjonalne do rzeczywistych korzyści ochronnych. Właściwa polityka reform wymaga zatem odróżnienia instytucji zabezpieczających prawa i odpowiedzialność od obciążeń organizacyjnych, które można ograniczyć bez pogorszenia jakości rządzenia. Poprawa

europejskiej sprawności rozwojowej nie wymaga więc rezygnacji z podstawowych zasad porządku prawnego, lecz bardziej efektywnego wykorzystywania jego możliwości.

Szczególnie interesujące okazuje się zestawienie koncepcji społecznej gospodarki rynkowej z teorią państwa rozwojowego. Tradycja ordoliberalna wskazuje na znaczenie porządku konkurencyjnego, którego trwałość wymaga skutecznych reguł ograniczających monopolizację i nadużywanie władzy ekonomicznej. Teoria państwa rozwojowego akcentuje natomiast możliwość publicznego inicjowania przemian strukturalnych, których samodzielne podjęcie przez przedsiębiorców byłoby utrudnione. Współczesna polityka przemysłowa Unii Europejskiej coraz wyraźniej łączy oba te podejścia, uznając konieczność wspierania sektorów strategicznych przy jednoczesnym zachowaniu kontroli pomocy państwa i ochrony konkurencji. Właściwie zorganizowana interwencja powinna wzmacniać przyszłą zdolność przedsiębiorstw do samodzielnego konkurowania, a nie utrwalać przywileje będące źródłem przewagi niezwiązanej z produktywnością.

Europejskie doświadczenie może w ten sposób stanowić uzupełnienie chińskich praktyk koordynacyjnych, szczególnie w obszarze transparentności finansowania i możliwości niezależnej oceny rezultatów. Raporty Enrica Letty i Mario Draghiego oraz późniejsze europejskie inicjatywy dotyczące konkurencyjności, czystego przemysłu i bezpieczeństwa gospodarczego wskazują, że głównym problemem współczesnej Europy pozostaje niewystarczające wykorzystanie korzyści wynikających ze skali własnego rynku. Fragmentacja finansowania, energetyki i niektórych sektorów technologicznych może utrudniać rozwój firm zdolnych do rywalizacji z podmiotami funkcjonującymi na dużych, bardziej zintegrowanych rynkach.

Z perspektywy teorii ekonomii przestrzennej i korzyści skali szczególne znaczenie nabiera możliwość organizowania przedsięwzięć, których efektywność rośnie wraz ze zwiększaniem liczby użytkowników lub rozszerzaniem przestrzeni gospodarczej. Jednocześnie doświadczenie chińskiej konkurencji regionalnej pokazuje, że samo zwiększanie liczby inwestycji nie prowadzi automatycznie do optymalizacji systemu. Właściwą europejską odpowiedzią powinno być zatem pogłębianie instytucjonalnej integracji i poprawa jakości selekcji projektów, a nie wyłącznie zwiększanie skali finansowania publicznego. W wymiarze międzynarodowym kluczowa jest możliwość czerpania z doświadczeń obu systemów bez zakładania wyższości jednej tradycji polityczno-gospodarczej nad drugą. Chińskie państwo rozwojowe dostarcza materiału do badania strategicznej koordynacji, organizacji infrastruktury i instytucjonalnego eksperymentowania, natomiast europejski model integracyjny pozwala analizować rolę wspólnych norm prawnych, ochrony konkurencji i ponadnarodowych mechanizmów egzekwowania zobowiązań.

Koszty społeczne a miara skuteczności instytucji

Rzetelne porównanie powinno uwzględniać nie tylko sukcesy gospodarcze, ale również koszty społeczne, stan praw jednostki oraz zdolność do mitygowania ryzyk politycznych. Skuteczności instytucji nie można bowiem sprowadzać do pojedynczego wskaźnika ilościowego; gospodarka jest przecież elementem szerszego porządku społecznego, którego cele obejmują bezpieczeństwo, wolność, godność i możliwość prowadzenia życia odpowiadającego uzasadnionym aspiracjom ludzi.

