

Aleksandra Gładala

E-mail: aleksandra.gladala@ue.wroc.pl, nr ORCID: 0000-0001-6416-060X

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wydział Ekonomii, Zarządzania i Turystyki w Jeleniej Górze,

Katedra Zarządzania Strategicznego i Logistyki

Analiza i ocena systemu transportowego na przykładzie krajów azjatyckich

Analysis and evaluation of the transport system on the example of selected Asian countries

Stabilnym fundamentem wzrostu gospodarczego każdego kraju jest odpowiednio rozwinięty system transportowy, który gwarantuje rozwój społeczny oraz przemysłowy. Transport odpowiada za przemieszczanie osób oraz towarów nie tylko w danym kraju, ale także przyczynia się do znaczącej integracji państw na arenie międzynarodowej, co bezpośrednio wpływa na rozwój turystyki oraz stałe podnoszenia jakości życia. Niezwykle istotna przy tym okazuje się ewolucja systemów transportowych, na którą ogromny wpływ wywiera rosnący konsumpcjonizm, postępujące zjawisko globalizacji, a także modernizacja infrastruktury transportowej. Stały rozwój transportu pozwala, aby dana gospodarka kraju stała się gospodarką konkurencyjną, zwiększa poziom bezpieczeństwa osób oraz towarów, a także gwarantuje ogromną liczbę miejsc pracy. Głównym celem niniejszego artykułu jest przeprowadzenie analizy systemu transportowego Japonii i Chin wraz z uwzględnieniem kierunków rozwoju polityki transportowej w danych krajach. Analiza została przeprowadzona w oparciu o krytyczną analizę literatury przedmiotu oraz analizę danych statystycznych dotyczących infrastruktury transportowej. Autorka niniejszego artykułu dokonała także oceny systemów transportowych we wskazanych krajach biorąc pod uwagę obecne zaawansowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za politykę transportową. Artykuł ma służyć weryfikacji następującej tezy: efektywne zarządzanie systemem transportowym jest wynikiem sprawnie realizowanej polityki transportowej w aspekcie ekonomicznym, społecznym, środowiskowym oraz przestrzennym.

Słowa kluczowe:

system transportowy, polityka transportowa, infrastruktura transportowa

A well-developed transport system that guarantees social and industrial development is a stable foundation for the economic growth of every country. Transport is responsible for carrying people and goods not only in a given country, but it also contributes to the significant integration of countries on the international arena, which directly affects the development of tourism and the constant improvement of the quality of life. The evolution of transport systems is extremely important. It is strongly influenced by growing consumerism, the progressing phenomenon of globalization, as well as the modernization of transport infrastructure. The constant development of transport allows a given country economy to become a competitive economy, increases the level of security of people and goods, and also guarantees a huge number of jobs. The main purpose of this article is to analyze the transport system of Japan and China, including the directions of transport policy development in the countries concerned. The analysis was carried out on the basis of critical analysis of the source literature and the analysis of statistical data on transport infrastructure. The author of this article also assessed the transport systems in the countries indicated, taking into account the current advancement of the activities of the entities responsible for transport policy. The article is intended to verify the following thesis: effective management of the transport system is the result of an efficient transport policy in the economic, social, environmental and spatial aspect.

Key words:

transport system, transport policy, transport infrastructure

JEL: O4-O11-R4-L910

Wstęp

Dzisiejsze globalne gospodarki są silnie skorelowane z systemami transportowymi, które stanowią podstawowy fundament ich stabilnego rozwoju. Transport jest postrzegany jako jeden z najistotniejszych działów gospodarki, dzięki któremu możliwe jest efektywne przemieszczanie osób oraz wszelkiego rodzaju dóbr. Za sprawny proces przemieszczania odpowiadają gałęzi transportowe, które do tego celu wykorzystują odpowiednie środki transportu. Efektywne systemy transportowe pozwalają osiągnąć równowagę, która jest w pełni zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Niestety szybki postęp technologiczny przekłada się na intensywny rozwój transportu, który bez odpowiedniej równowagi w tej dziedzinie staje się ogromnym zagrożeniem zarówno dla społeczeństwa, jak i środowiska naturalnego. Wśród najistotniejszych problemów w analizowanych systemach transportowych należy wyróżnić ogromną liczbę wypadków drogowych, które są bezpośrednim skutkiem złego stanu infrastruktury drogowej, emisję dwutlenku węgla, a także podwyższony poziom hałasu, co znajduje bezpośrednie odzwierciedlenie w jakości życia społeczeństwa.

Odpowiedni rozwój systemu transportowego wpływa pozytywnie na osiąganie wzrostu gospodarczego, co w długim okresie gwarantuje rozwój przemysłowy oraz społeczny. Należy podkreślić, że transport jest odpowiedzialny nie tylko za sprawne przemieszczanie osób oraz towarów w danym kraju, ale przede wszystkim pozwala osiągnąć integrację państw na arenie międzynarodowej. Biorąc pod uwagę ewolucję systemów transportowych nie można pomijać zjawisk, które w istotny sposób wpływają na nią, a mianowicie rosnące zjawisko konsumpcjonizmu, postępujące zjawisko globalizacji, a także stały proces modernizacji infrastruktury transportowej. Autorka podkreśla, że stały rozwój systemu transportowego niesie za sobą także wiele pozytywnych aspektów, takich jak m.in. zwiększenie poziomu bezpieczeństwa osób oraz towarów, zagwarantowanie ogromnej liczby nowych miejsc pracy, a także rozwój gospodarki danego kraju, która ma szansę stać się gospodarką konkurencyjną.

Nie należy przy tym pomijać wyzwań, które stoją przed systemami transportowymi dzisiejszych gospodarek świata. Presja na zapewnienie szybkiego, bezpiecznego oraz komfortowego transportu osób czy towarów powinna zdaniem autorki uwzględniać ograniczenie negatywnych skutków, w szczególności dla środowiska naturalnego, w tym przede wszystkim emisji dwutlenku węgla oraz pozostałych szkodliwych substancji, które w znaczący sposób wpływają na zanieczyszczenie powietrza. Niezwykle istotny jest fakt, iż z takim problemem borykają się w zasadzie

wszystkie kraje świata, zarówno wysoko rozwinięte, jak i te, które stale zmierzają w tym kierunku.

Zasadniczym celem artykułu jest przeprowadzenie analizy oraz wskazanie najistotniejszych kierunków dalszego rozwoju systemów transportowych wraz z uwzględnieniem kierunków polityki transportowej w Chinach i Japonii. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez realizację celów praktycznych, a mianowicie przeprowadzenie analizy sektora transportowego i polityki transportowej w Japonii oraz Chinach, a także dokonanie oceny wpływu realizowanej polityki transportowej na sposób zarządzania systemem transportowym w wyżej wymienionych krajach, pod kątem istotności, efektywności oraz skuteczności. Analiza została przeprowadzona w oparciu o transport drogowy, szynowy, lotniczy, a także wodny. W artykule dokonano także oceny systemów transportowych, a także prowadzonej w jej ramach polityki transportowej. Zasadniczy cel niniejszego artykułu został skonkretyzowany na podstawie przeprowadzonej analizy dotyczącej dotychczasowej realizacji polityki transportowej, analizy dokumentów, opracowywanych dla danych krajów oraz na podstawie czynników makroekonomicznych, które charakteryzują określone kraje. Wszystkie zawarte w niniejszym artykule rozważania mają służyć weryfikacji następującej tezy: Efektywne zarządzanie systemem transportowym jest wynikiem sprawnie realizowanej polityki transportowej w aspekcie ekonomicznym, społecznym, środowiskowym oraz przestrzennym.

