

MAREK RATAJCZAK

INFRASTRUKTURA GOSPODARCZA A ROZWÓJ EKONOMICZNY PAŃSTW EUROPEJSKICH

Trudności jakie można obserwować w ostatnich latach we wzroście gospodarczym tak europejskich państw kapitalistycznych, jak i socjalistycznych nadają nowe znaczenie problemowi uwarunkowań procesów rozwoju. Infrastruktura jest, naszym zdaniem, jednym z tych czynników, którego rola w rozwoju państw wysoko i średnio rozwiniętych wymaga nowych, pogłębionych analiz. Wynika to ze znaczenia powszechnie przypisywanego infrastrukturze, jako istotnej determinancie przemian gospodarczych, a także społecznych. Jedną z najważniejszych kwestii jest znalezienie odpowiedzi na pytanie: czy i na ile powstanie i przebieg współczesnych zjawisk kryzysowych związane są z dotychczasową polityką rozwoju infrastruktury oraz osiągniętym poziomem tego rozwoju. W poniższym opracowaniu podjęta zostanie próba prezentacji niektórych znaczących, naszym zdaniem, elementów odpowiedzi na zawarte powyżej pytanie. Przede wszystkim uwaga zostanie zwrócona na problemy dotyczące państw socjalistycznych, co wynika zarówno z przynależności Polski do tej grupy krajów, jak i ich złożonej sytuacji w zakresie infrastruktury.

Wykorzystane w dalszej części artykułu dane empiryczne dotyczyć będą 20 państw europejskich: 7 państw należących do RWPG oraz dość ściśle z nimi powiązanej Jugosławii, a także 10 państw członkowskich EWG wraz z Hiszpanią i Portugalią — dwoma krajami kandydującymi do Wspólnego Rynku. Ograniczenie tytułowych pojęć europejskich państw socjalistycznych i kapitalistycznych w zasadzie do przestrzeni dwóch najważniejszych ugrupowań integracyjnych nie zostało uczynione przypadkowo. Wynika ono ze stałego rozszerzania się internacjonalizacji życia społeczno-gospodarczego jako cechy charakterystycznej współczesnych procesów rozwoju. Zależność pomiędzy internacjonalizacją czyli tworzeniem się, utrwalaniem i przekształcaniem związków i współzależności pomiędzy państwami i narodami, a infrastrukturą ma charakter dwustronny. Przejawy internacjonalizacji jakimi są m. in. wzrost wymiany międzynarodowej, wzmożony przepływ ludzi między państwami, czy też zinstytucjonalizowane lub nie formy integracji gospodarczej są stymula-

torem rozwoju infrastruktury. Równocześnie rozbudowa infrastruktury stwarza podstawy dalszego rozwoju internacjonalizacji.

Ze względu na to, że infrastruktura jest kategorią ekonomiczną budzącą ciągle jeszcze sporo kontrowersji wyrażających się m. in. w sferze definicyjno-pojęciowej, konieczne jest każdorazowe określenie zakresu treści, jaki się temu pojęciu przypisuje. W poniższym opracowaniu przez infrastrukturę rozumieć będziemy oznaczoną w czasie i przestrzeni część szeroko rozumianego bogactwa narodowego każdego z państw, która stanowi podstawę funkcjonowania i rozwoju poszczególnych elementów i sfer życia społeczno-gospodarczego. Przyjmujemy także najczęściej spotykany podział infrastruktury na społeczną i — stanowiącą przedmiot naszych zainteresowań — infrastrukturę gospodarczą, w skład której wchodzi: transport, łączność, energetyka, gospodarka wodna i ochrona środowiska naturalnego.

Szczególne znaczenie dla funkcjonowania ugrupowań integracyjnych i w ogóle dla rozwoju międzynarodowych stosunków ekonomicznych i pozagospodarczych mają te elementy infrastruktury, których obszar oddziaływania wykracza poza ramy pojedynczych państw i które częstokroć łączą się bezpośrednio z podobnymi urządzeniami państw sąsiednich, tworząc razem tzw. infrastrukturę międzynarodową. Można by ją zdefiniować jako określony w czasie i przestrzeni system obiektów i urządzeń należących do infrastruktur poszczególnych państw, który stwarza warunki dla funkcjonowania i rozwoju stosunków międzynarodowych, a przede wszystkim międzynarodowego podziału pracy, równocześnie, przyczyniając się do rozwoju współuczestniczących państw.