Strategiczna autonomia jako zdolność do wyboru alternatyw

Na tym tle szczególnie wyraźnie ujawnia się geopolityczny wymiar Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego, którego rozwój wiąże się z organizacją przestrzeni przekraczającej granice wielu państw i odmiennych porządków politycznych. Współczesna infrastruktura kolejowa i portowa może zwiększać możliwości wymiany, lecz nie eliminuje sprzeczności interesów ani skutków konfliktów zbrojnych. Rosyjska agresja przeciwko Ukrainie zasadniczo zmieniła warunki funkcjonowania części połączeń eurazjatyckich, obnażając fakt, że gospodarcza współzależność nie jest samodzielną gwarancją pokojowych stosunków międzynarodowych. Znaczenie Korytarza Północnego ograniczają obecnie nie tylko parametry ekonomiczne, ale i ryzyko polityczne, reżimy sankcyjne oraz decyzje przedsiębiorstw w obszarze bezpieczeństwa. Rozwój Korytarza Środkowego i alternatywnych połączeń południowych zwiększa pole wyboru, choć wymaga znacznych inwestycji i współpracy państw o odmiennych systemach administracyjnych. Geopolityczna reorganizacja Eurazji nie polega zatem na prostym zastępowaniu jednej trasy drugą, lecz na stopniowym przekształcaniu całej struktury zależności infrastrukturalnych.

Z perspektywy teorii międzynarodowej ekonomii politycznej kluczowe staje się rozróżnienie między współzależnością zwiększającą możliwości wyboru a taką, która prowadzi do koncentracji ryzyka. Rozwinięta sieć gospodarcza może pozwalać przedsiębiorstwom na korzystanie z wielu źródeł zaopatrzenia i rynków zbytu, ale może również tworzyć zależność od niewielkiej liczby węzłów infrastrukturalnych, których kontrola ma znaczenie polityczne. Koncepcje Alberta Hirschmana, Susan Strange oraz współczesne badania nad wykorzystywaniem współzależności jako instrumentu nacisku wskazują, że ekonomiczne korzyści z wymiany mogą współistnieć z asymetrycznym rozkładem władzy.

Rozwój infrastruktury powinien zatem być oceniany także przez pryzmat zdolności uczestników do zmiany partnera, wyboru alternatywnej trasy i utrzymania działalności w obliczu zakłóceń. Celem

polityki bezpieczeństwa gospodarczego nie musi być całkowite ograniczanie współzależności, lecz zwiększanie możliwości uczestniczenia w niej bez utraty zdolności do samodzielnego podejmowania zasadniczych decyzji gospodarczych. Koncepcja strategicznej autonomii zyskuje tu znaczenie wykraczające poza współczesną europejską debatę polityczną. Można ją interpretować jako zdolność gospodarki do utrzymywania odpowiednio szerokiego zbioru realnych możliwości działania, nawet jeśli jej produkcja i konsumpcja pozostają silnie powiązane z międzynarodową wymianą. Państwo nie musi samodzielnie wytwarzać wszystkich produktów, aby zachować wysoką autonomię – wystarczy, że dysponuje alternatywami zaopatrzenia, kompetencjami technologicznymi i instytucjami ograniczającymi ryzyko utraty dostępu do kluczowych usług.

Podobnie przedsiębiorstwo nie musi posiadać wszystkich elementów infrastruktury logistycznej, by skutecznie organizować działalność międzynarodową, o ile może korzystać ze stabilnych i konkurencyjnych relacji kontraktowych. Właśnie dlatego zdolność do wyboru pozostaje jednym z podstawowych zasobów strategicznych współczesnej gospodarki; jej znaczenie może być większe niż bezpośrednia własność konkretnego aktywa materialnego.

Podmiotowość państw tranzytowych a systemowa odporność sieci eurazjatyckiej

Dla państw Azji Centralnej i Kaukazu kluczowa staje się możliwość rozwijania wielokierunkowych powiązań gospodarczych, które pozwolą zwiększyć ich podmiotowość w relacjach z Chinami, Rosją, Unią Europejską oraz innymi partnerami. Korytarze transportowe przebiegające przez Kazachstan, Azerbejdżan, Gruzję czy Turcję otwierają nowe możliwości inwestycyjne, jednak ich rola nie powinna sprowadzać się wyłącznie do funkcji tranzytu między największymi gospodarkami. Prawdziwym wyzwaniem pozostaje przekucie dostępności infrastruktury w rozwój krajowych kompetencji przemysłowych, logistycznych i technologicznych.

W przeciwnym razie państwo może zyskać na znaczeniu geograficznym, pozostając jednocześnie uzależnionym od decyzji zagranicznych operatorów i struktury popytu rynków końcowych. Autor książki zauważa, że podmiotowość gospodarcza państw tranzytowych zależy od zdolności do organizowania własnej polityki rozwojowej, a nie wyłącznie od położenia na mapie przyszłych połączeń eurazjatyckich. Z perspektywy prawa międzynarodowego istotne jest również to, aby rozwój infrastruktury transnarodowej respektował suwerenność państw i zobowiązania wynikające z obowiązującego porządku prawnego. Współpraca gospodarcza może przynosić korzyści wszystkim uczestnikom, lecz nie stanowi samodzielnego uzasadnienia dla ograniczania

integralności terytorialnej ani pomijania praw społeczności, których warunki życia zmieniają się wskutek tych przedsięwzięć.