Analiza i ocena systemu transportowego Japonii

Japonia jest jednym z państw, które wykazuje aktywną postawę w stosunku do wszystkich sektorów gospodarki, w tym także do sektora transportowego. Ogromna liczba inwestycji pozwala na stały rozwój infrastruktury logistycznej, która odpowiada za efektywną realizację zadań publicznych. Japonia to kraj, który w pełni realizuje założenia polityki rozwojowej, a więc nie tylko precyzuje misję rozwoju, ale także posługuje się nią w praktyce, co bezpośrednio odnosi się do budowania systemu wartości społecznych, które są ukierunkowane na rozwój. Niezwykle istotne jest obecne miejsce, jakie zajmuje Japonia, ponieważ należy ona do grupy współczesnych gospodarek, które wspólnie tworzą tzw. triadę cywilizacyjno-gospodarczą całego świata. Miejsce, które obecnie zajmuje Japonia jest wynikiem intensywnej i stałej obserwacji rosnącej roli logistyki, która w bezpośredni sposób znacząco przekłada się na tworzenie PKB. Warto także podkreślić fakt, że dzięki bacznej obserwacji Japonia stosunkowo szybko pozwoliła sobie na

odstąpienie od tradycyjnej polityki transportowej i skierowała ją na nowy tor, którym jest polityka logistyczna. Polityka logistyczna w Japonii jest prowadzona w sposób międzysektorowy, co oznacza tworzenie spójnych programów, które pozwalają osiągnąć doskonały i stabilny rozwój w sektorze transportu (Skowrońska, 2014, s. 12-13).

Transport drogowy

Japonia jest krajem, który posiada świetnie utrzymaną sieć dróg, stanowiącą 1.304.700 km długości. Warto podkreślić, że długość japońskich autostrad wynosi zaledwie 6.114 km, natomiast ich gęstość jest największa na całym świecie i wynosi 312 km/100 km². Rozwój transportu kołowego w Japonii nastąpił po roku 1980, co było skutkiem procesu liberalizacji oraz deregulacji, a to z kolei istotnie zmieniło warunki funkcjonowania prywatnych firm przewozowych. Ten okres był także swoistym początkiem poprawy jakości dróg publicznych (Skowrońska, 2014, s. 12-13).

Japonia kładzie ogromny nacisk na rozwój firm przewozowych, które zapewniają efektywny transport towarów oraz osób pod względem intensywności oraz częstotliwości. Niestety intensywny rozwój transportu drogowego w Japonii sprawił, że Japonia jako szybko rozwijająca się gospodarka światowa zmaga się z ogromnym problemem, jakim są wypadki drogowe. Istotny jest fakt, iż liczba wypadków drogowych uległa znacznemu zmniejszeniu w związku z zaostrzeniem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu. Ogromna zmiana w postaci zmniejszonej liczby wypadków nastąpiła także dzięki egzekwowaniu prawa w stosunku do nietrzeźwych kierowców (Skowrońska 2014, s. 7).

Transport kolejowy

Mówiąc o Japonii nie można pomijać transportu kolejowego, który zapewnia masowy i szybki transport pasażerski. Ten rodzaj transportu jest odpowiedzialny nie tylko za przemieszczanie pasażerów pomiędzy głównymi miastami, ale także na obszarach mniejszych metropolii. Pierwsza japońska linia kolejowa powstała w 1.872 łącząc Tokio i Jokohamę. Czas, który upłynął od wybudowania pierwszej linii kolejowej aż do dziś pozwolił na precyzyjną i dobrze przemyślaną rozbudowę dzięki ogromnym nakładom kapitałowym na rozwój oraz modernizację. To z kolei spowodowało, że dziś japońskie koleje uznawane są za najbardziej wszechstronnie rozwinięte na całym świecie (Skowrońska, 2014, s. 8).

Obecnie długość linii kolejowych wynosi ponad 29.000 km i stale ulega zwiększeniu. Wynika to przede wszystkim z tego, że japońskie koleje stano-

wią najnowocześniejszą i najbardziej rozwiniętą gałąź transportową. W 1987 roku Japońskie Koleje Państwowe uległy podziałowi oraz prywatyzacji. Obecnie stanowią one największą grupę kolejową w Japonii. Natomiast przewozem pasażerów zajmuje się Hokkaido Railway Company, East Japan Railway Company, Central Japan Railway Company, West Japan Railway Company, Shikoku Railway Company, Kyushu Railway Company (http://web-japan.org/factsheet/en/pdf/e38_transportation.pdf).

Szybka sieć japońskich kolei to shinkansen, która składa się z siedmiu regularnych linii, a mianowicie Tokaido Shinkansen, Sanyo Shinkansen, Tohoku Shinkansen, Joetsu Shinkansen, Hokuriku Shinkansen, Kyushu Shinkansen, Hokkaido Shinkansen (https://www.westjr.co.jp/global/en/ir/library/annual-report/2017/pdf/jr_west_annual_report_2017.pdf).

Shinkansen to tzw. pociągi pociskowe, które są bardzo charakterystycznym środkiem transportu dla Japonii. Warto podkreślić, że działają one całkowicie oddzielnie w stosunku do pociągów dojeżdżających, a prędkość jaką osiągają wynosi nawet 320 km/h. To pociągi znane i podziwiane nie tylko ze względu na ogromną prędkość, jaką osiągają, ale także ze względu na punktualność. Najlepiej rozbudowaną siecią kolejową może pochwalić się Fukuoka, Kioto, Sapporo, Tokio, Sendai, Jokohama, Kobe oraz Nagoya. Komunikacja miejska jest dodatkowo uzupełniana poprzez kolej jednoszynową oraz tramwaje (Skowrońska, 2014, s. 12-13).

Transport lotniczy

W Japonii obecnie funkcjonują 173 lotniska, wśród których na największą uwagę zasługuje port lotniczy Haneda Air-port (Tokio) z uwagi na fakt, iż jest to najruchliwszy port nie tylko w całej Japonii, ale także w całej Azji. Japonia posiada 3 porty lotnicze, które są odpowiedzialne za obsługę lotów międzynarodowych. Do tej grupy należy Narita (aglomeracja Tokio), Kansai (aglomeracja Kioto), Chubu w Nagoi (jeden z największych portów lotniczych). Japońskie porty lotnicze są klasyfikowane, zgodnie z kategorią, która im odpowiada. Zgodnie z tą klasyfikacją do I kategorii zalicza się 5 największych portów o znaczeniu międzynarodowym, II kategoria obejmuje 24 porty o zasięgu międzynarodowym oraz regionalnym. Do III kategorii zaliczono 55 lotnisk, które są odpowiedzialne za loty krajowe. Pozostałe kategorie dotyczą portów, baz lotniczych oraz lądowisk, których główna rola sprowadza się do szeroko rozumianej obsługi rolnictwa. Warto podkreślić, że japoński rząd przeznacza ogromną ilość środków finansowych na rozbudowę i utrzymanie tej kategorii portów lotniczych. Wśród japońskich portów lotniczych na wyróżnienie zasługują te, które zostały wybudowane na sztucznej platformie. Pierwszy z nich to

Międzynarodowy Port Lotniczy Kansai, natomiast drugi do port Centrair (Central Japan International Airport), którego oficjalne otwarcie na sztucznej platformie miało miejsce w 2005 roku (<http://www.japonia.org.pl/?q=pl/node/128>).