Z punktu widzenia związków pomiędzy infrastrukturą a rozwojem interesujących nas państw kapitalistycznych można, naszym zdaniem, wyróżnić trzy istotne momenty. Pierwszy związany był z XIX-wiecznym etapem rozwoju takich państw, jak: Belgia, Dania, Francja, Holandia, Niemcy, Wielka Brytania. W tych krajach poważnym zmianom w sferze produkcji, określanym często mianem rewolucji przemysłowej, towarzyszył, a nawet je wyprzedzał silny ilościowy, a także jakościowy rozwój infrastruktury. Infrastruktura stanowiła zarówno bazę, jak i siłę napędową industrializacji¹. Rola państwa w rozwoju infrastruktury w tym okresie, choć zróżnicowana w poszczególnych krajach, sprowadzała się głównie do sprawowania ogólnego nadzoru nad rozbudową infrastruktury oraz udzielania pomocy finansowej bądź też występowania w roli gwaranta niektórych przedsięwzięć². Etap ten doprowadził do ukształtowania silnej sieci infrastrukturalnej w wymienionych krajach, wyraźnie dominującej w relacji do innych państw europejskich.

¹ Por. A. Csernok, E. Ehrlich, Gy. Szilágyi, *A Hundred Year of Infrastructural Development: an international comparison*. Acta Oeconomica 1972, vol. 9/1, s. 8.

² Por. R. Nurkse, *Wpływ obrotów międzynarodowych na rozwój gospodarczy*, Warszawa 1963, s. 74-75.

Drugi istotny moment to wyeksponowanie przez teorię J. M. Keynes'a znaczenia niedostatecznego popytu efektywnego w powstawaniu zjawisk kryzysowych. Za jeden z podstawowych sposobów zwiększania popytu, ale bez równoczesnego przyrostu podaży na rynku, uznano rozwój inwestycji publicznych służących rozbudowie infrastruktury. Stało się to impulsem zarówno do określonych zmian w polityce ekonomicznej poszczególnych państw, jak i znacznego rozwoju analiz teoretycznych miejsca i roli infrastruktury w rozwiniętej gospodarce rynkowej. Publiczne inwestycje infrastrukturalne, które stały się trwałym elementem polityki ekonomicznej europejskich państw kapitalistycznych, były dokonywane nie tylko w celu zwiększania popytu efektywnego. Miały one także na celu realizację koncepcji „państwa dobrobytu”, zasad polityki „pokoju socjalnego” oraz oddziaływanie na decyzje prywatnych właścicieli kapitałów poprzez stwarzanie regionalnych nadwyżek korzyści zewnętrznych. Potrzebę rozwoju infrastruktury przede wszystkim ze środków publicznych oraz jej podporządkowania lub ścisłej kontroli jej funkcjonowania przez organy państwa uzasadniano jej ogólnogospodarczym i ogólnospołecznym znaczeniem z jednej strony i równoczesną szczególną niedoskonałością rynku jako regulatora procesów rozwoju infrastruktury z drugiej. To ostatnie wynika m. in. z połączenia wysokiej na ogół kapitałochłonności z dużym ryzykiem inwestycyjnym oraz nie zawsze możliwym rynkowym charakterem usług infrastruktury³. Efektem tego etapu był dalszy rozwój infrastruktury w czołowych państwach kapitalistycznych, a także jej poważna rozbudowa w takich krajach, jak Grecja, Hiszpania czy Portugalia. Okres ten trwał w zasadzie do początku lat siedemdziesiątych, z tym, że lata powojenne przyniosły obok początkowej konieczności odbudowy zniszczeń wojennych utrwalenie roli państwa jako moderatora procesów rozwoju infrastruktury. Wraz z utworzeniem NATO nastąpiło także wyraźne wzmożenie oddziaływania sfery militarnej na rozbudowę infrastruktury, w tym także obiektów infrastrukturalnych łączących poszczególne kraje⁴.

Wspólna polityka infrastrukturalna nie znalazła się natomiast wśród podstawowych kierunków działania EWG. Bezpośrednie działania na rzecz rozwoju infrastruktury nie były także pierwszoplanowym zadaniem realizowanej w EWG wspólnej polityki transportowej. Nieopracowanie zasad wspólnej polityki infrastrukturalnej wynikało, jak się wydaje, zarówno z faktu, iż infrastruktura nie stanowiła przeszkody w rozwoju integracji w początkowym okresie istnienia EWG, jak i z tradycyjnego podejścia do infrastruktury jako przede wszystkim wewnętrznego pro-

³ Por. R. L. Frey, *Probleme der statistischen Erfassung der Infrastruktur*, Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik 1967, nr 2, s. 235.

⁴ Por. W. Stankiewicz, *Nowe zjawiska w procesie kapitalistycznej integracji wojskowo-ekonomicznej*, w: *Procesy integracyjne w systemie współczesnego kapitalizmu*, red. J. Bartosik, Z. Nowak, Poznań 1973, s. 375-384.

blemu każdego z państw. To ostatnie łączone było z eksponowaniem takich cech infrastruktury, jak trwałe związanie z określonym obszarem czy też niemożność importowania infrastruktury poza bardzo ograniczonym importem niektórych jej usług.