Ważne jest zatem rozróżnienie ekonomicznego znaczenia korytarza od politycznej legitymizacji sposobu jego powstawania. Infrastruktura może budować dobrobyt, ale jej budowa i eksploatacja muszą być zgodne z zobowiązaniami prawnymi, zasadami odpowiedzialności oraz ochroną podstawowych praw uczestników. Dlatego przyszłość eurazjatyckiej integracji wymaga nie tylko kapitału i technologii, lecz trwałych instytucji umożliwiających pokojowe rozstrzyganie sporów. Autor odwołuje się tu do doświadczenia powojennej integracji europejskiej, której fundamentem było przekonanie, że współpraca gospodarcza ogranicza ryzyko konfliktów poprzez tworzenie wspólnych instytucji i zwiększanie kosztów jednostronnego zerwania relacji. Nie należy jednak przypisywać samej wymianie handlowej zdolności automatycznego zapewniania pokoju; współczesne konflikty dowodzą, że wysokie koszty gospodarcze nie zawsze powstrzymują decyzje polityczne prowadzące do wojny. Trwałość pokoju wymaga poszanowania prawa międzynarodowego, mechanizmów bezpieczeństwa i instytucji rozwiązujących konflikty interesów.

Rozwój Wielkiego Rynku Eurazjatyckiego powinien być zatem postrzegany jako instrument zwiększania współpracy, a nie substytut odpowiedzialnej polityki międzynarodowej. Należy uznać, że choć gospodarka tworzy warunki do pokojowego współistnienia, nie eliminuje to znaczenia politycznych i aksjologicznych podstaw ładu międzynarodowego. Właśnie dlatego w teorii stosunków międzynarodowych użyteczne pozostaje zestawienie liberalnego instytucjonalizmu Roberta Keohane'a z realistyczną analizą struktury siły reprezentowaną m.in. przez Kennetha Waltza i Johna Mearsheimera.

Pierwsza perspektywa podkreśla możliwość tworzenia instytucji ograniczających niepewność, druga zaś zwraca uwagę na trwałe znaczenie rywalizacji strategicznej i problemów bezpieczeństwa. Rozwój eurazjatyckich korytarzy transportowych potwierdza zasadność obu podejść: wymaga codziennej współpracy administracji i przedsiębiorstw, a jednocześnie pozostaje podatny na zmiany w relacjach między największymi ośrodkami władzy. Nie jest więc uzasadnione przyjmowanie, że integracja ekonomiczna nieuchronnie prowadzi do politycznej harmonii, podobnie jak deterministyczne byłoby twierdzenie, że rywalizacja strategiczna musi zniszczyć wszelkie formy współpracy. Właściwa teoria powinna uwzględniać jednoczesne występowanie mechanizmów kooperacyjnych i konfliktowych, których waga zmienia się w zależności od warunków historycznych.

Z perspektywy ekonomii złożoności współczesny rynek eurazjatycki jawi się jako system wielu powiązanych sieci, których funkcjonowanie zależy od relacji między infrastrukturą transportową, systemami finansowymi, prawem, technologią i strukturą produkcji. Zakłócenie jednego węzła

może generować koszty w odległych częściach gospodarki, gdyż przedsiębiorstwa korzystają z łańcuchów dostaw obejmujących liczne państwa i wyspecjalizowane organizacje. Jednocześnie rozwój alternatywnych powiązań może zwiększać odporność całego układu, o ile nowe relacje posiadają wystarczającą zdolność operacyjną i mechanizmy koordynacji. Właściwa ocena bezpieczeństwa gospodarczego wymaga zatem nie tylko analizy poszczególnych tras, lecz rozpoznania struktury całej sieci i stopnia zastępowalności jej elementów. Zwiększanie liczby połączeń poprawia odporność tylko wtedy, gdy alternatywne trasy nie są uzależnione od tego samego terminalu, systemu płatniczego czy źródła zaopatrzenia. Współczesna polityka infrastrukturalna powinna zatem ewoluować od prostego maksymalizowania przepustowości ku bardziej złożonemu rachunkowi odporności i elastyczności.