Transport morski

Transport morski odgrywa ogromną rolę w systemie transportowym Japonii. Warto podkreślić, że prawie cały handel międzynarodowy opiera się o wykorzystanie szlaku wodnego (w roku 2014 było to 1.035,2 mln ton, co stanowiło 99,9% całkowitego wolumenu przewozów międzynarodowych). Japonia posiada 994 porty, z czego zdecydowana większość charakteryzuje się tzw. wielofunkcyjnością, co w praktyce oznacza, że takie porty zajmują się obsługą pasażerów, ładunków, a także rybołówstwem. W 2004 roku stworzono kategorię portów głównych — super hub ports, do której włączono 6 najważniejszych japońskich portów, a mianowicie Tokio, Jokohama, Nagoya, Yokkaichi, Kobe oraz Osaka. Wskazana grupa charakteryzuje się wyposażeniem w najnowocześniejsze terminale kontenerowe oraz innowacyjnymi systemami logistycznymi, dzięki którym możliwe stają się usprawnienia pracy portów i optymalizacji ich pracy, zgodnie z założeniem minimalizacji kosztów (http://web-japan.org/factsheet/en/pdf/e38_transportation.pdf).

Japonia posiada 1.020 portów, na które składają się 22 porty, które są uznawane za porty główne o specjalnym przeznaczeniu oraz 106 głównych portów, a także 892 porty lokalne. Dynamiczny rozwój japońskich portów jest konieczny, z uwagi na ogromne zaangażowanie tej gałęzi transportowej w wolumen transportowanych towarów. Stały postęp w zakresie rozbudowy infrastruktury transportu morskiego jest możliwy dzięki przeznaczanym funduszom rządowym, a także organizacją, które są odpowiedzialne za zarządzanie portami. Szczegółowe plany opracowywane przez dane miasta muszą uwzględniać wykorzystanie portu, zmianę celu lub asymilację nowych terenów. Warto podkreślić fakt, że rozpatrywane projekty inwestycyjne dotyczące portów morskich są oceniane głównie pod względem ekonomicznym, często pomijając przy tym kwestie finansowe. Jest to spowodowane tym, że Japonia nie stawia sobie głównego celu w postaci osiągnięcia jak najwyższego zysku z działalności portowej, natomiast zakłada szerszy wpływ na gospodarkę przy jednoczesnym oszacowaniu zależności między kosztami, a zyskiem (http://www.japanautopages.com/useful_resources/ports.php).

Do grupy największych portów morskich w Japonii zalicza się Nagoya, Chiba, Jokohama, Kitakiushu, Osaka, Kobe i Tokio. Szczególnie ważną rolę odgrywają także Fushiki/Toyama, Himeji, Hiroshima, Niigata,

Kudamatsu, Sendai/Shiogame, Sakai/Senpoku, Shimonoseki, Shimizu, Wakayama oraz Tomakomai. Dynamiczny rozwój infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim dróg ekspresowych, a także mostów spowodował, że od roku 2007 częstotliwość oraz ilość dotycząca kursów promami zaczęła systematycznie spadać (Skowrońska, 2014, s. 8).

Japonia to kraj, który jest silnie uzależniony od transportu morskiego, ponieważ odpowiada on za import żywności (ok. 40%) oraz energii (ok. 80%). Fundamentem dalszego rozwoju japońskiego systemu transportowego jest logistyka i jej stały rozwój. Intensywny rozwój logistyki w odniesieniu do japońskiego systemu transportowego wymaga aktualizowania polityki logistycznej co 4 lata, co pozwala na stałą modernizację oraz zrównoważony rozwój w warunkach globalizacji. Polityka logistyczna realizowana przez Japonię ma doprowadzić do wyrównania szans we wszystkich regionach, co będzie skutkowało zajęciem przez Japonię czołowej pozycji na arenie międzynarodowej w obszarze obsługi logistycznej.

Wyrównywanie szans na obszarze regionów japońskich wiąże się z osiągnięciem następujących celów (Skowrońska, 2014, s. 10):

- poprawa w zakresie jakości punktowej i liniowej infrastruktury transportowej, realizując przy tym cele społeczne, ekonomiczne i środowiskowe;
- osiągnięcie wyższego poziomu jakości oraz zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa przemieszczania się za pomocą publicznych środków transportu;
- intensywna rozbudowa i rozwój centrów dystrybucyjnych, które powinny charakteryzować się właściwą lokalizacją;
- stała rozbudowa systemu transportowego, która pozwoli na dynamiczny rozwój gospodarczy wszystkich regionów, ale także pozwoli na intensyfikację współpracy międzyregionalnej, co stanowi połączenie systemów regionalnych z krajowym systemem transportowym;
- zapewnienie łatwiejszego dostępu do regionów Japonii, a także innych krajów azjatyckich dzięki budowie nowych i stałej modernizacji istniejących portów lotniczych oraz morskich w centrach dużych miast;
- uefektywnienie systemu transportowego w odpowiedni sposób, który pozwoli na przemieszczenie się z obrzeży do ścisłego centrum miasta w przeciągu godziny, a także z obszarów miejskich do najistotniejszych centrów dystrybucyjnych w przeciągu jednej doby;
- powiększenie floty samolotów oraz statków morskich, co stanie się możliwe dzięki poprawie jakości infrastruktury portów lotniczych oraz morskich;
- intensywny rozwój transportu intermodalnego, a także rozbudowa punktów należących do infrastruktury transportu modalnego, pozwalające łączyć różne środki transportu;

- budowa nowych oraz rozbudowa istniejących parkingów, których powinny być zlokalizowane bezpośrednio przy portach morskich oraz lotniczych, co pozwoli realizować zasadę „parkuj i jedź publicznym środkiem transportu”;
- dynamizacja działań w zakresie projektowania oraz rozbudowy tuneli, a także mostów;
- stworzenie ekonomicznego, a także łatwego w obsłudze systemu transportowego, który umożliwi zwiedzanie miejsc historycznych.

Autorka artykułu dokonując oceny japońskiego systemu transportowego i prowadzonej polityki transportowej wzięła pod uwagę problemy współczesnego sektora transportu, a mianowicie rosnącą konkurencję, rosnącą produkcję, a także wzrost transportochłonności gospodarki światowej. Ponadto rola transportu staje się coraz ważniejsza w osiąganiu wzrostu gospodarczego, a także zapewnieniu dobrobytu społeczeństwa. Wyzwaniem dla japońskiego transportu jest zapewnienie efektywnego systemu transportowego, który pozwoli na sprawne przemieszczanie osób i towarów, biorąc pod uwagę warunki geograficzne Japonii. Stały rozwój gospodarczy oraz postępujące zjawisko globalizacji sprawia, że Japonia bezustannie zwiększa swoje zapotrzebowanie na transport osób i towarów, a to powoduje intensyfikację zjawiska kongestii transportowej. Ogromnym wsparciem okazuje się polityka transportowa, która dzięki celom, podmiotom oraz instrumentom pozwala sprostać wielu problemom w sektorze transportu. Pozwala na minimalizowanie zagrożeń i słabości oraz jest w stanie sprostać wyzwaniom, które są bezpośrednim skutkiem globalizacji i nieustannie zwiększających się potrzeb transportowych społeczeństwa (Yudhistira, Iqbal, Agushinta, (2015, s. 333–334).

