

BRONISŁAW STĘPŁOWSKI

## AKTYWNA ROLA TRANSPORTU W WARUNKACH GOSPODARKI SOCJALISTYCZNEJ

W skomplikowanym i wielokierunkowym układzie międzydziałowych i międzygałęziowych powiązań gospodarczych transport, ze względu na sam charakter swej działalności, zajmuje odrębne miejsce. Przestrzenne rozszanie różnych producentów i konsumentów, stanowiące rezultat warunków naturalnych i społecznych podziału pracy, oraz związana z tym konieczność istnienia kooperacji powoduje, że przewóz ładunków i osób jest czynnością niezbędną dla istnienia samej produkcji i normalnego życia społeczeństwa.

Wysokość zapotrzebowania na usługi transportowe zależy między innymi od wielkości potrzeb kulturalnych, społecznych i obronnych państwa. Przeważającą część zapotrzebowania określa jednak poziom i tempo rozwoju gospodarczego kraju, a szczególnie poziom rozwoju podstawowych działów gospodarki — przemysłu, rolnictwa, budownictwa i obrotu towarowego. Tym samym ilość pracy żywej i uprzedmiotowionej zaangażowanej w transporcie zależy przede wszystkim od rodzaju i tempa wzrostu produkcji oraz wielkości obrotów towarowych.

W stosunku do produkcji transport, z samej istoty swej działalności, jest więc czynnikiem wtórnym. Ponadto transport, dostarczając materiały, surowce, maszyny i pracowników do produkcji oraz dowożąc produkty do konsumentów, wpływa bezpośrednio na pracę wszystkich pozostałych dziedzin działalności, umożliwia zachowanie ciągłości i rytmiczności produkcji. Nie dostarczenie w terminie odpowiednich potrzebnych do produkcji materiałów prowadzi do jej zahamowania, nieterminowa dostawa produktów do konsumentów oznacza zaś gorsze zaspokojenie ich potrzeb i opóźnienie całej cyrkulacji towarów. Poza tym, stopień rozwoju transportu wpływa na wysokość zapasów środków obrotowych u producentów i w sferze cyrkulacji<sup>1</sup>. Niedostateczny rozwój tego działu prowadzi do nadmiernego zwiększenia rozmiarów zapasów i tym samym może być przyczyną wzrostu społecznych kosztów wytwarzania.

<sup>1</sup> F. Gronowski, *Podstawy działania polityki komunikacyjnej państwa w zakresie tworzenia systemu transportowego*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, 1960, z. 6.

Między transportem i resztą gospodarki istnieje więc ścisła i bezpośrednia zależność, wynikająca z usługowego charakteru jego pracy. Oddziaływanie transportu na inne działy gospodarki nie ogranicza się jednak do zasygnalizowania wyżej zależności typu techniczno-bilansowego. W określonych warunkach gospodarczych transport może wpływać na decyzje podmiotów gospodarczych dotyczące lokalizacji, wielkości i asortymentu produkcji oraz kierunków i zakresu wymiany towarowej. Zlokalizowana na danym obszarze, posiadającym potencjalne możliwości produkcyjne, odpowiednia pod względem wielkości i jakości sieć transportowa staje się bowiem dla poszczególnych samodzielnych jednostek gospodarczych czynnikiem zewnętrznym, określającym wraz z innymi czynnikami ekonomicznymi warunki ich działalności i tym samym wpływa na podejmowane przez nie decyzje gospodarcze — stymuluje wzrost wymiany towarowej i wpływa aktywnie na zmiany zachodzące w procesie produkcji.

Aktywne oddziaływanie transportu na procesy produkcyjne zachodzące w rejonie tzw. „ciążenia” w warunkach gospodarki kapitalistycznej nie budzi w teorii ekonomicznej transportu wątpliwości. Nie dostrzegana jest natomiast możliwość występowania aktywnej funkcji transportu w gospodarce socjalistycznej. Biorąc pod uwagę planowy charakter gospodarki podkreśla się tylko podporządkowanie transportu produkcji i możliwość bezpośredniego dostosowania wielkości zdolności przewozowych do bieżących zadań produkcyjnych. Uznając taki punkt widzenia za niesłuszny w artykule niniejszym podjęto próbę wykazania, że również w warunkach gospodarki socjalistycznej transport może aktywnie kształtować proporcje gospodarcze. Przy omawianiu tego zagadnienia uwzględniona została możliwość stosowania, w ramach gospodarki socjalistycznej, różnorodnych rozwiązań modelowych o różnym stopniu decentralizacji decyzji i niejednakowym stopniu wykorzystania mechanizmu rynkowego. Każda kompleksowa zmiana metod zarządzania zmienia treść i znaczenie poszczególnych kategorii ekonomicznych i szereg powiązań i zależności w gospodarce, zatem słuszne wydaje się założenie, że również zakres występowania aktywnych funkcji transportu będzie różny w poszczególnych modelach.

Całość opracowania składa się z trzech części. W części pierwszej omówione zostało samo pojęcie aktywnej roli transportu, następnie przedstawiono czynniki ekonomiczne określające zakres występowania tej funkcji. Celem części trzeciej jest ogólna ocena aktualnego stopnia wyposażenia technicznego transportu z punktu widzenia aktywnej roli tego działu. Ze względu na to jednak, że zagadnienie jest obszerne, a stosunkowo wąskie są rozmiary niniejszego opracowania, celem jest nie tyle rozwiązanie wszystkich poruszonych zagadnień, ile raczej sformułowanie dyskusyjnego, jak się wydaje, problemu i omówienie podstawowych zależności.