Ekonomiczna i etyczna odpowiedzialność za infrastrukturę

Inwestycja może wykazywać relatywnie niską rentowność w normalnych warunkach eksploatacji, jednak jej dostępność pozwala ograniczyć ogromne koszty, które powstają w razie zakłócenia dominującej trasy transportowej. W ekonomii opcji realnych taka możliwość wyboru posiada wartość, której nie da się w pełni oddać w tradycyjnym rachunku bieżących przychodów.

Równocześnie finansowanie infrastruktury rezerwowej wymaga rzetelnego uzasadnienia, gdyż nadmierne powielanie aktywów może generować znaczące koszty społeczne. Kluczowym problemem pozostaje zatem wyznaczenie takiego poziomu dywersyfikacji, który zredukuje ryzyko systemowe przy racjonalnym wykorzystaniu zasobów publicznych. Rozstrzygnięcie tej kwestii wymaga połączenia modelowania ekonomicznego z analizą zagrożeń geopolitycznych i środowiskowych, których przyszła intensywność pozostaje niepewna. Szczególnej uwagi wymaga również ekologiczny wymiar eurazjatyckiej integracji; rozwój infrastruktury może bowiem zarówno ograniczać pewne koszty środowiskowe, jak i tworzyć nowe obciążenia. Transport kolejowy w określonych warunkach technicznych może mieć przewagę emisyjną nad przewozami drogowymi i lotniczymi, lecz nie oznacza to jego bezwarunkowej wyższości środowiskowej nad wszystkimi alternatywnymi sposobami transportu. Rzeczywisty bilans zależy od rodzaju energii, stopnia załadowania składów, liczby przeładunków oraz długości trasy.

Istotne jest także uwzględnienie emisji i innych oddziaływań towarzyszących budowie oraz utrzymaniu infrastruktury. Właściwa ocena powinna obejmować cały cykl życia usługi transportowej i precyzyjnie określać, jaki środek transportu zostaje zastąpiony przez nową trasę. Z perspektywy ekonomii ekologicznej kluczowe jest ponadto to, że zwiększanie dostępności

transportu może stymulować dodatkową produkcję i konsumpcję, których konsekwencje środowiskowe nie są w pełni ujęte w samym bilansie emisji przewozu.

Badanie z 2025 roku opublikowane w „Humanities and Social Sciences Communications", poświęcone wpływowi CR Express na zieloną łączną produktywność czynników produkcji, wskazuje na możliwość analizowania oddziaływania połączeń kolejowych za pomocą danych panelowych dla chińskich miast i metod quasi-eksperymentalnych. Takie podejście pozwala rozpoznawać relacje między rozwojem infrastruktury, koncentracją przemysłu a zmianami w środowiskowej efektywności produkcji. Nie oznacza to jednak, że rezultaty uzyskane dla konkretnej próby badawczej można bez dodatkowych założeń przenosić na wszystkie regiony Eurazji.

Kluczowe pozostają tu różnice w strukturze energetycznej, rodzajach transportowanych towarów oraz instytucjach odpowiedzialnych za ochronę środowiska. Naukowa ocena CR Express powinna zatem wykraczać poza proste porównywanie emisji poszczególnych środków transportu i obejmować szersze konsekwencje zmian struktury produkcji oraz użytkowania przestrzeni. W perspektywie filozofii środowiska szczególnego znaczenia nabiera problem odpowiedzialności za skutki przedsięwzięć gospodarczych przekraczające horyzont bezpośredniego działania ich organizatorów. Infrastruktura kolejowa, portowa i energetyczna powstaje z myślą o wieloletnim użytkowaniu, a jej oddziaływanie może dotknąć przyszłe pokolenia oraz społeczności, które nie miały wpływu na pierwotne decyzje inwestycyjne. W tym kontekście szczególnie użyteczna pozostaje koncepcja odpowiedzialności Hansa Jonasa, którego refleksja nad etyką cywilizacji technologicznej wskazywała na konieczność uwzględniania długookresowych skutków ludzkiego działania. Zastosowanie tej perspektywy do polityki rozwojowej wymusza ocenę przedsięwzięć nie tylko przez pryzmat bezpośredniego przyrostu dochodu, lecz także pod kątem ich wpływu na warunki życia ludzi w przyszłości. Nie oznacza to konieczności rezygnacji z wielkich inwestycji infrastrukturalnych, lecz wymaga rzetelnego uwzględnienia nieodwracalności części skutków środowiskowych i finansowych.