Japoński system transportowy charakteryzuje się innowacyjnymi rozwiązaniami oraz wieloaspektowością w zakresie sektora transportowego. Z pewnością Japonię należy uznać za kraj, który nieustannie kładzie ogromny nacisk na rozwój i modernizację infrastruktury transportowej, nie oszczędzając przy tym środków finansowych. Tak intensywny rozwój stał się możliwy dzięki podmiotom odpowiedzialnym za kształtowanie polityki transportowej, natomiast dzisiejsze rozwiązania z obszaru transportu Japonia zawdzięcza polityką, którzy eksperymentowali poszukując odpowiedniego rozwiązania, które pozwoliło zapewnić efektywne rozwiązanie problemów z obszaru transportu (m.in. zwiększenie ładowności morskich portów kontenerowych, optymalizacja tras przejazdu dla ogromnej liczby pojazdów, stałe zwiększanie prędkości dla japońskich pociągów, zwiększenie liczby portów lotniczych obsługujących trasy międzynarodowe). Geograficzne położenie Japonii sprawiło, że budowa nowych portów lotniczych ze szczególnym uwzględnieniem obsługi międzynarodowej oraz rozbudowa morskich portów kontenerowych, w celu zwiększenia ich ładowności była wręcz ko-

nieczna ze względu na stale zwiększające się potrzeby transportowe oraz rosnący wolumen transportowanych towarów. Autorka artykułu pozytywnie ocenia politykę transportową realizowaną w Japonii, biorąc pod uwagę kilka istotnych faktów. Pierwszym z nich jest długość i gęstość sieci dróg i autostrad. Należy podkreślić, że Japonia dysponuje świetnie rozwiniętą i rozbudowaną siecią dróg, która pozwala na sprawne i bezpieczne przemieszczanie się. Istotny jest fakt, iż długość japońskich autostrad wynosi 6 000 km. Gęstość japońskich dróg jest największa na świecie, a to z kolei pozwala na dynamiczny rozwój gospodarczy kraju i wdrażanie innowacyjnych rozwiązań z zakresu usprawniania transportu drogowego. Zaostrzenie przepisów, które bezpośrednio są związane z wprowadzeniem ograniczeń prędkości w ścisłych centrach miast oraz na wyznaczonych drogach wewnętrznych pozwoliło w znacznym stopniu ograniczyć liczbę wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi.

Kolejnym argumentem, który przemawia za wysoką i pozytywną oceną japońskiej polityki transportowej jest fakt, iż stan techniczny dróg jest utrzymywany na wysokim poziomie, głównie dzięki stałym i adekwatnym kontrolom. Dla Japonii prowadzenie stałego systemu kontroli stanu technicznego dróg jest ogromnym wyzwaniem biorąc pod uwagę fakt, iż to właśnie Japonia dysponuje największą gęstością dróg na całym świecie. Ogromne „obciążenie” dróg pojazdami sprawia, że kolizje zdarzają się bardzo często, co niestety często wiąże się z ofiarami śmiertelnymi. Warto natomiast podkreślić, że minimalizowanie liczby wypadków drogowych w Japonii nastąpiło nie tylko ze względu na wprowadzenie zaostrzonych przepisów, lecz także dzięki odpowiedniemu oznaczeniu dróg (w szczególności jeżeli chodzi o wszelkiego rodzaju utrudnienia na trasach związane przede wszystkim z prowadzonymi robotami drogowymi). Niezwykle ważne jest utrzymywanie czystości na drogach, ponieważ jest to kolejny czynnik, który może przyczyniać się do wypadków na drogach, jednak należy podkreślić, że czystość panująca na japońskich drogach jest wręcz wzorcowa. Biorąc pod uwagę zaawansowanie technologiczne w odniesieniu do infrastruktury drogowej w Japonii należy wziąć pod uwagę efektywną rozbudowę istotnych elementów składowych infrastruktury drogowej, takich jak mosty oraz tunele, pozwalające konstruować przejazdy w miejscach ciężko dostępnych. Do skutecznych działań polityki transportowej w Japonii w zakresie transportu drogowego zalicza się szczegółowe i częste kontrole nawierzchni całej sieci dróg, stałą konserwację i bieżące naprawy, co pozwala na utrzymanie wysokiego stanu technicznego elementów infrastruktury, a także codzienne inspekcje dróg, które pozwalają wykryć problemy związane z oświetleniem lub nieodpowiednim oznakowaniem.

Japońskie koleje dużych prędkości stanowią podstawę do dumy Japończyków. Stanowią one niezwykle istotny środek transportu pasażerów, który gwarantuje bardzo szybkie przemieszczanie się między dużymi aglomeracjami miejskimi. Japońską politykę transportową w obszarze transportu kolejowego należy ocenić pozytywnie, szczególnie biorąc pod uwagę, że jest to najlepiej rozwinięty transport kolejowy na świecie, a także charakteryzuje się ogromną długością linii kolejowych, które stale ulegają zwiększeniu. Niezwykle istotna jest także punktualność japońskich pociągów, które aby nie zostać uznane za spóźnione powinny docierać na stacje przed wyznaczonym czasem. Oczywiście nie należy pomijać shinkansen, która składa się z 7 regularnych linii i osiąga prędkość nawet do 320 km/h.

Pozytywnie należy także ocenić politykę transportową Japonii w obszarze transportu lotniczego. Japonia przeznaczająca ogromne nakłady finansowe na rozbudowę i modernizację portów lotniczych, z uwagi na geograficzne położenie tego państwa, a mianowicie usytuowanie na wyspie. Japonia dysponuje 173 portami lotniczymi. Japoński transport lotniczy rywalizuje z największymi portami lotniczymi na świecie, co jest główną zasługą portu lotniczego Haneda zlokalizowanego w Tokio, który stanowi jeden z najruchliwszych portów nie tylko w Japonii, ale także w całej Azji. Skuteczność i efektywność japońskiej polityki transportowej w obszarze transportu lotniczego przejawia się poprzez budowę portów lotniczych na sztucznych wyspach — platformach. Pozwala to na stwierdzenie, że Japonia jest państwem niezwykle innowacyjnym oraz zaawansowanym pod względem najnowszych technologii, a to znajduje bezpośrednie odzwierciedlenie w zajmowanej pozycji na świecie w obsłudze pasażerów transportu powietrznego.

Położenie japońskiego Archipelagu sprawia, że transport morski odgrywa niezwykle istotną rolę w wymianie handlowej (import, eksport), co pozwala w pełni wykorzystywać szlaki wodne. Japoński transport morski należy ocenić pozytywnie biorąc pod uwagę przede wszystkim wielofunkcyjność portów morskich (obsługa pasażerów, ładunków oraz rybołówstwa) oraz ich innowacyjne wyposażenie, a mianowicie nowoczesne terminale kontenerowe, a także zaawansowane systemy logistyczne, które pozwalają zminimalizować ogólne koszty przy zapewnieniu pełnej optymalizacji pracy przewozowej. Przeznaczanie ogromnych środków finansowych na rozwój i modernizację portów morskich daje możliwość bezustannego doposażania w innowacyjne systemy logistyczne, które zapewniają standardy światowe w obszarze transportu morskiego. Podmioty odpowiedzialne za politykę transportową stale rozbudowują porty morskie, biorąc pod uwagę aspekty ekonomiczne często pomijają aspekt finansowy, ponieważ zysk z działalności portowej nie jest najważniejszy w przeciwieństwie do rozwoju gospodarki całej Japonii. Japonia

dysponuje prawie 1 800 km dróg wodnych oraz ponad 600 statkami, których ładowność oscyluje w granicach 1 000 lub więcej ton brutto. Japoński transport morski należy ocenić pozytywnie z uwagi na ogromną liczbę statków, które odpowiadają za masowy transport tzw. „kontenerowce”, integrację, a właściwie przenikanie polityki logistycznej w tradycyjną politykę transportową, co zwiększa efektywność portów morskich, a także stale zwiększanie floty statków morskich.