## I

Ścisłe związki transportu z pozostałymi działami gospodarki narodowej, wynikające z usługowego charakteru pracy tego działu, są nierozłączną cechą transportu i występują zawsze, niezależnie od konkretnych warunków gospodarczych. W każdym przypadku wielkość zadań przewozowych uzależniona jest od rozwoju gospodarczego kraju i zawsze też transport wpływa na sytuację istniejącą w innych działach. Występowanie tej stałej współzależności nie oznacza jednak, że transport spełnia zawsze rolę czynnika aktywnie kształtującego proporcje gospodarcze. Jeżeli na określonym obszarze następuje najpierw wzrost wielkości albo zmiana asortymentu produkcji, a w ślad za tym rozwija się niezbędna sieć transportowa, to w tym przypadku transport jest czynnikiem wtórnym, podporządkowanym ściśle procesom zachodzącym w sferze produkcji. Zmiany w produkcji zachodzą bowiem niezależnie od wydajności istniejącej sieci transportowej i stwarzają konieczność dostosowywania zdolności przewozowej do wysokości popytu efektywnego na usługę transportową.

Ekonomicznie transport jest tutaj czynnikiem biernym, gdyż nie wywiera wpływu na decyzje podejmowane w sferze produkcji przez poszczególne jednostki gospodarcze. Aktywna rola transportu występuje bowiem tylko wtedy, gdy istniejąca sieć transportowa stwarzając dogodne warunki przewozowe stymuluje wzrost uzasadnionych i korzystnych obrotów towarowych między rejonami gospodarczymi i w ten sposób wpływa na powstanie szeregu zjawisk w sferze produkcji. Wpływ ten najbardziej widoczny jest w rejonach gospodarczo nie rozwiniętych, dla których rozwój sieci transportowej może być istotnym warunkiem rozwoju produkcji. W rejonach gospodarczo rozwiniętych transport może natomiast, pobudzając wzrost obrotów towarowych, doprowadzić do wzrostu specjalizacji produkcji i zwiększenia ekspansji towarowej przedsiębiorstw, lepszego wykorzystania krajowej bazy surowcowej albo nadwyżek wolnej siły roboczej. W obydwu przypadkach dogodna sieć transportowa stwarza bodźce do zwiększenia obrotów i co się ściśle z tym wiąże — do wprowadzania korzystnych społecznie zmian w procesie produkcji.

Oczywiście, transport nie jest i nie może być jedyną przyczyną wzrostu produkcji i zmian w warunkach wytwarzania na danym obszarze. Przede wszystkim muszą istnieć potencjalne możliwości produkcyjne, np. nie wykorzystane dostatecznie zasoby surowcowe czy też wolna siła robocza. Chodzi jednak o to, że bez uprzedniego stworzenia sieci transportowej, wyprzedzającej aktualne zapotrzebowanie na przewozy, możliwości te mogłyby, w określonych warunkach, pozostać w dalszym ciągu nie wykorzystane. Transport występuje więc w roli czynnika aktywnego, gdyż ułatwia wymianę towarową i stymuluje decyzje poszczególnych podmiotów gospodarczych. Podstawowym warunkiem występowania tej funkcji jest antycypowany wzrost zdolności przewozowej na określonym

obszarze, czyli rozwój sieci transportowej wyprzedzający czasowo efektywny popyt na usługi.

Powyższe oddziaływanie transportu na inne działy gospodarki możliwe jest jednak tylko wtedy, gdy jednostki gospodarcze, które podejmują decyzje dotyczące wielkości i struktury asortymentowej oraz lokalizacji produkcji nie mają wpływu na rozmiary i rozmieszczenie sieci transportowej, a więc gdy rozwój transportu jest dla nich czynnikiem zewnętrznym. W takim przypadku decyzje gospodarcze tych jednostek uzależnione będą między innymi od istniejącej sieci transportowej i kosztu przewozów. Jeżeli istnieje dogodna sieć komunikacyjna, a koszt przewozu nie jest wysoki w stosunku do kosztów produkcji, to wystąpi tendencja do wzrostu ekspansji gospodarczej i wprowadzenia zmian w warunkach produkcji. Natomiast skupienie gestii dotyczących rozwoju produkcji i transportu w jednym ośrodku ogranicza możliwość aktywnego oddziaływania transportu na gospodarkę. Organ gospodarczy, od decyzji którego zależy rozwój obydwu tych działów, ma bowiem możliwość skoordynowania w czasie tych wielkości i dostosowania transportu do bieżących potrzeb produkcyjnych. Rozwój procesów zachodzących w produkcji nie będzie tutaj następstwem stymulującej roli transportu, a tym samym nie spełnia on w tym przypadku funkcji czynnika aktywnego.

Możliwość występowania aktywnej roli transportu w gospodarce wywiera wpływ na pojęcie optymalnej wielkości kosztów transportu. W teorii ekonomii transport, podobnie jak przemysł, budownictwo i rolnictwo, zaliczany jest do działalności produkcyjnej tworzącej dochód narodowy. Uzasadniona przez K. Marksa produktywność tego działu nie budzi zastrzeżeń, gdyż spełnia on wszystkie warunki niezbędne do zaliczenia do tej sfery<sup>2</sup>. Wydaje się jednak, że w hierarchi prac produkcyjnych transport zajmuje dalsze miejsce i nie może być stawiany na tej samej płaszczyźnie, co działy, w których wytwarza się bezpośrednio dobra użytkowe. W rzeczywistości bowiem nakłady pracy żywej i uprzedmiotowionej zaangażowanej przy dokonywaniu przewozów, jakkolwiek niezbędne, są jednak ze społecznego punktu widzenia kosztem. Każdy też wzrost rozmiarów transportu jest niczym innym jak wzrostem wielkości społecznych kosztów związanych z produkcją i wymianą towarów. Oczywiście, wielkość pracy żywej i uprzedmiotowionej wydatkowanej w innych działach produkcyjnych również jest dla społeczeństwa kosztem. Różnica polega jednak na tym, że wzrost nakładów w przemyśle czy rolnictwie prowadzi bezpośrednio do wzrostu ilości różnych wartości użytkowych, zaspokajających określone potrzeby, natomiast wzrost wielkości przewozów nie zwiększa bezpośrednio ilości wyprodukowanych dóbr.