> Czy w świecie permanentnych kryzysów geopolitycznych samo zbudowanie luksusowej autostrady lub nowoczesnego terminala wystarczy, by zagwarantować bezpieczeństwo? Prawdziwa odporność systemu nie tkwi bowiem w betonie i stali, lecz w zdolności do wyboru alternatywnych dróg wtedy, gdy główne bramy zostają zamknięte. Ostatecznie to nie liczba pociągów, lecz elastyczność relacji i etyczna odpowiedzialność za przyszłe pokolenia zadecydują, czy Wielki Rynek Eurazjatycki stanie się trwałym pomostem, czy jedynie kosztownym pomnikiem ambicji.

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, gdzie wykłada od 1993 roku. Uzyskał tytuł licencjata i magistra na Uniwersytecie Pekińskim, a doktorat z socjologii uzyskał na Uniwersytecie Princeton w 1994 roku. Badania Gao koncentrują się na socjologii ekonomicznej, socjologii historyczno-porównawczej oraz międzynarodowej ekonomii politycznej, ze szczególnym uwzględnieniem kapitalizmu wschodnioazjatyckiego, japońskiej polityki przemysłowej i chińskiego państwowego rozwoju. Jego wpływowe, wczesne prace naukowe badały ideologiczne korzenie i instytucjonalną dynamikę stojącą za powojennym wzrostem gospodarczym Japonii i późniejszą stagnacją. W ostatnich latach jego badania koncentrowały się na chińskiej polityce przemysłowej, systemach innowacji technologicznych, infrastrukturze kolei dużych prędkości oraz transgranicznych sieciach logistycznych w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku. Jego prace naukowe dostarczają kluczowych spostrzeżeń na temat relacji państwo-rynek i regionalnej integracji gospodarczej w całej Eurazji.

***Bai Gao** (born 1955) is a Chinese-American sociologist and Professor of Sociology at Duke University, where he has been on the faculty since 1993. He received his B.A. and M.A. from Peking University and earned his Ph.D. in sociology from Princeton University in 1994. Gao's research focuses on economic sociology, comparative-historical sociology, and international political economy, with particular expertise in East Asian capitalism, Japanese industrial policy, and Chinese state developmentalism. His influential early scholarship examined the ideological roots and institutional dynamics behind Japan's post-war economic ascent and subsequent stagnation. In recent years, his work has concentrated on Chinese industrial policy, technological innovation systems, high-speed rail infrastructure, and cross-border logistics networks under the Belt and Road Initiative. His scholarship provides key insights into state-market relations and regional economic integration across Eurasia.*

Duke University

Literatura uzupełniająca

Książki

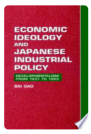
Książki autora i dzieła przywołane w tekście:



[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] "Whatever it takes"

Mario Draghi

ISBN: 9788817158787



[7] "Beyond Late Development"

Alice H. Amsden, Wan-Wen Chu

2003 | MIT Press | ISBN: 9780262261388



[8] "The Market Meets Its Match"

Alice Hoffenberg Amsden, Jacek Kochanowicz, Lance Taylor

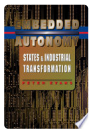
1994 | Harvard University Press | ISBN: 9780674549838



[9] "Escape from Empire"

Alice Hoffenberg Amsden

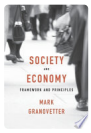
2007 | MIT Press (MA)



[10] "Embedded Autonomy"

Peter B. Evans

2012 | Princeton University Press | ISBN: 9781400821723



[11] "Society and Economy"

Mark Granovetter

2017 | Harvard University Press | ISBN: 9780674975217



[12] "The Sociology of Economic Life"

Mark Granovetter, Richard Swedberg

2018 | Routledge | ISBN: 9780429962882



[13] "Institutions, Institutional Change and Economic Performance"

Douglass North

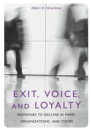
Cambridge University Press | ISBN: 9781139642965



[14] "Institutional Incentives And Sustainable Development"

Elinor Ostrom, Larry Schroeder, Susan Wynne

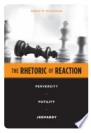
1993 | Westview Press



[15] "Exit, Voice, and Loyalty"

Albert Hirschman

Cambridge, Mass. : Harvard University Press



[16] "The Rhetoric of Reaction"

Albert Hirschman

Harvard University Press | ISBN: 9780674417786



[17] "casino capitalism"

Susan Strange

Manchester University Press | ISBN: 9780719052354



[18] "After Hegemony"

Robert Keohane

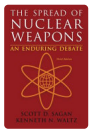
Princeton University Press | ISBN: 9781400820269



[19] "Designing Social Inquiry"