Analiza i ocena systemu transportowego Chin

Chiny to kraj, który charakteryzuje się znaczącymi dysproporcjami w poszczególnych regionach, szczególnie w odniesieniu do zaawansowania infrastruktury transportowej. Obecnie transport w Chinach stanowi istotny fundament rozwoju gospodarki, co wynika w głównej mierze z szybkiej i skutecznej transformacji, która sprawiła, że jest on postrzegany jako kluczowy czynnik przyczyniający się do unowocześnienia kraju. Należy podkreślić, że dynamiczny rozwój i stała modernizacja sektora transportowego w Chinach pozwala na tworzenie nowych miejsc pracy, a to z kolei przekłada się na zwiększenie obrotów towarów na sakle międzynarodową (Wojcieszak, Fajczak-Kowalska, (2015), s. 11).

Transport drogowy

Chiny dysponują ponad 130.000 km autostrad, co wynika z oficjalnego spisu na drogach krajowych. Dla zobrazowania można przyjąć, że taka długość dróg pozwoliłaby okrążyć cały glob ponad trzy razy. Od 2011 roku Chiny zwiększają długość swoich autostrad średnio o 10.000 km rocznie, co pozwala na bezustanne wyrównywanie dysproporcji w wielu regionach Chin. Warto podkreślić także, że jest to czynnik, który pozwolił na poprawę ogólnokrajowej oraz prowincjonalnej sieci autostradowej, co pozwoliło na swobodne połączenie regionów administracyjnych na poziomie ogólnokrajowym oraz wyższym (China Statistical Yearbook 2017).

Ogromne terytorium oraz stale powiększająca się populacja wymaga od Chin budowy licznych i skomplikowanych autostrad, które dzięki przecinaniu się na wielu poziomach pozwolą zapewnić w miarę możliwości optymalny przejazd do największych aglomeracji miejskich. Jednak najistotniejsze są drogi ekspresowe ze względu na bezpieczeństwo, ekonomiczność, wygodę oraz prędkość, jaką można na nich rozwijać. Obecnie Shandong, Guangdong, Jiangsu, Henan i Hebei posiadają drogi ekspresowe, których dłu-

gość przekracza 1.242 mile (2.000 km). Pekin jako stolica Chin stanowi punkt, z którego rozchodzą się 11 autostrad, które promieniują do wszystkich części kraju, takich jak Shenyang, Changchun, Harbin, Jinan, Szanghaj, Hangzhou, Fuzhou, Xiamen, Shenzhen, Guangzhou, Shijiazhuang, Zhengzhou, Wuhan, Changsha, Taiyuan i Xian. Należy podkreślić, że do końca 2012 roku ukończono budowę 713.400 mostów autostradowych oraz 10.022 tuneli autostradowych, które stanowią podstawę budowy autostrad na specjalnych obszarach. Istotne jest także stałe utrzymywanie i zalesianie autostrad, co jest możliwe dzięki przeznaczaniu ogromnej puli środków finansowych (<https://www.travelchinaguide.com/essential/highway.htm>).

Transport kolejowy

Pierwsza chińska linia kolejowa została stworzona przez Anglików, natomiast do końca XIX wieku powstało aż 11.000 km linii kolejowych, co stało się możliwe dzięki nakładom finansowym firm niemieckich, angielskich oraz francuskich. Warto podkreślić fakt, że w latach 50. XX wieku głównym eksporterem szyn kolejowych, wagonów oraz lokomotyw do Chin była Polska. Przełomem dla chińskiej kolei był rok 1958, kiedy zaczęto budować pierwsze zelektryfikowane linie kolejowe. Niestety ich rozbudowa była stosunkowo powolna ze względu na problemy związane z produkcją energii elektrycznej, która nie „nadążała” za stale rosnącymi potrzebami chińskiej gospodarki. Na koniec roku 2.000 długość linii kolejowych osiągnęła pułap 60.000 km. Dynamiczny rozwój kolei w Chinach spowodował, że obecnie stanowi ona najdłuższą sieć w Azji, natomiast pod względem długości klasyfikuje się na trzecim miejscu na świecie. Jest to spowodowane m.in. faktem, iż chińskie koleje nie stanowią jedynie własności państwowej, ale są także zarządzane przez władze lokalne oraz różne spółki. Z informacji przedstawionych przez japoński rząd jasno wynika, iż do roku 2.030 długość linii kolejowych wyniesie ponad 200.000 km. Wśród planów dotyczących rozbudowy kolei pojawił się także aspekt budowy połączeń kolejowych z kraju z tzw. autonomicznymi regionami. Kolej stanowi najpopularniejszy środek komunikacji w Chinach i pozwalają transportować dwukrotnie więcej ładunków oraz pasażerów niż pociągi w Rosji oraz trzykrotnie więcej niż pociągi amerykańskie (Wojcieszak, Fajczak-Kowalska (2016), s. 29–30).

Warto podkreślić, że rozmieszczenie linii kolejowych w Chinach jest wynikiem istniejących dysproporcji w poszczególnych regionach. Największa gęstość sieci linii kolejowych występuje w prowincjach, w których występują centra przemysłowe, a także gospodarcze. Taką sytuację można uznać za natu-

ralną, natomiast niewiarygodnie ogromne dysproporcje ekonomiczne, których skutki są najważniejsze, występujące w ośrodkach handlowo-gospodarczych takich jak Szanghaj, Kanton, Pekin czy Czongqing a tzw. interiozem, biorąc pod uwagę obecny proces planowania inwestycji infrastrukturalnych są praktycznie niemożliwe do zniwelowania. Najwyższym współczynnikiem gęstości geograficznej charakteryzują się prowincje położone na wschodzie, wzdłuż wybrzeża, częściowo zachodnie oraz północno-zachodnie, natomiast prowincje centralne, zachodnie, a także południowe proporcjonalnie odwrotnie (Wojcieszak, Fajczak-Kowalska (2016), s. 29–30).

Chiny są wyjątkowe, ponieważ są jedynym krajem na świecie, który przechodzi szybką ekspansję sieci kolejowej, a skala ekspansji i ulepszeń w ciągu ostatnich 30 lat jest uderzająca. W 1949 r. w Chinach było tylko 22.000 km źle utrzymanych i zniszczonych przez wojnę linii kolejowej, z czego mniej niż 1.000 km było dwutorowych, a żadna z linii nie była zelektryfikowana. Od tego czasu rząd Chin znacząco zwiększył długość sieci kolejowej (około pięciokrotnie) i całkowicie zmienił jakość oraz potencjał swojego sektora kolejowego. W szczególności sieć dużych prędkości przeszła niezwykle wzrost i obecnie stanowi około połowę wszystkich linii kolei dużych prędkości na świecie. Chiny skupiły się na finansowanym przez państwo programie rozbudowy sieci jako priorytecie. Niestety nie przyjęły jeszcze w pełni rozwiązań w sektorze transportu promowanych przez Bank Światowy, takich jak otwarcie na uczestników sektora prywatnego i inwestorów; umożliwienie ustalenia taryf za fracht oraz wyraźne oddzielenie funkcji regulacyjnych od funkcji komercyjnych. Epoka szybkiego rozwoju w Chinach trwa w obszarze ruchu towarowego i pasażerskiego w ramach scentralizowanej struktury (The World Bank, 2017, s. 393).