Jako generalną zasadę należy więc przyjąć postulat zmniejszenia

<sup>2</sup> K. Marks, *Kapitał*, t. II, s. 152—155, oraz J. T. Hołowiński, *Ekonomika transportu morskiego*, Gdynia 1961, s. 8.

udziału kosztów transportu w globalnych kosztach produkcji i wymiany. Każde zmniejszenie wielkości przewozów, które nie zakłóca procesu produkcji, a więc gdy następuje drogą zmian lokalizacji produkcji, zmniejsza bowiem ilość pracy żywej i środków istniejących w transporcie oraz umożliwia przeznaczenie ich do działów wytwarzających wartości użytkowe. Tak sformułowany postulat ma jednak charakter jednostronny i nie jest całkowicie słuszny, gdyż nie uwzględnia procesów zachodzących w produkcji i wymianie, a społeczny koszt transportu sprowadza do nakładów pracy poniesionych efektywnie tylko w transporcie. Biorąc pod uwagę aktywną rolę transportu, a więc jego oddziaływanie na powstanie dodatnich procesów gospodarczych, nie każde zmniejszenie wielkości przewozów, a tym samym bezpośrednich nakładów w tym dziale jest zjawiskiem społecznie korzystnym, gdyż może pociągnąć za sobą wzrost kosztów produkcji w innych działach.

Na globalne koszty produkcji, rozumianej szeroko, składają się bowiem dwa podstawowe elementy, wzajemnie od siebie uzależnione: nakłady wydatkowane bezpośrednio w sferze produkcji i nakłady ponoszone w dziedzinie transportu. W związku z tym, że transport może aktywnie oddziaływać na procesy zachodzące w sferze produkcji, między powyższymi składnikami społecznych kosztów wytwarzania występuje swoista sprzeczność<sup>3</sup>. Wzrost jednego rodzaju nakładów może pociągnąć za sobą zmniejszenie drugiego i odwrotnie. Z jednej strony może nastąpić wzrost obrotów gospodarczych, zwiększy się masa przewiezionych ładunków, czyli wzrastają koszty działalności transportowej, ale jednocześnie w wyniku tego wzrostu obrotów zachodzą procesy prowadzące bądź to do obniżenia kosztów produkcji, bądź do zwiększenia jej rozmiarów (wzrost specjalizacji, rozwój regionów itp.). Można też dążyć do zmniejszenia rozmiarów przewozów dokonując zmian w lokalizacji i organizacji produkcji. W tym przypadku zmniejszają się bezpośrednie koszty działalności transportowej, ale mogą występować większe koszty w innych działach gospodarki. Celem gospodarowania jest minimalizacja globalnych społecznych kosztów przy danej wielkości produkcji, zatem należy dążyć do stworzenia optymalnej kombinacji obydwu czynników, tzn. ukształtować transport w takich rozmiarach, aby łączny koszt produkcji i przewozu był najmniejszy.

Celowość rozwoju transportu będzie więc w każdym przypadku uzależniona od relacji między wielkością nakładów inwestycyjnych i kosztów eksploatacji zwiększonego, nowego transportu, a korzyściami, jakie daje rozwój regionów słabo rozwiniętych, wzrost specjalizacji produkcji, czy też lepsze wykorzystanie zasobów surowcowych. Jeżeli korzyści te będą większe od kosztu zwiększonego transportu, to rozwój jego uznać można za celowy. Dodatkowe koszty przewozu mogą być kompensowane z nad-

<sup>3</sup> J. Tarski, *Transport jako czynnik lokalizacji produkcji*, Warszawa 1963, s. 344.

wyżką zmniejszonymi kosztami produkcji lub pożądanym wzrostem rozmiarów produkcji, a więc społeczny koszt funkcjonowania transportu nie może być sprowadzany do nakładów pracy żywej i uprzedmiotowionej poniesionych efektywnie tylko w dziale. Należy tutaj uwzględnić koszt alternatywny<sup>4</sup> czyli koszty produkcji zależne od działalności transportowej, ale powstałe w działach obsługiwanych przez transport. Tylko łączna analiza kosztów — efektywnego i alternatywnego, może być podstawą decyzji rozwoju poszczególnych gałęzi transportu. Sama wielkość efektywnie ponoszonych nakładów w transporcie nie jest tutaj kryterium wystarczającym, gdyż — jak wynika z poprzednich rozważań — nie zawsze ich zmniejszenie jest równoznaczne ze zmniejszeniem globalnych, społecznych kosztów wytwarzania. Tak samo wzrost przewozów i efektywnych kosztów transportu nie oznacza automatycznie, że wzrosły w związku z tym społeczne koszty wyprodukowania i dostarczania dóbr do konsumentów.

Założmy na przykład, że przyczyną wzrostu kosztów transportu jest wzrost specjalizacji produkcji. Następuje w tym przypadku wzrost rozmiarów produkcji, przynoszący poprzez wzrost wydajności pracy i lepsze wykorzystanie urządzeń i surowców obniżkę jednostkowego kosztu produkcji. Jeżeli ta obniżka kosztów jest znaczna, to może przewyższyć wysokość nakładów związanych z przemieszczeniem dodatkowych ładunków. Z ogólnospołecznego punktu widzenia taki wzrost obrotów i przewozów będzie więc korzystny.