Gary King, Robert O. Keohane, Sidney Verba

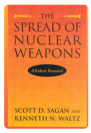
1994 | Princeton University Press | ISBN: 9781400821211



[20] "The Spread of Nuclear Weapons: a debate"

Kenneth Waltz

W. W. Norton | ISBN: 9780393920109



[21] "The spread of nuclear weapons: A debate renewed"

Kenneth Waltz

W W Norton & Company Incorporated | ISBN: 9780393977479



[22] "Theory of International Politics"

Kenneth Waltz

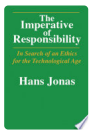
1979



[23] "The Israel Lobby and U.S. Foreign Policy"

John Mearsheimer

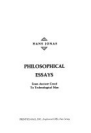
Farrar, Straus and Giroux | ISBN: 9781429932820



[24] "The Imperative of Responsibility"

Hans Jonas

2025 | University of Chicago Press | ISBN: 9780226850337



[25] "Philosophical Essays: from Ancient Creed to Technological Man"

Hans Jonas

1974



[26] "Elgar Encyclopedia of Development"

Matthew Clarke, Xinyu (Andy) Zhao

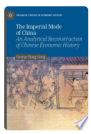
2023 | Edward Elgar Publishing | ISBN: 9781800372122



[27] "Economic Development"

Richard Thomas Gill

1963 | Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall



[28] "The Imperial Mode of China"

George Hong Jiang

2023 | Springer Nature | ISBN: 9783031270154

[29] "High-quality Economic Development of China"

Peiyong Gao, Xiahui Liu, Fuhua Yuan

2027 | Springer | ISBN: 9789819274529

Artykuły naukowe

Prace autorów przywoływanych w tekście:

[1] "Institutions"

Douglass C. North

1991 | The Journal of Economic Perspectives | DOI: 10.1257/jep.5.1.97

Źródło

[2] "States and markets"

Susan Strange

1988

Źródło

[3] "La Historia y las Ciencias sociales"

Andrés Rodríguez, Fernand Braudel

1975 | Revista española de la opinión pública | DOI: 10.2307/40182464

Źródło

[4] "Histoire et Sciences sociales: La longue durée"

Fernand Braudel

1958 | Annales Histoire Sciences Sociales | DOI: 10.3406/ahess.1958.2781

Źródło

[5] "Afterthoughts on Material Civilization and Capitalism"

Fernand Braudel

1977

Źródło

[6] "Capitalism and material life, 1400-1800"

Fernand Braudel, Miriam Kochan

1973

Źródło

[7] "The Logic of the Developmental State"

Ziya Öniş, Alice Hoffenberg Amsden, Frederic C. Deyo, Chalmers A. Johnson, Robert Wade

1991 | Comparative Politics | DOI: 10.2307/422204

Źródło

[8] **"Japan: Who Governs? The Rise of the Developmental State"**

Donald S. Zagoria, Chalmers A. Johnson

1995 | Foreign Affairs | DOI: 10.2307/20047441

Źródło

[9] **"Revolution and the Social System"**

Chalmers A. Johnson

1964

Źródło

[10] **"Blowback: The Costs and Consequences of American Empire"**

Philip Zelikow, Chalmers A. Johnson

2000 | Foreign Affairs | DOI: 10.2307/20049919

Źródło

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

Alice Hoffenberg Amsden

2001 | RePEc: Research Papers in Economics

Źródło

[12] **"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

[13] **"Beyond Late Development"**

Alice Hoffenberg Amsden, Wan-wen Chu

2003 | The MIT Press eBooks | DOI: 10.7551/mitpress/1577.001.0001

Źródło

[14] **"Resolving the State-Market Dilemma in East Asia "**

Robert Wade

1995 | The Role of the State in Economic Change | DOI: 10.1093/acprof:oso/9780198289845.003.0005

Źródło

[15] "Governing the Market: Economic Theory and the Role of Government in East Asian Industrialization"

William Diebold, Robert Wade

1991 | Foreign Affairs | DOI: 10.2307/20044736

Źródło

[16] "Globalization as the Institutionalization of Neoliberalism: Commodification, Financialization, and the Anchorless Economy"

Robert H. Wade

2007 | Institutions and Market Economies | DOI: 10.1057/9780230389946_11

Źródło

[17] "Dependent Development: The Alliance of Multinational, State, and Local Capital in Brazil"

Robert D. Crassweller, Peter J. Evans

1979 | Foreign Affairs | DOI: 10.2307/20040300

Źródło

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

Alejandro Portes, Peter J. Evans

1996 | Contemporary Sociology A Journal of Reviews | DOI: 10.2307/2077169

Źródło

[19] "China-Europe Railway Express (Yiwu): Evolution of the “Yiwu-Xinjiang-Europe” Freight Train Operation Model"