Kolejny etap związków pomiędzy infrastrukturą a rozwojem interesujących nas państw kapitalistycznych rozpoczął się, naszym zdaniem, w roku 1973. Wydarzenia znane jako tzw. „kryzys energetyczny”, a które w istotny sposób przyczyniły się do wywołania szerszych zjawisk kryzysowych nie tylko w Europie Zachodniej, uświadomiły m. in. nieracjonalność ekonomiczną i znaczne ryzyko polityczne ówczesnej polityki energetycznej. Skuteczność podjętych działań, mających na celu: 1) zwiększenie wykorzystania innych, poza ropą naftową, tradycyjnych nośników energii, 2) eksploatację niekonwencjonalnych źródeł energii, 3) oszczędność energii, uzależniona jest w dużym stopniu od zakresu i efektów przedsięwzięć w dziedzinie zarówno infrastruktury energetycznej, jak i infrastruktury transportowej. W EWG rok 1973 stanowił początek nowego etapu z punktu widzenia polityki rozwoju infrastruktury także w wyniku poszerzenia Wspólnoty o obszar Danii, Irlandii i Wielkiej Brytanii. Oznaczało to naruszenie bardzo silnej dotychczasowej zwartości terytorialnej Wspólnego Rynku, a co za tym idzie nadawało nowego znaczenia problemowi infrastrukturalnych, a szczególnie transportowych więzi pomiędzy państwami członkowskimi. Przystąpienie do EWG Irlandii, w dużym stopniu Wielkiej Brytanii, a następnie w roku 1981 Grecji oraz kandydowanie do Wspólnoty Hiszpanii i Portugalii znacznie rozszerzyło i rozszerzy obszar regionów uważanych za niedostatecznie rozwinięte także z punktu widzenia infrastruktury.

Nowym, interesującym zjawiskiem jest opracowany w końcu lat siedemdziesiątych projekt realizacji spójnego systemu infrastruktury transportowej na obszarze EWG, przewidujący m. in. utworzenie specjalnego funduszu służącego subwencjonowaniu przedsięwzięć infrastrukturalnych o istotnym znaczeniu dla całej Wspólnoty⁵. U podstaw przygotowania tego projektu legło wiele przesłanek. Po pierwsze: pełna realizacja idei wspólnorynkowej polityki transportowej okazała się niemożliwa bez jednolitego systemu infrastruktury transportowej. Po drugie: stwierdzono, że dotychczasowy system stymulowania rozwoju infrastruktury na obszarze EWG nie gwarantował dokonania wielu przedsięwzięć niezbędnych z punktu widzenia Wspólnoty jako całości. Po trzecie: czynnikiem pobudzającym działania na rzecz rozwoju infrastruktury jest perspektywa rozszerzenia EWG w wyniku przystąpienia Hiszpanii i Portugalii. Po czwarte: rozwój infrastruktury ma przyczynić się do wykonania wielu założeń polityki regionalnej, polityki energetycznej, a także stać się elementem polityki antycyklicznej.

⁵ *Un réseau de transports pour l'Europe — Esquisse d'une politique*, Bulletin des Communautés Européennes, Supplément, 1979, nr 8.

Przechodząc do analizy sytuacji w europejskich państwach socjalistycznych należy stwierdzić, że mimo iż do drugiej wojny światowej wszystkie te kraje, z wyjątkiem ZSRR, znajdowały się w obrębie tej samej formacji społeczno-ekonomicznej co uwzględnione państwa zachodnioeuropejskie, to jednak ze względu na wiele przyczyn o charakterze polityczno-gospodarczym tylko w niewielkim stopniu dotyczyły ich efekty przedstawionych powyżej dwu pierwszych etapów związków pomiędzy infrastrukturą a rozwojem ekonomicznym. Nawet część Niemiec stanowiąca obecnie obszar NRD była tradycyjnie wyraźnie słabiej rozwinięta — także z punktu widzenia infrastruktury — niż obszar Niemiec Zachodnich. Koncentracja zniszczeń wojennych na obszarze części państw Europy Wschodniej bardzo poważnie naruszyła i tak słaby ich stan posiadania w zakresie infrastruktury.

Po stosunkowo krótkim okresie odbudowy, już od początku lat pięćdziesiątych w państwach należących do RWPG nastąpiło wyraźne ograniczenie środków przeznaczanych na rozwój infrastruktury. Było to m. in. związane ze sformułowaniem prawa ekonomii politycznej socjalizmu, według którego szybszy rozwój produkcji środków produkcji niż środków konsumpcji warunkował reprodukcję rozszerzoną gospodarki socjalistycznej.