Omówione tutaj zależności stawiają określone wymagania przed polityką gospodarczą państwa. Jeżeli bowiem między transportem a gospodarką występują związki wybiegające poza zwykłe zależności techniczno-bilansowe, a więc jeżeli rozwój transportu stymuluje wzrost specjalizacji produkcji, rozwój regionów itp., to decyzje dotyczące wszystkich tych czynników powinny być wzajemnie ze sobą skoordynowane, podejmowane na podstawie kompleksowego rachunku ekonomicznego.

## II

Ogólne cechy gospodarki socjalistycznej: uspołecznienie środków produkcji i planowy charakter gospodarowania, nie przesądzają jednoznacznie treści i zakresu działania poszczególnych kategorii ekonomicznych, ani też nie określają dokładnie powiązań i zależności pomiędzy poszczególnymi składnikami społecznego procesu produkcji. Treść ekonomiczna szeregu takich kategorii, jak cena, pieniądz, procent, kredyt, może w ramach gospodarki socjalistycznej ulegać całkowitym zmianom w zależności od przyjętych rozwiązań modelowych. Odmienna może być również rola i powiązanie wzajemne poszczególnych działów gospodarki w różnych okresach czasu.

<sup>4</sup> Z. Gługiewicz, *Kryteria w liniowym programowaniu przewozów w handlu*, Poznań 1965, s. 26—33.

Ta ogólna prawidłowość dotyczy również transportu, jakkolwiek nie można tutaj przeprowadzić całkowitej analogii do wymienionych poprzednio kategorii. Z technicznego punktu widzenia istota transportu jest niezmienna, ale jego ekonomiczna rola w całości kształcie powiązań gospodarczych może się zmieniać wraz ze zmianą warunków. Planowy charakter gospodarki nie wyklucza automatycznie możliwości aktywnego oddziaływania transportu na produkcję i wymianę, ale też nie ma podstaw do twierdzenia, że zakres tej funkcji będzie zawsze taki sam. Wydaje się, że w warunkach gospodarki socjalistycznej wpływ transportu na proporcje gospodarcze uzależniony jest w pewnym stopniu od istniejącego modelu zarządzania i kierowania gospodarką.

W modelu konsekwentnie centralistycznym możliwość aktywnego oddziaływania transportu na produkcję jest ograniczona. Wszystkie decyzje gospodarcze dotyczące wielkości, asortymentu i lokalizacji produkcji, metod wytwarzania, powiązań towarowych, rozwoju regionów są podejmowane na szczeblu centralnym. Uwzględniając dostatecznie szeroki horyzont czasowy, również gęstość, jakość i rozmieszczenie przestrzenne sieci komunikacyjnej zależy od bezpośrednich decyzji inwestycyjnych szczebla centralnego. Skoro zaś decyzje o rozwoju wszystkich tych elementów podejmuje ten sam podmiot gospodarczy — państwo, to w takich warunkach transport nie może być czynnikiem stymulującym rozwój obrotów gospodarczych i wpływającym na procesy zachodzące w produkcji. Centralny organ planujący, podejmując zgodnie ze swoimi preferencjami bezpośrednie i szczegółowe decyzje produkcyjne może bowiem tak ukształtować sieć transportową, aby odpowiadała bieżącym potrzebom. Transport występuje tutaj w roli biernej, gdyż nie oddziałuje na produkcję, lecz sam jest ściśle do niej dostosowany.

Inaczej przedstawia się sytuacja w warunkach gospodarki zdecentralizowanej. Istnieją tutaj co najmniej dwa szczeble podejmowania decyzji gospodarczych. Na szczeblu centralnym podejmowane są najważniejsze decyzje wytyczające kierunki i tempo rozwoju całej gospodarki, m. in, właśnie budowa nowej sieci transportowej — linii, stacji, urządzeń przeładunkowych i zaplecza technicznego należy do strefy decyzji podejmowanych przez centralnego planifikatora. Wszystkie pozostałe decyzje należą do przedsiębiorstw, które na podstawie zasady rentowności określają samodzielnie rozmiary i strukturę produkcji, wybierają metodę wytwarzania, źródła zaopatrzenia i kierunki zbytu, a także dokonują pewnych inwestycji<sup>5</sup>. Zwiększa się również zakres samodzielności innych podmiotów gospodarczych — zjednoczeń, organów administracji terenowej, związków spółdzielczych, które z własnych środków mogą inwestować i w ten sposób aktywizować określony rejon. Istnieje więc rozdział de-

<sup>5</sup> W. Brus, *Ogólne problemy funkcjonowania gospodarki socjalistycznej*, Warszawa 1960, s. 244 i dalsze.

cyzji pomiędzy poszczególne szczeble. Centralny organ planujący ustalając główne proporcje i kierunki rozwoju musi dążyć do tego, aby jednostki szczebla niższego, które podejmują decyzję samodzielnie, na podstawie własnego rachunku ekonomicznego, realizowały wytyczony kierunek rozwoju. Powinien więc tak ustalić warunki ekonomiczne, aby decyzje niższych szczebli sprzyjały realizacji ogólnospołecznych zadań określonych w planie centralnym. W tym celu organ centralny wykorzystuje szereg instrumentów ekonomicznych takich, jak: procent od kredytu, podatki, ceny, płace itp. Odpowiedni układ wszystkich tych wielkości określa warunki ekonomiczne dla działalności niższych jednostek gospodarczych. Jednym z takich czynników, które są zależne od bezpośrednich decyzji organu centralnego, a stwarzają określone ramy dla szczebli niższych i wpływają na ich decyzje, może być transport.

