STRESZCZENIE ROZPRAWY DOKTORSKIEJ

Ekonomiczne skutki funkcjonowania infrastruktury kolejowej
Nowego Jedwabnego Szlaku dla Polski

Stanisław Bereziński

Celem rozprawy było określenie ekonomicznych skutków funkcjonowania infrastruktury kolejowej Nowego Jedwabnego Szlaku (dalej NJS) w związku z polsko-chińską wymianą towarową. Badanie dotyczyło lat 2016–2022. W pierwszej kolejności dokonano przeglądu literatury z zakresu czynników rozwoju gospodarczego, teorii lokalizacji działalności gospodarczej i teorii rozwoju regionalnego. Potwierdzono wagę transportu dla rozwoju gospodarczego i wskazano na znaczenie dostępności transportowej jako kategorii istotnej dla badań skutków funkcjonowania infrastruktury. Z kolei dokonana analiza wybranych strategicznych dokumentów rządowych, wyznaczających główne kierunki rozwoju państwa, umożliwiła wykazanie istotności euro-azjatyckich korytarzy transportowych dla rozwoju gospodarczego Polski.

Opisując projekt NJS, wyjaśniono przyczyny zainteresowania Chin lądowymi szlakami transportowymi między Azją a Europą i uznano za główną dążenie do własnego rozwoju poprzez zmianę globalnego układu gospodarczego z wykorzystaniem handlu opartego na kreowanych korytarzach transportowych. Podkreślono, że wzajemne znaczenie Polski i NJS wynika głównie z jej korzystnego położenia geograficznego.

Następnie zbadano zmiany dostępności transportowej Polski i Chin w wyniku funkcjonowania infrastruktury kolejowej NJS. Skupiono się na porównaniu z transportem morskim. Ocena średniej z sum wszystkich odległości dowozowo-odwozowych w kilometrach w relacji: stolice prowincji w Chinach–miasta wojewódzkie w Polsce w transporcie kolejowym i morskim,
z wykorzystaniem wybranej pary węzłów transportowych, pozwoliła potwierdzić przewagę transportu kolejowego nad morskim w zakresie zwiększenia dostępności do przestrzeni Chin. Większość terminali kolejowych uzyskała wyniki zbliżone lub lepsze od najlepszego z portów morskich. Przewagę transportu kolejowego odnotowano w szczególności dla regionów Chin oddalonych od portów morskich. Za pomocą wskaźnika czas/cena potwierdzono konkurencyjność transportu kolejowego względem morskiego. Przy około dwukrotnym skróceniu czasu przewozu transport kolejowy był dwa razy droższy niż transport morski. Badanie z wykorzystaniem modelu grawitacyjnego wykazało, że połączenia z zastosowaniem transportu kolejowego mają średnio wyższe siły oddziaływania niż te wykorzystujące transport morski. Oceniając stabilność połączeń w ramach NJS, zauważono, że nawet w obliczu tak istotnych kryzysów jak pandemia COVID-19 czy konflikt pomiędzy Rosją a Ukrainą utrzymał on zdolność operacyjną.

Wobec powyższego NJS można określić jako istotny i pozytywny czynnik kształtujący wzajemną dostępność transportową Polski i Chin.

Podstawowym celem infrastruktury transportu jest obsługa przepływów towarowych, więc oceniając skutki jej funkcjonowania, w pierwszej kolejności należy odnieść się do zmian wolumenów i struktury potoków ładunkowych. Na podstawie danych publikowanych przez Euroazjatycką Unię Kolejową potwierdzono, że pod względem wolumenu obsługiwanych ładunków Polska była jednym z głównych krajów korzystających z NJS. Dokonana analiza danych z wybranych urzędów celno-skarbowych wykazała, że obsługa tych potoków przynosi korzyści dla budżetu państwa. Zauważono, że pod względem wartości i wolumenu dysproporcje między transportami kolejowym i morskim ulegają zmniejszeniu. Dodatkowo transport kolejowy korzystniej niż transport morski wpływa na kształtowanie bilansu handlowego z Chinami. Wykorzystując model grawitacyjny handlu zagranicznego, potwierdzono istotność zmiennej NJS dla wymiany towarowej między Polską a Chinami, szczególnie w relacji importowej. Dostrzeżono, że wyższa cena i szybkość w transporcie kolejowym są związane z wyższą średnią wartością towarów przewożonych w ramach NJS niż transportem morskim. Można więc stwierdzić, że funkcjonowanie połączeń kolejowych
w ramach NJS ma istotny wpływ na wielkość i strukturę wymiany towarowej między Polską
a Chinami. Poza tym rozwój infrastruktury i połączeń kolejowych w ramach NJS i związanych z nimi usług logistycznych miał istotny wpływ na reorganizację łańcuchów transportowych między Polską a Chinami.

Na koniec, przedstawiając rekomendacje dotyczące dalszego rozwoju NJS, zaakcentowano konieczność dalszych inwestycji infrastrukturalnych oraz usprawnień organizacyjnych. Zwrócono uwagę na potrzebę budowy zintegrowanego systemu transportowego, którego celem powinno być osiągnięcie synergii pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu. Za warunek konieczny funkcjonowania NJS uznano zachowanie stabilności geopolitycznej i utrzymanie modelu obustronnych zysków dla stron zaangażowanych w dalszy rozwój.