Realizacja praktyczna powyższej reguły, wyrażająca się w wyraźnej preferencji akumulacji w podziale dochodu narodowego, doprowadziła z punktu widzenia infrastruktury do ukształtowania się tendencji polegającej z jednej strony na stałym, preferencyjnym rozwoju przemysłu a przede wszystkim przemysłu ciężkiego, który ze swej natury jest poważnym konsumentem usług infrastruktury, a z drugiej — na niedostatecznym rozwoju źródła tych usług. Nie odczuwano od razu negatywnych następstw takiej polityki, gdyż: 1) rozwój ekstensywny typowy dla państw socjalistycznych aż do końca lat sześćdziesiątych nie jest zbyt „wymagający” w zakresie niektórych rodzajów usług infrastruktury, 2) częsta nieostrość granic możliwości wzrostu świadczenia usług przez obiekty infrastrukturalne stwarzała warunki dla swoistej substytucji zawierającej się w znacznym niekiedy zwiększaniu ilości dostarczanych usług przy równoczesnym jednak spadku ich jakości⁶.

Samo pojęcie infrastruktury pojawiło się w literaturze ekonomicznej państw socjalistycznych na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Od samego początku zasadność posługiwania się tą kategorią a także jej treść w warunkach gospodarki socjalistycznej stały się przedmiotem szerokiej dyskusji. Niektórzy ekonomiści uważali, iż kategoria ta nie może być wykorzystywana w gospodarce planowej. Nie negując potrzeby

⁶ Por. J. Kleer, *Strategia gospodarcza krajów RWPG*, Warszawa 1975, s. 47 oraz R. L. Frey, *Infrastruktur und Wirtschaftswachstum*, Konjunkturpolitik 1969, nr 2, s. 109.

rozwoju transportu czy energetyki wskazywali, iż jedność dyspozycji funduszem akumulacji w gospodarce socjalistycznej powoduje zniknięcie różnicy pomiędzy infrastrukturą a innymi działami gospodarki⁷.

W zakresie poglądów dotyczących roli infrastruktury w rozwoju gospodarki socjalistycznej można wyróżnić dwie zasadnicze tendencje. Z jednej strony podkreślano niezbędność infrastruktury jako źródła usług o fundamentalnym znaczeniu ekonomicznym i społecznym. Z drugiej dowodzono, że w gospodarce socjalistycznej istnieje możliwość ograniczenia rozwoju infrastruktury do niezbędnego minimum i że rola infrastruktury jako warunku rozwoju ogólnego maleje⁸. Wynikiem tej drugiej grupy poglądów było uwypuklenie zalet zasady tworzenia infrastruktury zawierającej się w „doganianiu” przez infrastrukturę rozwoju zasadniczych konsumentów usług infrastruktury. Rozwiązanie takie stwarza m. in. możliwość obniżenia nakładów na rozwój infrastruktury, co ma dość istotne znaczenie z punktu widzenia znacznej kapitałochłonności większości obiektów infrastrukturalnych. Równocześnie jednak nadużywanie zasady następczego rozwoju infrastruktury może prowadzić do powstania luki pomiędzy popytem i podażą usług infrastruktury, która jest bardzo kosztowna i trudna do likwidacji.

Występujący aż do końca lat sześćdziesiątych pogląd identyfikujący gospodarkę socjalistyczną z jednym wielkim przedsiębiorstwem doprowadził m. in. do negacji występowania efektów zewnętrznych. Ponieważ większość rezultatów funkcjonowania infrastruktury ma taki właśnie charakter, dlatego też negacja kosztów i zysków społecznych w gospodarce socjalistycznej prowadziła do pomniejszania roli infrastruktury.

Deprecjacja znaczenia infrastruktury wynikała także z praktycznej interpretacji celu gospodarki socjalistycznej. Maksymalizacja zaspokojenia potrzeb ludzkich była w znacznym stopniu utożsamiana z maksymalizacją dochodu narodowego. Idea, iż różnice w poziomie życia mieszkańców poszczególnych krajów przejawiają się w wartości produktu czy też dochodu narodowego nie była i nie jest charakterystyczna tylko dla państw socjalistycznych. W tych jednak państwach przyjęto, iż dochód narodowy jest tworzony jedynie przez tzw. działy produkcyjne, a przede wszystkim przez sferę produkcyjną, której zasadniczym ogniwem jest

⁷ Pogląd taki został zawarty m. in. w wydanej w 1965 r. pracy J. Beksiaka. Było to, jak się wydaje, następstwem utożsamiania przez autora pewnych cech rozwoju infrastruktury w warunkach gospodarki kapitalistycznej (odmienne w przeciwieństwie do pozostałych inwestycji, bo głównie ze środków publicznych, finansowanie jej rozbudowy) z istotą infrastruktury jako kategorii ekonomicznej. Por. J. Beksiak, *Wzrost gospodarczy i niepodzielność inwestycji*, Warszawa 1965, s. 161.