Szczebel centralny kierując się celem ogólnospołecznym może dążyć do powstania szeregu procesów gospodarczych na określonym terenie — aktywizacji regionów słabo rozwiniętych, zwiększenia specjalizacji produkcji albo zwiększania ekspansji przedsiębiorstw. Jeżeli ze względu na aktualne rozwiązania modelowe bezpośrednie decyzje dotyczące rozwoju tych zjawisk nie należą do państwa, a inne instrumenty oddziaływania mogą być wykorzystane w ograniczonym stopniu, to może ono poprzez rozwój określonych gałęzi transportu na danym obszarze stwarzać dogodne warunki przewozowe i w ten sposób zachęcać przedsiębiorstwa do ekspansji, a inne podmioty gospodarcze — jednostki administracji terenowej zjednoczenia i związki spółdzielcze, do lokalizacji nowych przedsiębiorstw na tym obszarze.

Przedsiębiorstwa kierujące się kryterium rentowności przy podejmowaniu decyzji produkcyjnych będą starały się zwiększyć wielkość produkcji i rozszerzyć rynek zbytu. W swych decyzjach muszą się jednak liczyć z czynnikiem wobec nich zewnętrznym, czyli w tym przypadku z istniejącym, stworzonym przez szczebel centralny układem sieci transportowej. Jeżeli bowiem dostęp do linii i środków transportowych będzie utrudniony, a koszt przewozu za wysoki w stosunku do korzyści, jakie przedsiębiorstwa osiągają w wyniku wzrostu obrotów, to transport będzie przeszkodą na drodze ekspansji gospodarczej przedsiębiorstw. Stworzenie dogodnych, nie istniejących dotychczas połączeń, czy też zmniejszenie kosztów przewozu, powoduje natomiast, że zwiększają się możliwości rozszerzenia rynku zbytu i wzrostu produkcji. Tym samym opłacalne może być dla przedsiębiorstwa wprowadzenie zmian asortymentowych i zwiększenie stopnia specjalizacji. W podobny sposób gęstość i jakość sieci transportowej może oddziaływać na decyzje gospodarcze innych podmiotów — organów administracji terenowej, zjednoczeń i związków spółdzielczych, stymulować uruchamianie przez nie nowych mocy produkcyjnych. Transport występuje więc tutaj w roli czynnika aktywnego, gdyż wpływa na decyzje gospodarcze różnych organów i w ten

sposób oddziaływa na szereg procesów zachodzących w gospodarce, takich jak aktywizacja regionów, wzrost specjalizacji produkcji czy lepsze wykorzystanie zasobów surowcowych. Rzecz jasna, podstawowe znaczenie dla rozwoju tych procesów, zwłaszcza w odniesieniu do kluczowych gałęzi gospodarki, mają bezpośrednie nakłady inwestycyjne szczebla centralnego w sferze samej produkcji. W pewnym jednak zakresie aktywizacja regionów czy wzrost ekspansji produkcyjnej przedsiębiorstw zależy od decyzji szeregu jednostek szczebla niższego. Dotyczy to zwłaszcza drobnego przemysłu terenowego, produkcji towarowej rolnictwa itp.

Centralny planifikator, chcąc doprowadzić do podejmowania decyzji zgodnych z jego preferencjami, może świadomie wykorzystać transport jako instrument oddziaływania na niższe jednostki. W tym celu kształtuje odpowiednio sieć transportu, która z kolei stymuluje podejmowanie odpowiednich decyzji i powstanie określonych procesów w sferze wymiany i produkcji. O tym, czy w danym okresie i na określonym terenie transport rzeczywiście pobudza rozwój omówionych procesów produkcyjnych, decyduje stopień wyposażenia technicznego tego działu, czyli gęstość i jakość sieci, stacji i urządzeń przeładunkowych, zaplecza technicznego, a także ilość i jakość taboru transportowego. Ogólnie rzecz biorąc, wyróżnić tutaj można trzy różne sytuacje. Po pierwsze, wyposażenie techniczne transportu, znajdujące swe odzwierciedlenie w wielkości zdolności przewozowej, może być za małe nawet w stosunku do efektywnego popytu na usługi przewozowe. Wtedy, rzecz jasna, transport nie tylko że nie spełnia funkcji stymulatora, ale przeciwnie, jest czynnikiem dezorganizującym proces produkcji i wymiany<sup>6</sup>. Wydaje się, że o aktywnej roli transportu nie można mówić nawet wtedy, gdy istniejąca zdolność przewozowa jest ściśle dostosowana do aktualnych potrzeb, gdyż każdy dodatkowy przyrost ładunków prowadzi do zachwiania dotychczasowej równowagi, utrudnia dostęp do środków transportowych i tym samym hamuje, a nie pobudza rozwój produkcji. Funkcje te może spełniać wobec tego tylko wtedy, gdy będą stworzone pewne rezerwy zdolności przewozowej ponad bieżące potrzeby.

Rezerwy zdolności produkcyjnej występują również w gałęziach wytwarzających dobra użytkowe. Najbardziej ogólną przyczyną ich istnienia jest techniczna niepodzielność czynników produkcji<sup>7</sup>. W gałęziach, w których następują szybkie zmiany popytu na produkowane towary, dodatkowym czynnikiem jest konieczność dostosowania produkcji do zmieniających się wymagań konsumentów, a więc potrzeba dokonywania zmian w profilu produkcji. W dziedzinie transportu ten ostatni czynnik nie odgrywa praktycznie żadnego znaczenia, natomiast na powstanie czasowo nie wy-

<sup>6</sup> M. Madeyski, *Ekonomiczne problemy postępu technicznego w transporcie*, Motoryzacja 1961, nr 11 i 12.