Zhihong Zhen, Ying Ma, Shuxing Han

2026 | China and Globalization 2.0 | DOI: 10.1007/978-981-19-2882-6_4

Źródło

[20] "Institutional Origins of the Development of China’s High-speed Railway"

Zhihong Zhen

2016 | China: An International Journal | DOI: 10.1353/chn.2016.0001

Źródło

[21] "Enhancing train travel time prediction for China–Europe railway express: A transfer learning-based fusion technique"

Jingwei Guo, Jiayi Guo, Lin Fang, Zhen-Song Chen, Francisco Chiclana

2025 | Information Fusion | DOI: 10.1016/j.inffus.2024.102829

Źródło

[22] "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness"

Mark S. Granovetter

1985 | American Journal of Sociology | DOI: 10.1086/228311

Źródło

[23] "The Strength of Weak Ties: A Network Theory Revisited"

Mark S. Granovetter

1983 | Sociological Theory | DOI: 10.2307/202051

Źródło

[24] "Threshold Models of Collective Behavior"

Mark S. Granovetter

1978 | American Journal of Sociology | DOI: 10.1086/226707

Źródło

[25] "The Impact of Social Structure on Economic Outcomes"

Mark S. Granovetter

2005 | The Journal of Economic Perspectives | DOI: 10.1257/0895330053147958

Źródło

[26] "Institutions, Institutional Change and Economic Performance"

Douglass C. North

1990 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511808678

Źródło

[27] "Constitutions and Commitment: The Evolution of Institutions Governing Public Choice in Seventeenth-Century England"

Douglass C. North, Barry R.VE Weingast

1989 | The Journal of Economic History | DOI: 10.1017/s0022050700009451

Źródło

[28] "Structure and Change in Economic History"

Peter George, Douglass C. North

1983 | Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d économique | DOI: 10.2307/135165

Źródło

[29] **"The Socialist System: The Political Economy of Communism."**

Alec Nove, János Kornai

1993 | The Economic Journal | DOI: 10.2307/2234722

Źródło

[30] **"Economics of Shortage."**

John D. Hey, János Kornai

1982 | The Economic Journal | DOI: 10.2307/2232563

Źródło

[31] **"Creating a Market Economy in Eastern Europe: The Case of Poland"**

David Lipton, Jeffrey David Sachs, Stanley Fischer, János Kornai

1990 | Brookings Papers on Economic Activity | DOI: 10.2307/2534526

Źródło

[32] **"The great transformation of Central Eastern Europe"**

János Kornai

2006 | Economics of Transition | DOI: 10.1111/j.1468-0351.2006.00252.x

Źródło

[33] **"Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action"**

Barry C. Field, Elinor Ostrom B

1992 | Land Economics | DOI: 10.2307/3146384

Źródło

[34] **"A General Framework for Analyzing Sustainability of Social-Ecological Systems"**

Elinor Ostrom B

2009 | Science | DOI: 10.1126/science.1172133

Źródło

[35] **"Understanding Institutional Diversity"**

Elinor Ostrom B

2006 | Princeton University Press eBooks | DOI: 10.1515/9781400831739

Źródło

[36] **"Beyond Markets and States: Polycentric Governance of Complex Economic Systems"**

Elinor Ostrom B

2010 | Lexington Books | DOI: 10.5040/9781666993905.ch-6

Źródło

[37] **"Preparing for Next Steps on Better Economic Governance in the Euro Area"**

Jean-Claude Juncker, Donald Tusk, Jeroen Dijsselbloem, Mario Draghi

2015 | KETlib (University of Piraeus)

Źródło

[38] **"Mario Draghi: Hearing at the Committee on Economic and Monetary Affairs of the European Parliament"**

Mario Draghi

2015

Źródło

[39] **"Mario Draghi: Introductory statement to the plenary debate of the European Parliament on the European Central Bank's Annual Report 2015"**

Mario Draghi

2016

Źródło

[40] **"Mario Draghi: Hearing before the Plenary of the European Parliament on the occasion of the adoption of the Resolution on the ECB Annual Report 2012"**

Mario Draghi

2013

Źródło

[41] **"Exit, Voice and Loyalty: Responses to Decline in Firms, Organizations, and States."**

Gordon Tullock, Albert O.HG Hirschman

1970 | The Journal of Finance | DOI: 10.2307/2325604

Źródło

[42] **"The Strategy of Economic Development"**

Staffan Burenstam Linder, Albert O.HG Hirschman

1959 | Ekonomisk Tidskrift | DOI: 10.2307/3438684

Źródło

[43] "The Passions and the Interests: Political Arguments for Capitalism before Its Triumph."