⁸ Por. poglądy zawarte w pracach: K. Secomski, *Czynniki społeczne we wspólnym rozwoju gospodarczym*, Warszawa 1970 oraz J. Kleer, *Rola infrastruktury i oświaty w rozwoju: Azja Radziecka — Azja Centralna*, *Ekonomista* 1967, nr 5, s. 1191 - 1220.

przemysł. Podział gospodarki na działy produkcyjne, sferę produkcyjną oraz działy nieprodukcyjne nie oznacza gradacji użyteczności społecznej. Jednakże uznanie, że maksymalizacja tworzonego jedynie przez produkcyjną część gospodarki dochodu narodowego, przy uwypuklaniu przede wszystkim jego zmian wartościowych a nie rzeczowych, oznacza coraz doskonalszą realizację celu gospodarki, ukształtowało do pewnego stopnia hierarchię potrzeb rozwoju poszczególnych elementów ekonomii. W hierarchii tej infrastruktura, a zwłaszcza nie analizowana tutaj infrastruktura społeczna, znalazła się na jednym z dalszych miejsc.

Przedstawiając to w inny sposób można stwierdzić, że idea powyższa połączona z negacją efektów zewnętrznych w gospodarce socjalistycznej prowadziły do ograniczenia przesłanek ekonomicznych rozwoju infrastruktury, umiejscawiając ten problem, przede wszystkim jeśli chodzi o infrastrukturę, w sferze argumentów społeczno-politycznych.

Nie należy także zapominać, że pojawienie się infrastruktury w literaturze ekonomicznej państw socjalistycznych nastąpiło w okresie istotnych przemian w ekonomii politycznej socjalizmu. Po okresie kiedy była ona rozumiana przede wszystkim w kategoriach specyficznie pojmowanej zasady prymatu polityki nad ekonomią, od połowy lat pięćdziesiątych wystąpiła wyraźna niekiedy tendencja do ograniczania przedmiotu ekonomii politycznej socjalizmu do kwestii racjonalnego gospodarowania. Ujęcie takie pociągało za sobą ograniczenie czy wręcz eliminację kontekstu społecznego procesów ekonomicznych i przejawiało się m. in. niedocenianiem teorii funkcjonowania⁹.

W latach siedemdziesiątych w prawie wszystkich krajach Europy Wschodniej podjęto próby zintensyfikowania rozwoju ekonomicznego i społecznego. W większości przypadków działania te były jednak ograniczone do ilościowych manewrów w zakresie tradycyjnych czynników wzrostu, a przede wszystkim inwestycji, przy zachowaniu na ogół ich uprzedniej struktury. Tymczasem rozwój intensywny wymaga o wiele większych nakładów na infrastrukturę niż rozwój ekstensywny.

Wszystkie powyższe uwagi na temat rozwoju infrastruktury w europejskich państwach kapitalistycznych i socjalistycznych mogą rodzić m. in. pytanie o rzeczywiste kształtowanie się poziomu rozwoju infrastruktury w tych krajach.

W tabeli 1 przedstawione zostały wartości syntetycznych wskaźników poziomu rozwoju infrastruktury w maksimum 20 państwach europejskich. Tabela ta składa się z dwu części. Kolumny 1, 2, 3, 4 zawierają wyniki obliczeń dokonanych przez ekonomistów węgierskich A. Csernok, E. Ehrlich i Gy. Szilágyi i są pewną ilustracją uwag o rozwoju infra-

⁹ Por. A. Glapiński, *Metodologiczne problemy historii ekonomii*, Warszawa 1982, s. 51.