<sup>7</sup> J. Beksia, *Wzrost gospodarczy i niepodzielność inwestycji*, Warszawa 1965.

korzystanych zdolności przewozowych wpływa, rzecz jasna, niepodzielność nakładów. Nie jest to jednak jedyna przyczyna występowania rezerw zdolności przewozowej. Tworzenie tych rezerw może być świadome i ekonomicznie uzasadnione właśnie dlatego, że budowa nowych połączeń transportowych aktywizuje dany teren — może spowodować wzrost rozmiarów albo zwiększenie specjalizacji i w rezultacie obniżyć społeczne koszty wytwarzania. To wyprzedzenie czasowe dotyczy szczególnie tego elementu wyposażenia technicznego transportu, który jest częścią składową infrastruktury, a więc gęstości i jakości sieci, stacji, urządzeń przeładunkowych i zaplecza technicznego, gdyż te czynniki mają decydujące znaczenie dla powstania nowych więzi gospodarczych. Sama wielkość taboru na danym obszarze może być natomiast zwiększana stopniowo, w miarę wzrostu produkcji i obrotów towarowych. Chodzi tylko o to, aby uprzednio wyeliminować trudności z dopływem środków taboru, a więc stworzyć wystarczające źródła zaopatrzenia.

Tworzenie sieci transportowej wyprzedzającej rozwój produkcji przemysłowej i rolniczej wydawać się może niezgodne z podstawową zasadą minimalizacji nakładów zaangażowanych w dziedzinie transportu. Następuje tutaj bowiem zamrożenie na pewien okres czasu środków, gdyż ze względu na chwilowy brak zapotrzebowania na usługę transportową ze strony produkcji, nowo wybudowane urządzenia transportowe nie będą wykorzystane optymalnie. Sprzeczność jest jednak pozorna i powstaje tylko wtedy, gdy koszt działalności transportowej traktuje się statycznie — ogranicza tylko do nakładów poniesionych efektywnie w transporcie. Uwzględniając natomiast dynamiczną, stymulującą rolę transportu, niepełne wykorzystanie urządzeń transportowych wcale nie oznacza marnotrawstwa środków. W długim okresie czasu dodatkowy koszt społeczny wynikający z chwilowego zamrożenia środków jest kompensowany korzyściami, osiąganymi przez społeczeństwo w wyniku jakościowych zmian zachodzących w procesie produkcji, a uzależnionych właśnie od wcześniejszego stworzenia bazy transportowej. Przed centralnym organem planującym powstaje w związku z tym alternatywa: albo przeznaczyć środki na rozwój urządzeń transportowych i za ich pośrednictwem doprowadzić do powstania omówionych, korzystnych społecznie procesów, albo też wykorzystać te środki na innych odcinkach, rezygnując z korzyści, jakie dałby rozwój transportu. W każdym przypadku decyzja w tym zakresie powinna być poprzedzona dokładnym i kompleksowym rachunkiem ekonomicznym, przeprowadzanym na szczeblu centralnym.

### III

Stopniowa decentralizacja zarządzania naszej gospodarki zwiększa potencjalny zakres aktywnego oddziaływania transportu na decyzje podejmowane przez jednostki gospodarcze niższego szczebla w sferze produkcji

i wymiany. Wykorzystanie tej możliwości uzależnione jest jednak od stopnia wyposażenia technicznego tego działu. Biorąc powyższy fakt pod uwagę, w dalszej części opracowania podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, czy w obecnych warunkach gospodarczych Polski aktualne wyposażenie techniczne transportu stwarza warunki do tego, aby transport stymulował rozwój wymiany, a tym samym wpływał na procesy zachodzące w sferze samej produkcji (specjalizacja, rozwój regionów itp.). W tym celu, wykorzystując dane statystyczne, porównano długotrwałe tendencje rozwoju wielkości nakładów inwestycyjnych w produkcji w transporcie. Analiza proporcji między tymi wielkościami pozwala w przybliżeniu określić stopień wyposażenia technicznego transportu w stosunku do efektywnego popytu na usługi.

Przy przewozach ładunków wielkość zadań transportowych określona jest bezpośrednio przez poziom rozwoju wszystkich pozostałych działów gospodarki. Przyjmując, że najważniejszym czynnikiem jest produkcja trzech podstawowych działów gospodarki — przemysłu, rolnictwa i budownictwa, w dalszej części rozważań porównano tylko dynamikę rozwoju produkcji tych działów z tempem wzrostu przewozów. Uproszczenie to nie zmienia istoty rzeczy, gdyż wszystkie inne czynniki są pochodną wielkości produkcji<sup>8</sup>.

Porównując podane wskaźniki stwierdzić można, że tempo wzrostu

Tabela 1

Dynamika produkcji przemysłu, rolnictwa, budownictwa i przewozów towarowych w latach 1955-1965 (1955 = 100)<sup>9</sup>

Wyszczególnienie	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Produkcja globalna przemysłu w cenach 1956 r. (1955=100)	100	109	120	132	144	—	—	—	—	—	—
Produkcja globalna przem. w cenach 1960 r. (1960=100)	—	—	—	—	—	100	110	120	126	138	150
Produkcja budow.-montażowa (1955=100)	100	106	112	122	140	149	158	170	173	187	201
Produkcja towarowa rolnictwa (1950=100)	116	121	128	140	137	146	162	157	157	166	179
Przewozy w tys. km (1955=100)	100	107	107	108	114	123	132	141	148	160	169
Przewozy w mln tonokilometrów (1955=100)	100	103	110	117	131	146	165	175	183	201	207

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS 1966 i 1959 oraz obliczenia własne.

<sup>8</sup> S. Berezowski, *Podstawy metodologii geografii transportu*, Warszawa 1961.