W kontekście globalizacji należy podkreślić, iż transport lotniczy w Chinach odgrywa coraz istotniejszą rolę w rozwoju kraju, a także w transformacji gospodarczej. Dane z raportu Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego wskazują, że 3,78 mld pasażerów, a także 52,7 mln ton towarów w 2016 roku zostało przetransportowanych za pomocą transportu powietrznego. Druga połowa 2016 roku przyniosła szereg zmian dla chińskiego lotnictwa, lecz należy podkreślić, że ta gałąź transportu nadal stoi przed wieloma wyzwaniem, a mianowicie szybko rozwijająca się sieć kolei dużych prędkości, konkurencja ze strony globalnych linii lotniczych, koordynacja między gospodarką portu lotniczego a regionalnymi gospodarkami. Jednak największym wyzwaniem dla podmiotów tworzących politykę transportową jest powiązanie polityki lotniczej, innowacyjnych strategii, a także praktyk operacyjnych z łańcuchami

dostaw w lotnictwie (<http://www.nsciic.edu.cn/en/notice/739.html>).

Transport lotniczy

Chińskie linie lotnicze oferują swoim pasażerom bezpieczną oraz wygodną podróż. Obecnie istnieje około 1.279 tras lotniczych, wśród których znajduje się 1 035 tras krajowych, a także 244 trasy międzynarodowe. Większe porty lotnicze zapewniają podróżującym standardy światowej klasy wraz ze wszelkimi udogodnieniami. Do końca 2015 roku Chiny dysponowały 210 cywilnymi portami lotniczymi, które wraz z międzynarodowymi portami lotniczymi w Pekinie, Szanghaju i Guangzhou utworzyły efektywne węzły lotnicze w prowincjonalnych stolicach i dużych miastach, które obsługują połączenia międzymiastowe i oddziałowe. Ulepszono urządzenia kontroli ruchu lotniczego, co zapewniło w 2015 r. 8,57 mln startów i lądowań. Rząd chiński nieustannie inwestuje ogromne środki finansowe, aby zapewnić doskonałe połączenie pomiędzy lotniskami, zlokalizowanymi w mniejszych i większych prowincjach. Istotna jest także stała rozbudowa infrastruktury drogowej, która jest konieczna w celu umożliwienia pasażerom dotarcia do portów lotniczych na czas (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2016).

Biorąc pod uwagę znaczenie i częstotliwość transportu powietrznego w Chinach należy podkreślić jak istotne stają się kontrole, które są podstawą zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz pracownikom portów lotniczych. Rząd chiński wprowadził koncepcję stałego bezpieczeństwa, która w zakresie działań obejmuje specjalny nadzór i losowe badanie awaryjnych śmigłowców lotniskowych, budowę krajowego systemu ostrzegania ptaków o lotniskach, rozbudowany system nadzoru na konkretnych lotniskach wraz z metodami sprawnego zarządzania odprawami. Chiny kładą ogromny nacisk na realizację kluczowych projektów w obszarze transportu powietrznego, co pozwoliło w ostatnich latach na zakończenie trzech projektów rozbudowy na lotnisku Nanjing Lukou, Tianjin Binhai i Nanning Wuxu Airport. Dziesięć rozszerzonych projektów związanych z lotniskiem Guangzhou Baiyun i Chongqing Jiangbei, zostało zrealizowanych zgodnie z wstępnymi założeniami. Do najistotniejszych projektów w zakresie rozbudowy infrastruktury transportu powietrznego należy zaliczyć przede wszystkim pojawienie się nowego lotniska w Pekinie i rozbudowę obszarów ruchu na lotnisku Pudong, a także prace związane z lotniskiem Lanzhou Zhongchuan Airport i Changchun Longjia Airport. Zatwierdzono także złożenie wniosku o przeniesienie lotniska Qingdao, natomiast nowe lotniska w Chengdu i Xiamen były przedmiotem dyskusji w odniesieniu do ich wniosków projektowych.

Aktywne działania zostały podjęte w budowie nowego lotniska w Pekinie. Realizacja każdego projektu w zakresie rozbudowy portów lotniczych obejmuje studium wykonalności, prace nad zoptymalizowaniem planu projektu, odpowiednie badania w odniesieniu do planowania przestrzeni powietrznej oraz minimalizowanie poziomu hałasu (China Civil Aviation Annual Report 2014, s. 69).

W celu poprawy konkurencyjności chińskich linii lotniczych warto zwrócić uwagę na rynek krajowy, a także zapewnić większą „swobodę” nowym liniom lotniczym, co z pewnością zwiększyłoby efektywność chińskich przewoźników. Niemniej jednak niedawne połączenie największego rywala China Eastern z Szanghaju i przejęcie przez Air China Shenzhen Airlines wyraźnie wskazuje, że rząd popiera dalszą konsolidację. Jest to w pełni uzasadnione pod względem ekonomicznym, ponieważ pozwoli na zwiększenie zasięgu na rynku krajowym oraz utrzymanie kluczowej pozycji na rynkach międzynarodowych. Ogromnym wyzwaniem, które stoi transport powietrzny jest szybki rozwój kolei dużych prędkości, który zapewnia łączność niemal między wszystkimi aglomeracjami miejskimi. Warto podkreślić, że zasadniczy rozwój węzła lotniczego jest nadal na etapie wstępnym, natomiast jego dalszy rozwój wiąże się z ogromnymi nakładami finansowymi i nieustannym aktualizowaniem kierunków polityki transportowej w tym obszarze. Ponadto do wyzwań transportu powietrznego w Chinach należy zaliczyć współpracę między portami lotniczymi a przewoźnikami, którą nie do końca można uznać za skuteczną. Do innych problemów należy zaliczyć także zatory komunikacyjne, które występują na lotniskach, co niestety w odczuciu pasażerów sprawia, że często wolą wybrać podróż szybką koleją. Warto podkreślić, że Chiny prowadzą aktywną politykę w kształtowaniu branży lotniczej w dynamicznie zmieniającej się gospodarce świata. Konsolidacja linii lotniczych, która została ukierunkowana przez rząd chiński pozwala na znaczne zwiększenie wydajności głównych chińskich przewoźników. Wysoka rentowność chińskich przewoźników jest konsekwencją prężnie rozwijającego się rynku krajowego, podczas gdy międzynarodowa konkurencyjność chińskich linii lotniczych jest nadal stosunkowo słaba. Istotny jest fakt, że patrząc przyszłościowo chińskie porty lotnicze muszą zostać poddane rozbudowie oraz odpowiednio zmodernizowane, co stanowi podstawę do konkurowania na arenie międzynarodowej, co zakłada polityka rozwoju tego kraju.

Transport wodny

Chińskie rzeki, których łączna długość wynosi około 400.000 kilometrów obejmują 110.000 kilome-

trów żeglownych rzek, kanałów oraz jezior. Do głównych rzek żeglownych należy zaliczyć rzekę Jangcy, żółtą, Pearl, Xijiang, Huangpu oraz kanał Grand Canal Pe-kin-Hangzhou. Żeglowanie wzdłuż rzek stanowi nie tylko środek transportu, ale także świetny sposób na odpórę żenie i na zwiedzanie Chin (<http://www.chinadiscovery.com/travel-guide/transportation/china-waterway.html>).