Tabela 1

Wskaźniki poziomu rozwoju infrastruktury gospodarczej w wybranych krajach europejskich w latach 1860 - 1980 (w punktach)

Kraje	Lata													
	1860 - 1870 ^a		1925 - 1930 ^a		1950 - 1955 ^a		1965 - 1968 ^a		1970 ^b		1975 ^b		1980 ^b	
	wskaz- nik	miej- sce	wskaz- nik	miej- sce	wskaz- nik	miej- sce	wskaz- nik	miej- sce	wskaz- nik	miej- sce	wskaz- nik	miej- sce	wskaz- nik	miej- sce
Bulgaria	-	-	6	14	23	13	30	11	19	16	24	15	26	15
Czechosłowacja	-	-	-	-	-	-	-	-	36	10	38	10	40	10
Jugosławia	-	-	7	13	19	16	25	15	16	19	19	19	23	18
NRD	-	-	-	-	39	7	40	7	47	6	51	6	53	5
Polska	-	-	8	12	25	11	31	10	28	12	34	12	35	12
Rumunia	-	-	6	15	18	17	20	17	16	18	22	17	25	17
Węgry	31	8	23	7	27	10	29	14	22	14	25	14	26	14
ZSRR	-	-	-	-	-	-	-	-	20	15	23	16	25	16
Belgia	79	1	34	4	44	5	48	5	48	5	57	4	60	4
Dania	56	5	55	1	60	2	66	1	45	7	48	7	50	7
Francja	62	3	38	2	42	6	46	6	44	8	47	8	49	8
Grecja	-	-	2	16	22	14	24	16	15	20	18	20	20	20
Hiszpania	23	9	13	10	24	12	30	12	22	13	28	13	31	13
Holandia	60	4	28	6	47	3	53	3	59	2	65	2	64	2
Irlandia	-	-	20	8	33	8	38	9	34	11	37	11	39	11
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	75	1	73	1	70	1
Portugalia	10	10	12	11	22	15	23	16	19	17	21	18	23	19
RFN ^c	53	6	31	5	46	4	49	4	57	3	60	3	63	3
Wielka Brytania	65	2	35	3	62	1	58	2	49	4	51	5	51	6
Włochy	45	7	19	9	33	9	39	8	42	9	44	9	44	9

Uwagi: ^a - obliczenia A. Csernok, E. Ehrlich i Gy. Szilágyi; ^b - obliczenia własne, ^c - do 1930 Niemcy.Źródło: A. Csernok, E. Ehrlich, Gy. Szilágyi, *A Hundred Year of Infrastructural Development: an international comparison*, Acta Oeconomica 1972, vol. 9/1, ss. 11-12 oraz obliczenia własne na podstawie Roczników Statystycznych poszczególnych państw oraz danych Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

struktury i jego zróżnicowaniu do początku lat siedemdziesiątych. Kolumny 5, 6, 7 są efektem badań własnych i związane są ze szczególnie interesującym autora okresem lat 1970 - 1980. Wszystkich obliczeń dokonano na podstawie założeń tej samej metody zbliżonej do tzw. metody genewskiej. Metoda wykorzystana posługuje się cząstkowymi naturalnymi miernikami rozwoju poszczególnych elementów infrastruktury oraz ideą prognozy, na którą składają się największe spośród wielkości empirycznych. Wskaźniki syntetyczne mogą być zawarte w przedziale od 0 do 100 a ich obniżanie się w niektórych krajach nie oznacza bezwzględnie spadku poziomu rozwoju infrastruktury. Świadczy to jedynie o tym, że w nowych warunkach, w stosunku do nowego prognozy infrastruktura danego państwa reprezentuje niższy poziom niż infrastruktura tego samego kraju w relacji do prognozy z okresu poprzedniego. Pewne różnice w miejscach poszczególnych państw a także wartościach liczbowych wskaźników poziomu rozwoju infrastruktury pomiędzy kolumnami 1-4 i 5-7 wynikają przede wszystkim z odmiennego zakresu analizy, która w przypadku ekonomistów węgierskich objęła również infrastrukturę społeczną oraz grupę państw pozaeuropejskich, a u autora opracowania została ograniczona wyłącznie do wąsko rozumianej infrastruktury gospodarczej w Obrębie 20 wymienionych na początku artykułu państw.

W tabeli 2 zawarte zostały natomiast informacje o dynamice zmian infrastruktury w badanych krajach w latach 1970-1975, 1976-1980 i 1970 - 1980, a więc w okresie, którego dotyczyły badania własne.