<sup>9</sup> Ze względu na różny wpływ poszczególnych działów na wzrost zadań przewozowych wykorzystano tutaj odmienne wskaźniki.

wielkości przewozów jest większe od tempa wzrostu produkcji podstawowych działów gospodarki. Najwyższą dynamikę wzrostową w latach 1955—1965 wykazał przemysł, gdzie przyrost produkcji globalnej wynosił średnio ponad 8%. W budownictwie wskaźnik rocznego wzrostu produkcji budowlano-montażowej jest niższy i wynosi 6,8%. Najwolniej rozwijało się rolnictwo, gdyż produkcja towarowa tego działu wzrosła w stosunku do r. 1950 tylko o 79%. W tym czasie ilość przewozów wyrażona w tonokilometrach wzrosła z 70050 mln w 1955 r. do 145103 mln w 1965 r., czyli o 107%. Roczne tempo wzrostu wynosi tutaj 7,2%. Tak więc tylko tempo wzrostu produkcji globalnej przemysłu jest nieco wyższe od tempa wzrostu przewozów, ale z kolei niższe tempo wzrostu produkcji budowlanej, a zwłaszcza rolnictwa, zmienia proporcje na korzyść transportu. Powyższe proporcje nie są jednak ścisłe, ponieważ występują tutaj niejednorodne jednostki miary — produkcja wyrażona jest wartościowo, a przewozy wagowo. Nie zawsze zaś wartościowy wzrost wielkości produkcji jest równoznaczny ze wzrostem w ujęciu wagowym.

Ze względu na możliwość stosowania materiałooszczędnego kierunku postępu technicznego i występowanie tendencji do rozwijania nowoczesnych gałęzi gospodarki, wymagających wyższej techniki i kwalifikacji, ale zużywających mniejsze ilości surowców, tempo wzrostu produkcji w wyrażeniu wagowym będzie mniejsze aniżeli w ujęciu wartościowym. Gdyby więc przy porównaniu produkcji i przewozów zastosowano jednorodną miarę wagową, to dynamika wzrostu przewozów przewyższałaby jeszcze wyraźniej dynamikę wzrostu produkcji. Zależność powyższa stanowi istotną przesłankę dla polityki transportowej, a zwłaszcza inwestycyjnej państwa. Jeżeli bowiem tempo wzrostu przewozów jest wyższe od tempa wzrostu produkcji, to przy nie zmienionych wskaźnikach kapitałochłonności w tych sferach, również dynamika nakładów inwestycyjnych w transporcie powinna być wyższa aniżeli w innych działach gospodarki. Tymczasem relacje między tymi wielkościami w warunkach Polski są odwrotne. Nakłady inwestycyjne wykazują w długim, bo piętnastoletnim okresie najmniejsze tempo wzrostu spośród wszystkich działów gospodarki. Dane obrazujące tę zależność zawiera tabela 2.

W latach 1950—1965 nakłady inwestycyjne w transporcie i łączności wzrosły o 166%, podczas gdy przyrost nakładów w skali całej gospodarki wynosił 264%. Dynamika nakładów inwestycyjnych w transporcie była więc w tym okresie najmniejsza ze wszystkich działów gospodarki narodowej. Podobna zależność występuje, gdy uwzględni się przedział czasu od 1955 do 1965 r. Średnie roczne tempo wzrostu nakładów w transporcie wynosi w tym okresie 8,5% i jest niższe od tempa wzrostu szeregu innych działów. W budownictwie wskaźnik ten wynosi przykładowo 13%, w rolnictwie 10%, w obrocie towarowym 9%. Tylko w przemyśle dynamika nakładów inwestycyjnych jest trochę mniejsza i wynosi 7,3%. Niezależnie więc od przyjętej podstawy porównawczej, tempo wzrostu nakła-

Tabela 2

Dynamika nakładów inwestycyjnych w różnych gałęziach gospodarki narodowej w cenach 1961 r. w latach 1950-1965 (1950 = 100)

Gałąź gospodarki	1950	1965	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Ogółem	100	170	178	190	209	244	259	278	308	318	331	364
Przemysł	100	190	201	208	225	263	270	298	345	360	370	397
Rolnictwo	100	177	187	195	202	216	236	262	285	313	374	439
Budownictwo	100	208	213	265	244	298	374	350	530	560	539	643
Transport i łączność	100	117	105	115	123	154	174	198	222	226	230	266
Obrót towarowa	100	126	121	138	162	217	215	212	251	243	233	317

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS 1966.

dów inwestycyjnych w transporcie było wyraźnie niższe aniżeli w pozostałych działach. Zależność powyższa, sama w sobie, w oderwaniu od innych czynników nic jeszcze nie mówi o stanie wyposażenia technicznego transportu. Niewielka dynamika inwestowania w określoną gałąź w danym okresie czasu może być spowodowana wysokimi nakładami inwestycyjnymi w okresie poprzednim i co się z tym wiąże — istniejącymi rezerwami produkcyjnymi. W związku z niepodzielnością czynników produkcji tempo wzrostu poszczególnych gałęzi nie jest bowiem jednakowe i równomierne. W jednym okresie czasu wzrost może być większy, w innych znów mniejszy<sup>10</sup>. Większe nakłady inwestycyjne, w okresie pierwszym, przewyższające znacznie aktualne zapotrzebowanie danej gałęzi, a uzasadnione czynnikiem niepodzielności, stwarzają rezerwy produkcyjne i umożliwiają zmniejszenie tempa nakładów inwestycyjnych w okresie następnym.

Niższa w porównaniu z innymi działami gospodarki dynamika nakładów inwestycyjnych w transporcie byłaby w związku z tym obiektywnie uzasadniona tylko w przypadku istnienia zdolności przewozowej, a więc w wypadku wyższego tempa inwestowania w tym dziale w okresie poprzednim. Można byłoby sądzić, że sytuacja taka w naszych warunkach rzeczywiście zaistniała. W latach 1946—1949 przeciętne roczne nakłady inwestycyjne w dziedzinie transportu i łączności wynosiły aż 26,8% globalnej wielkości nakładów tego okresu, podczas gdy wskaźnik ten w latach następnych jest dużo niższy i kształtuje się średnio w granicach poniżej 13%<sup>11</sup>. Ten znaczny wysiłek inwestycyjny w dziedzinie transportu bezpośrednio po zakończeniu wojny w dużej części skierowany był na odbudowę zniszczeń wojennych, a nie tworzenie nowego potencjału przewozowego. Wysokie nakłady inwestycyjne w tym okresie nie kompensują więc wyraźnie niższego tempa tych nakładów w latach później-

<sup>10</sup> J. Beksiak, *Wzrost gospodarczy i niepodzielność inwestycji*, Warszawa 1965, s. 58.