Andrew Stewart Skinner, Albert O.HG Hirschman

1979 | Economica | DOI: 10.2307/2553103

Źródło

[44] "The Changing Tolerance for Income Inequality in the Course of Economic Development"

Albert O.HG Hirschman, Michael Rothschild

1973 | The Quarterly Journal of Economics | DOI: 10.2307/1882024

Źródło

[45] "The Retreat of the State"

Susan Strange

1996 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511559143

Źródło

[46] "Small is Beautiful: A Study of Economics as if People Mattered"

Susan Strange

1974 | International Affairs | DOI: 10.2307/2615239

Źródło

[47] "Rival States, Rival Firms"

John M. Stopford, Susan Strange, John S. Henley

1991 | Cambridge University Press eBooks | DOI: 10.1017/cbo9780511549830

Źródło

[48] "Designing Social Inquiry"

Gary King, Robert O. Keohane, Sidney Verba

1994 | Princeton University Press eBooks | DOI: 10.1515/9781400821211

Źródło

[49] "After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy"

William Diebold, Robert O. Keohane

1984 | Foreign Affairs | DOI: 10.2307/20042201

Źródło

[50] "Power and Interdependence: World Politics In Transition"

Robert O. Keohane, Joseph S. Nye

2017 | The SHAFR Guide Online | DOI: 10.1163/2468-1733_shafr_sim280020670

Źródło

[51] "Power and Interdependence"

Robert O. Keohane, Joseph S. Nye

2013 | Palgrave Macmillan eBooks | DOI: 10.1057/9781137356734.0006

Źródło

[52] "Man, the State and War--A Theoretical Analysis."

W. H. Russell, Kenneth N. Waltz

1959 | Military Affairs | DOI: 10.2307/1984611

Źródło

[53] "Man, the State, and War"

Kenneth N. Waltz

2018 | Columbia University Press eBooks | DOI: 10.7312/walt18804

Źródło

[54] "Nuclear Myths and Political Realities"

Kenneth N. Waltz

1990 | American Political Science Review | DOI: 10.2307/1962764

Źródło

[55] "The Myth of National Interdependence"

K. Waltz

2019 | Globalism Versus Realism: International Relations' Third Debate | DOI: 10.4324/9780429049033-6

Źródło

[56] "Chapter 3: Defining Strategic Rationality"

John J. Mearsheimer, Sebastian Rosato

2023 | Yale University Press eBooks | DOI: 10.12987/9780300274967-004

Źródło

[57] "Chapter 7: Nonrational State Behavior"

John J. Mearsheimer, Sebastian Rosato

2023 | Yale University Press eBooks | DOI: 10.12987/9780300274967-008

Źródło

[58] "Back to the Future, Part II: International Relations Theory and Post-Cold War Europe"

Stanley Hoffmann, Robert O. Keohane, John J. Mearsheimer

1990 | International Security | DOI: 10.2307/2538869

Źródło

[59] "Reckless States and Realism"

John J. Mearsheimer

2009 | International Relations | DOI: 10.1177/0047117809104637

Źródło

[60] "The Imperative of Responsibility: In Search of an Ethics in the Technological Age"

Millett Granger Morgan, Hans Jonas

1985 | Journal of Policy Analysis and Management | DOI: 10.2307/3324683

Źródło

[61] "The Imperative of Responsibility: In Search of an Ethics for the Technological Age"

Hans Jonas

1985 | DigitalGeorgetown (Georgetown University Library)

Źródło

[62] "Philosophical Essays: From Ancient Creed to Technological Man."

Daniel Sommer Robinson, Hans Jonas

1974 | Philosophy and Phenomenological Research | DOI: 10.2307/2106643

Źródło

[63] "Responsibility Today: The Ethics of an Endangered Future 1"

Hans Jonas

2017 | Global Ethics and Moral Responsibility | DOI: 10.4324/9781315584829-2

Źródło

Artykuły naukowe autora:

[64] "Japan's Economic Dilemma"

Bai Gao

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

Źródło

[65] "The Postwar Japanese Economy"

Bai Gao

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

Źródło

[66] "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

[67] "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

[68] "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

[69] "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

[70] "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

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

Bai Gao

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

Źródło

[72] "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

[73] "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: a43e50a2-9954-40e8-bd3d-425e7f9a6311