Poziom rozwoju infrastruktury w państwach socjalistycznych jest, z wyjątkiem NRD, ciągle jeszcze wyraźnie niższy niż w czołowych spośród analizowanych państw kapitalistycznych. Równocześnie wyższe tempo rozwoju infrastruktury w większości państw socjalistycznych w stosunku do głównych państw kapitalistycznych w badanym okresie lat 1970 -1980 doprowadziło do zmniejszenia różnic pomiędzy tymi dwoma grupami państw. Charakterystyczne są także dwa inne zjawiska. Po pierwsze: wystąpiło wyraźne niekiedy osłabienie tempa rozwoju infrastruktury w zdecydowanej większości państw w latach 1976 -1980 w relacji do okresu 1970 -1975. Po drugie: w latach 1976 - 1980 uległo znacznemu ograniczeniu zróżnicowanie dynamiki rozwoju infrastruktury pomiędzy poszczególnymi krajami. W przypadku państw socjalistycznych osłabienie tempa rozwoju infrastruktury odpowiada ogólnemu poważnemu spadkowi dynamiki rozwoju tych krajów w latach 1976-1980. Dla państw kapitalistycznych interpretacja obniżenia tempa rozwoju infrastruktury jest o tyle trudniejszą, że na ogół wartościowe wskaźniki dynamiki dochodu narodowego i produkcji przemysłowej w tych krajach w latach 1976- - 1980 były nieznacznie lepsze niż w okresie 1970 - 1975. Jednakże z punktu widzenia roli jaką się przypisuje infrastrukturze w warunkach gospodarki rynkowej, a która sprowadza się do generowania istotnej części impulsów rozwojowych, osłabienie dynamiki rozwoju infrastruktury

Tabela 2

Dynamika rozwoju infrastruktury gospodarczej w wybranych krajach europejskich w latach 1970 - 1980

Kraj	Lata		
	1970	1975	1980
	1970 = 100		1975 = 100
Bułgaria	125	148	118
Czechosłowacja	108	121	112
Jugosławia	117	145	124
NRD	114	126	111
Polska	118	135	114
Rumunia	130	149	115
Węgry	120	137	114
ZSRR	118	130	110
Belgia	121	133	110
Dania	116	131	113
Francja	111	126	114
Grecja	125	137	110
Hiszpania	128	146	114
Holandia	115	132	115
Irlandia	116	131	113
Luksemburg	102	106	104
Portugalia	115	132	115
RFN	116	131	113
Wielka Brytania	109	114	105
Włochy	111	120	108

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych jak w tabeli 1.

w państwach kapitalistycznych w latach 1976-1980 jest, naszym zdaniem, w dużym stopniu świadectwem procesów stagnacyjnych.

Ponieważ podstawowym zadaniem infrastruktury jest świadczenie usług na rzecz innych podmiotów gospodarujących, stąd też poważnego znaczenia nabiera kwestia niezbędnego zużycia tychże usług dla uzyskania określonego efektu np. w postaci dochodu narodowego. W tabeli 3 zawarte zostały dane odnośnie do kształtowania się transporto- i energochłonności gospodarek badanych krajów w latach 1970 - 1980.

Gospodarki państw socjalistycznych są zdecydowanie bardziej transporto- i energochłonne niż ekonomiki państw kapitalistycznych (pomiary specyficzny przypadek Luksemburga). Pozwala to na stwierdzenie, iż w państwach Europy Wschodniej obok braku bezwzględnej infrastruktury wyrażającego się w jej obiektywnym niedorozwoju występuje, niekiedy nawet bardziej odczuwalny, brak względny polegający na odczuwaniu niedostatku podaży usług infrastruktury wskutek nadmiernego popytu mającego swoje źródło w nieefektywnościowych rozwiązaniach w sferze funkcjonowania gospodarki.

Jednym z dość często poruszanych problemów jest kwestia związków

Tabela 3

Transporto- i energochłonność produktu narodowego brutto w wybranych krajach europejskich w latach 1970, 1980

Kraje	Przewozy niezbędne dla uzyskania 1000 \$ PNB ^a (w tonokilometrach)		Zużycie energii niezbędne dla uzyskania 1000 \$ PNB (w tonach ekwiwalent węgla)	
	1970	1980 ^b	1970	1979
Bułgaria	1809	1713 ^c	2,56	1,91
Czechosłowacja	1795	1561	2,17	1,83
Jugosławia	1650	1655 ^d	1,13	1,07
NRD	1109	1017	1,96	1,56
Polska	2154	2035	2,41	1,94
Rumunia	3691	2900 ^e	3,44	2,32
Węgry	1610	1477	1,92	1,35
ZSRR	6206	6410	2,01	1,87
Belgia	511	479	1,04	0,94
Dania	—	—	0,90	0,72
Francja	667	574	0,71	0,64
Grecja	—	—	0,62	0,71
Hiszpania	800 ^f	1000 ^f	0,63	0,84
Holandia	740	692	0,96	0,88
Irlandia	—	—	1,18	1,29
Luksemburg	—	—	3,38	2,05
Portugalia	—	—	0,49	0,48
RFN	498	514	0,80	0,78
Wielka Brytania	575	577	1,51	1,27
Włochy	543	542	1,00	1,01

Uwagi: ^a — bez transportu morskiego, ^b — kraje kapitalistyczne rok 1978; ^c — 1978, ^d — 1978, ^e — dane częściowo szacunkowe, ^f — dane częściowo szacunkowe.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych jak w tabeli 1.

między poziomem rozwoju infrastruktury a poziomem rozwoju ogólnego. Panujący w tym zakresie pogląd, iż pomiędzy obiema wielkościami występuje wyraźna współzależność potwierdzają również uzyskane wartości współczynników korelacji pomiędzy poziomem produktu narodowego brutto na jednego mieszkańca w 20 badanych państwach, który mimo wszystkich możliwych zastrzeżeń potraktowano jako miernik poziomu rozwoju ogólnego, a poziomem rozwoju infrastruktury według danych tabeli 1.