<sup>11</sup> Rocznik Statystyczny 1966, s. 91.

szych. Utrzymująca się w długim okresie czasu mniejsza dynamika rozwojowa wyposażenia technicznego transportu nie jest w związku z tym normalnym zjawiskiem związanym z niepodzielnością czynników produkcji i nierównomiernym rozwojem poszczególnych gałęzi, ale świadczy o opóźnieniu tego działu w stosunku do potrzeb gospodarczych. Oczywiście, chociaż niewymiernym potwierdzeniem tej tezy jest praktyka życia gospodarczego. Ciągłe, od dłuższego czasu powtarzające się trudności przewozowe świadczą o tym, że wydajność obecnej sieci transportowej jest za mała nawet dla bieżącego wykonania zadań, a tym samym niewystarczająca z punktu widzenia aktywnej, stymulującej roli tego działu.

Czynnikiem, który zwiększa dysproporcje między popytem i podażą usług transportowych jest niekorzystny, ukształtowany historycznie układ sieci transportowej, a zwłaszcza kolejowej<sup>12</sup>. Przynależność poszczególnych części kraju do różnych organizmów w przeszłości doprowadziła do tego, że kierunki przebiegu wielu linii komunikacyjnych nie odpowiadają obecnym warunkom, a poza tym istnieje duże zróżnicowanie między regionami w gęstości sieci transportowej<sup>13</sup>. Przekształcenie i dostosowanie tego niekorzystnego układu do obecnych potrzeb wymaga jednak dodatkowych nakładów inwestycyjnych.

Uwzględniając wszystkie zasygnalizowane wyżej zagadnienia, postawić można tezę, że aktualny stopień wyposażenia technicznego transportu nie stwarza warunków do tego, aby stymulował on wzrost obrotów gospodarczych i w ten sposób aktywnie oddziałował na procesy zachodzące w innych działach. Ze stwierdzenia powyższego nie można jednak wyciągnąć automatycznie wniosku o konieczności zwiększenia nakładów inwestycyjnych w tym dziale. Możliwości inwestycyjne gospodarki są ograniczone i dlatego postulat wzrostu nakładów inwestycyjnych w transporcie byłby niesłuszny, jeżeli te same środki zaangażowane w innym dziale dałyby większe korzyści. Kapitałochłonność inwestycji transportowych jest bowiem wysoka, a wzrost nakładów następuje pośrednio, przez oszczędności powstałe w innych gałęziach, korzystających z usług transportu. Omówione wyżej zależności między transportem a sferą produkcji i wymiany nie mogą jednak być pominięte lub niedoceniane przy opracowywaniu perspektywicznych planów rozwoju gospodarki.

## THE ACTIVE ROLE OF TRANSPORT IN SOCIALIST ECONOMY

### S u m m a r y

The correct functioning of a transport system can incite the development of commodity exchange and in this way influence processes of production. Situated

<sup>12</sup> R. Domański, *Perspektywiczne planowanie rozwoju i lokalizacji sieci kolejowej*, Poznań 1958, s. 29 i dalsze.

<sup>13</sup> S. Wróbel, *Rozwój kolejnictwa w XX leciu*, Przegląd Komunikacyjny 1964, nr 7.

in an area of possible potential production an adequate transport network can become the deciding factor in the development of the area. Easy accessibility to the network facilitates greater commodity exchange, wider marketing area and consequently creates a basis for introducing advantageous social changes in production processes — widening its volume, assortment changes, higher degree of specialization. The active role of transport in economy lies therefore in the utilization of convenient transport conditions, stimulating in this way commodity circulation and encouraging the introduction of changes in production itself.

An indispensable condition for the functioning of 'this transport is the anticipation of an increased transport efficiency in the area. The possibility of the active influence of transport on other sections is seen in the concept of "social costs of functioning" of transport. Apart from the investments effectively borne in transport to the above concept should be added the additional alternative costs, that is to say dependent on the activity of transport but in the section making use of transport services.

Transport can also have an influence on socialist economy. The planning character of economy limits this influence but does not exclude it.

Apparently in socialist economy the influence of transport on the development of exchange and production is dependent to, a certain extent, on the existing model of economic management. In a centralized model the range of this influence is less. The central organ of economy undertaking almost all decisions can directly apply transport efficiency to effective demand. In a decentralized model the range of active influence of transport is greater. Activization of regions, development of some branches of production such as agriculture, regional industry, trade, depends in this case on the decision of lower units of economy — enterprises, associations and regional administration organs. Central organs of planning endeavouring to initiate definite processes of economy in a certain region can, through the development of a transport network, create convenient conditions of transport and in this way encourage enterprises to expand — widen the marketing area, greater production etc.

To fulfill this task the development of a transport network must anticipate the needs for service. In this connection transport efficiency not fully utilized temporarily should not be considered wasted. In the long run the additional cost of temporarily frozen assets is compensated by the advantages of exchange in production dependent on previously installed transport base.

Comparing the long-term tendency of developing production and commercial transport and the dynamic investments in both spheres shows however, that in the present economic situation in Poland, the technical equipment of transport is not sufficient enough to be able to have a stimulating influence, on the development of production and exchange.