Chiny posiadają 50.000 naturalnych rzek, których obszar zlewni wynosi ponad 100 kilometrów kwadratowych, a także około 900 jezior. Do najdłuższych rzek w Chinach należy zaliczyć Jangcy (6.300 km); żółtą (5.464 km) oraz Lancang (4.350km) (<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189949/inland-waterway-transport-prcpdf>).

Należy podkreślić, że Chiny ze względu na położenie geograficzne, a także skalę kraju oraz szybko rozwijającą się bazę wytwórczą stały się światowym liderem w zakresie gospodarki morskiej. Pozycja lidera w głównej mierze odnosi się do budowy statków oraz obsługi transportu oceanicznego. Istotny jest fakt, że ponad 90% wymiany handlowej w Chinach odbywa się drogą morską, co bezpośrednio powoduje rozwój budowy statków, a także całej gospodarki morskiej. Najistotniejszym elementem gospodarki morskiej w Chinach, który ulega ciągłej modernizacji są terminale kontenerowe (<https://china.trade.gov.pl/pl/chiny/gospodarka/169750,gospodarka-morska-chin-infrastruktura-rozwoj-perspektywy.html>).

Wśród portów w Chinach należy wyróżnić 34 główne porty (w większości są to porty morskie) oraz ponad 2.000 portów mniejszych, które w większości stanowią porty leżące wzdłuż głównych i mniejszych rzek w Chinach. Do grupy 34 głównych chińskich portów zalicza się Dalian, Yingkou, Jinzhou, Qinhuangdao, Tianjin, Yantai, Qingdao, Rizhao, Lianyungang, Nantong, Zhenjiang, Jiangyin, Nanjing, Szanghaj, Ningbo, Zhoushan, Taizhou (North of Wenzhou), Wenzhou, Taizhou (South of Wenzhou), Changle, Quanzhou, Xiamen, Shantou, Jieyang, Guangzhou, Zhuhai, Shenzhen, Zhanjiang, Beihai, Fangchenggang, Haikou, Basuo oraz Sanya (http://www.wikiwand.com/en/List_of_ports_in_China).

Nie można także zapominać o fakcie, że Chiny są państwem, które należy do grupy liderów pod względem liczby eksportowanych towarów na świecie. Chińskie porty (w szczególności porty morskie) są odpowiedzialne za 90% handlu światowego, dlatego uznaje się, że to właśnie Chiny są odpowiedzialne za większość ruchu towarowego na oceanie (transport towarowy na świecie).

W roku 2018 Chiny nadal będą konsekwentnie inwestować w sektor transportu. Biorąc pod uwagę ogromną sumę środków finansowych, które zostały przeznaczone w 2017 roku na inwestycje w środki trwałe na kolei i autostradach sprecyzowano głów-

ny cel transportu na rok 2018. Cel ten przejawia się w budowie 5.000 km nowych autostrad, które w tym samym roku zostaną oddane do użytku, a także remoncie 200.000 km dróg na obszarach wiejskich oraz zwiększeniu o 600 km śródlądowych dróg wodnych. Chiny chcą także wspierać budowę dróg w biedniejszych prowincjach, tak, aby obszary te zostały ze sobą połączone do roku 2020. Kolejne trzy lata będą ogromnym wyzwaniem dla chińskiego systemu transportowego, ponieważ wśród istotnych celów zaplanowano eliminowanie ubóstwa oraz osięgnięcie bardziej ekologicznego i bezpieczniejszego rozwoju, zgodnie z koncepcją zrównoważonego rozwoju w obszarze transportu (http://english.gov.cn/state_council/ministries/2017/12/25/content_281475989549016.htm).

Kreowanie polityki transportowej Chin uwzględnia założenia zrównoważonego rozwoju, co pozwala w systematyczny sposób rozwijać każdą gałąź transportu, a więc nie tylko transport drogowy oraz morski, które można uznać za dominujące, ale także transport kolejowy, lotniczy i śródlądowy. Wdrożenie i realizowanie zasad zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu staje się niezwykle istotne w odniesieniu do Chin, jako jednego z największych importerów na świecie.

Obecnie chińska polityka transportowa nadal stoi przed wieloma wyzwaniami, które są związane z nieustającym rozwojem tego kraju. Istotne w zakresie polityki transportowej jest doprowadzenie do wyrównania dysproporcji między poszczególnymi regionami w Chinach. Chiński transport jest uważany za jedną z ważniejszych gałęzi gospodarki ze względu na stale rosnącą ilość i jakość infrastruktury, która bezpośrednio przekłada się na wyniki osiągnięte przez transport. Istotnym faktem, który pozwolił na unowocześnienie kraju była szybka i skuteczna transformacja systemu transportowego w Chinach, która przyczyniła się do postrzegania transportu jako istotnego czynnika, wpływającego na rozwój gospodarczy kraju. Realizowane cele polityki transportowej i ogólny jej rozwój pozwolił na utworzenie nowych miejsc pracy dla wielu osób. Tworzenie nowych miejsc pracy jest bezpośrednim czynnikiem, który pozwala zwiększyć obroty towarowe na skalę międzynarodową. Długość chińskich autostrad pozwoliłaby na okrążenie całej kuli ziemskiej co najmniej 3 razy. Należy podkreślić, że każdego roku Chiny zwiększają długość swoich autostrad o 10.000 km, dbając o ciągłą rozbudowę oraz wzrost gospodarczy.

Sieć autostrad jest także poddawana stałemu procesowi modernizacji, który prowadzi do budowy licznych i skomplikowanych połączeń autostrad na wielu poziomach, które przecinają kraj w gęstej sieci. Skutkiem modernizacji chińskiego transportu

drogowego są drogi ekspresowe, które charakteryzują się bezpieczeństwem, pozwalają podróżować z optymalną prędkością, są ekonomiczne, wygodne i pojemne. Skuteczność polityki transportowej przejawia się także w budowaniu mostów i tuneli, które są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania autostrad.

Należy podkreślić, że chińska sieć kolejowa jest najdłuższa w Azji oraz zajmuje trzecie miejsce na świecie pod względem długości. Istotny jest także fakt, że Chiny zadeklarowały osiągnięcie celu 200.000 km linii kolejowych, co świadczy o stałym rozwoju i modernizacji istniejącej sieci kolejowej. Intensyfikacja rozwoju linii kolejowych w Chinach ma ogromny wpływ na jakość oraz ilość osób przemieszczających się za pomocą tego środka transportu, a warto zaznaczyć, że z chińskich kolei każdego dnia korzysta ogromna liczba pasażerów. Przeznaczanie coraz większych nakładów finansowych na rozwój infrastruktury transportu kolejowego jest stosunkowo dobrym rozwiązaniem w zakresie problemu kongestii transportowej.

Chińskie linie lotnicze oferują podróżującym około 1.300 tras lotniczych, wśród których należy wyróżnić około 250 tras międzynarodowych. Stale zwiększając się liczba tras, które są oferowane przez chińskie linie lotnicze jest wynikiem dobrze utrzymanej oraz stale rozbudowywanej infrastruktury lotniczej. Do roku 2020 Chiny zamierzają oddać do użytku kolejne 100 portów lotniczych, w tym największe lotnisko w całym Chinach, które charakteryzować się będzie dziewięcioma pasami startowymi. Transport lotniczy nie stanowi dominującej gałęzi transportowej, natomiast wszelkie działania podmiotów odpowiedzialnych za realizację polityki transportowej świadczą o perspektywiczności i stosowaniu zasad zrównoważonego systemu transportowego.