Otrzymane wartości współczynników korelacji należą do wysokich i nawet biorąc pod uwagę możliwość modyfikacji danych służących za podstawę dokonanych obliczeń zarówno od strony miernika poziomu rozwoju ogólnego, jak i od strony Wskaźników poziomu rozwoju infrastruktury, a co za tym idzie i zmiany uzyskanych współczynników korelacji, uzasadnione jest stwierdzenie, że nie można w długim okresie oczekiwać

Tabela 4

Współczynniki korelacji pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury gospodarczej a poziomem rozwoju ogólnego w wybranych krajach europejskich w latach 1970, 1975, 1980

Parametr	Lata		
	1970	1975	1980
r	+0,96	+0,86	+0,88
Q	+0,88	+0,90	+0,87

Uwaga: r – współczynnik korelacji liniowej Pearsona; Q – współczynnik korelacji rang Spermana.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych jak w tabeli 1 oraz danych Banku Światowego z: *Polityka* 1978, nr 42, s. 12 i *Rocznika Statystycznego GUS*, 1981, tab. 24/51.

wyraźnego podnoszenia się poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego bez ponoszenia odpowiednich nakładów na rozbudowę infrastruktury. Sprawdzenie infrastruktury do roli elementu „doganiającego” rozwój innych składników gospodarki, prędzej czy później musi uczynić z niej poważną barierę rozwoju, uniemożliwiającą efektywne wykorzystanie zarówno ekstensywnych, jak i intensywnych czynników wzrostu.

Niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury państw członkowskich stwarza także trudności w funkcjonowaniu RWPG. Tymczasem, chociażby ze względu na przesuwanie głównych ośrodków pozyskiwania surowców (W ZSRR na wschód, rola sprawnego systemu transportowego łączącego państwa socjalistyczne nabiera coraz większego znaczenia. Na podstawie pewnych przesłanek można sądzić, że w RWPG stopniowo dojrzewa przekonanie o konieczności podjęcia wspólnych, kompleksowych działań na rzecz rozwoju infrastruktury¹⁰.

Zmiany w polityce rozwoju i wykorzystania infrastruktury w państwach socjalistycznych uzależnione jednak będą od zakresu przemian w systemach funkcjonowania tych krajów. Tylko rozwiązania funkcjonalne ukierunkowane na podniesienie efektywności gospodarowania są w stanie doprowadzić do istotnej obniżki transporto- czy energochłonności gospodarek państw socjalistycznych.

ECONOMIC INFRASTRUCTURE AND ECONOMIC DEVELOPEMENT OF EUROPEAN SOCIALIST AND CAPITALIST STATES

Summary

The study elaborates essentials, in the author's opinion, of the answer to the following query formulated at the outset: is the formation and the development of contemporary crisis phenomena related, and to what extent, to the present

¹⁰ Por. V. I. Kapitanow, *SEV: Międzynarodnaja proizvodstwiennaja infrastruktura*, Vysšaja škola, Moskva 1980, s. 115-157.

policies of infrastructure development and to its attained level. A decision to elaborate this subject can be justified, on the one hand with prevalent disturbances of the economic development in European States and on the other, with the weight attributed to infrastructure as a substantial determinant of economic changes.

Relations between infrastructure and a development of capitalist states can be characterized by means of presentation of three crucial moments. The first one incidental to the 19 c. industrial revolution, the second, resulting from Keynesian assumptions and the third one, started, in the author's opinion, in 1973 along with the oil crisis and a process of the EEC extension.

As far as the socialist States are concerned, the author indicates at the significant reasons of apparent tendencies in economic practice in those States, they are rooted in the views on understanding a socialist economy, still vivid in the theory and present in the practice of economic life (e.g. identifying it with one giant enterprise), on principles and conditions of development (e.g. a tendency to allow a preferential treatment to accumulation in a distribution of national income), as well as on a practical interpretation of goals of socialist economy.

Many conclusions and theses could be illustrated on account of a wide employment of statistical data on a state and a pace of transformations of economic infrastructure of the 20 European states, on utilization of infrastructure services in relation to the gained effect of GNP and on assessment of interactions between a level of infrastructure development and a general stage of development.