Transport śródlądowy w Chinach opiera się w głównej mierze na 3 największych i najważniejszych rzekach, a mianowicie Jangcy, Żółta oraz Lancang. Chiny nieustannie dbają o rozwój transportu śródlądowego, szczególnie w zakresie utrzymywania czystości rzek, optymalizacji transportu ładunków oraz liczby portów śródlądowych. Położenie geograficzne oraz skala kraju sprawia, że Chiny są w czołówce liderów w obszarze transportu morskiego.

Dokonując oceny polityki transportowej prowadzonej przez Chiny należy podkreślić fakt, że kolejne lata oznaczają dla tego kraju dalsze inwestycje w zakresie transportu. Istotnym wyzwaniem będzie rozbudowa oraz modernizacja sieci dróg i autostrad, a także sieci kolejowej w oparciu o koncepcję zrównoważonego rozwoju. Głównym celem dla chińskiego transportu jest eliminacja ubóstwa, a także zapewnienie bezpiecznego i ekologicznego

rozwoju w obszarze całego systemu transportowego. Biorąc pod uwagę obecną pozycję Chin w obszarze transportu warto podkreślić, że w kolejnych latach podmioty odpowiedzialne za politykę transportową zaplanowały inwestycje dotyczące budowy nowych autostrad, remontów dróg na obszarach wiejskich, zwiększenia długości śródlądowych dróg wodnych oraz budowy nowych terminali kontenerowych. Należy także podkreślić, że bez efektywnej i skutecznej polityki transportowej Chiny nie mogłyby być w czołówce państw, które przeznaczają ogromne środki finansowe na sektor transportu i charakteryzują się pozycją konkurencyjną na świecie, a to z kolei przekłada się na osiągnięty wzrost gospodarczy.

Podsumowanie

W dzisiejszej dobie globalizacji sprawne i efektywne systemy transportowe odgrywają coraz większą rolę. Proces przemieszczania osób oraz towarów jest coraz częściej wydłużany na coraz większe odległości, stąd potrzeba wprowadzania innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu, które pozwolą na zoptymalizowanie tras oraz minimalizowanie czasu transportu.

Autorka niniejszego artykułu dokonała analizy i oceny systemów transportowych w Japonii i Chinach. Należy podkreślić, że każdy z tych krajów charakteryzuje się innymi uwarunkowaniami rozwoju, innym poziomem zaawansowania infrastruktury transportowej oraz innym poziomem wzrostu gospodarczego. Analizowane kraje różnią się także poziomem technologicznym, który bezpośrednio wpływa na rozwój systemu transportowego oraz przyszłe perspektywy w tym zakresie. Należy podkreślić, że kraje te są zaawansowane pod względem rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej oraz logistycznej. Oczywiście każde z tych państw charakteryzuje się zupełnie innymi rozwiązaniami w zakresie transportu, ale są one przede wszystkim skuteczne i perspektywiczne. Dokonanie analizy i oceny systemów transportowych w Japonii i Chinach pozwala stwierdzić, że w celu sprawnego i efektywnego zarządzania systemem transportowym niezbędne jest prowadzenie wieloaspektowej polityki transportowej, która powinna obejmować aspekt ekonomiczny, społeczny, środowiskowy oraz przestrzenny. Rozważania zawarte w niniejszym artykule pozwalają na potwierdzenie tezy, że efektywne zarządzanie systemem transportowym jest wynikiem sprawnie realizowanej polityki transportowej w aspekcie ekonomicznym, społecznym, środowiskowym oraz przestrzennym.

Bibliografia

- Skowrońska, A. (2014). Polityka transportowa Japonii w kontekście stanu i perspektyw rozwoju japońskiego transportu. *Logistyka*, 5.
- Yudhistira, G., Iqbal, M., Agushinta, L., (2015). Transportation System in Japan: A Literature Study. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)* 2(3). <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v2i3.108>
- Wojcieszak, A., Fajczak-Kowalska, A., (2015). Transport w Chinach w latach 2000–2013 — infrastruktura i wyniki działalności. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, 11.
- Wojcieszak, A. Fajczak-Kowalska A., (2016). Transport kolejowy w Chinach w latach 2000–2013 — infrastruktura, suprastruktura oraz wyniki działalności. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, 4.
- China Statistical Yearbook 2017.
- The World Bank, (2017). *Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance Case Study: China Rail*. <https://doi.org/10.1596/30734>
- The State Council Information Office of the People's Republic of China (2016). *Development of China's Transport*. China Civil Aviation Annual Report 2014.

Dokumenty elektroniczne

- http://web-japan.org/factsheet/en/pdf/e38_transportation.pdf (12.08. 2019).
- https://www.westjr.co.jp/global/en/ir/library/annu-al-report/2017/pdf/jr_west_annual_report_2017.pdf (12.08. 2019).
- <http://www.japonia.org.pl/?q=pl/node/128> (12.08. 2019).
- http://www.japanautopages.com/useful_resources/ports.php (12.08. 2019).
- <https://www.travelchinaguide.com/essential/highway.htm> (12.08. 2019).
- <http://www.nscic.edu.cn/en/notice/739.html> (12.08. 2019).
- <http://www.chinadiscovery.com/travel-guide/transportation/china-waterway.html> (12.08. 2019).
- <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189949/inland-waterway-transport-prc.pdf> (12.08. 2019).
- <https://china.trade.gov.pl/pl/chiny/gospodarka/169750,gospodarka-morska-chin-infrastruktura-rozwoj-perspektywy.html> (12.08. 2019).
- http://www.wikiwand.com/en/List_of_ports_in_China (12.08. 2019).
- http://english.gov.cn/state_council/ministries/2017/12/25/content_28147598954_9016.htm (12.08. 2019).

PWE poleca



Co zrobić, żeby praca była atrakcyjna, dostosowana do naszych potrzeb, a nie taka, w której człowiek jest jej przedmiotem? W książce, którą oddajemy do rąk Czytelników, Autor daje odpowiedź na to pytanie. Za Johnem Maynardem Keynesem jedni powiadają, że pracę zawdzięczamy państwu, inni za Josephem Schumpeterem, że zawdzięczamy ją przedsiębiorcom, a jeszcze inni za Friedrichem Hayekiem, że zawdzięczamy ją rynkom. Wszyscy mają tylko trochę racji. Parafrazując Milтона Friedmana, można powiedzieć, że zatrudnienie jest zjawiskiem pracy, tak jak inflacja jest zjawiskiem pieniądza. Miejsca pracy tworzymy sobie sami jako gospodarstwa domowe.

Szczególna teoria zatrudnienia (STZ), opracowana przez Autora niniejszej książki, jest oparta na hipotezie, że w historii myśli ekonomicznej zbyt dużą wagę przypisywano substytucyjności i komplementarności dóbr, zbyt małą natomiast współproduktywności dóbr. Współproduktywność dóbr to wzajemne zdobywanie dostępu do jednego z dóbr na skutek wykorzystywania (konsumpcji) dobra drugiego. STZ wykorzystuje zjawisko współproduktywności dóbr i zakłada, że atrakcyjna praca zależy od samych gospodarstw domowych, a rynki, państwa i przedsiębiorstwa mogą tylko pomóc w jej kreowaniu dzięki nabywaniu i tworzeniu przez gospodarstwa domowe dóbr współproduktywnych. Największy potencjał współproduktywności mają dobra ekologiczne, intelektualne i społeczne.

Księgarnia internetowa: www.pwe.com.pl