

JERZY WOLSZCZAN
Politechnika Szczecińska
Szczecin

WPLYW RENTY POŁOŻENIA NA REJONIZACJĘ PRODUKCJI ROLNEJ

Definicja rolnictwa sformułowana przez Albrechta Thaera, jako „działalność gospodarcza mająca na celu osiągnięcie zysku przez wytwarzanie (a czasem i przerób) produktów roślinnych i zwierzęcych”¹ trafnie określa charakter kapitalistycznego rolnictwa, którego celem jest osiągnięcie maksimum zysku poprzez wzrost (a niekiedy poprzez zmniejszenie) produkcji towarowej.

Nie każde jednak gospodarstwo daje, przy tych samych nakładach, ten sam zysk.

Ricardo stwierdził, że nie ma sprzeczności między teorią renty a prawem wartości, ponieważ cenę produktów rolniczych wyznacza wartość, albo nakład pracy na gruntach najgorszych, dzięki czemu właściciele lepszych gruntów „osiągają nadzwyczajny zysk (Surplusprofit), który zamienia się w rentę gruntową, jeżeli dwie jednakowe ilości kapitału i pracy zatrudnione na równych działkach ziemi dają nierówny wynik”². Marks wykorzystał naukowe elementy zawarte w teorii renty gruntowej Ricarda i rozwinął tę teorię wykazując, że renta gruntowa jest częścią wartości dodatkowej.

W drobiazgowej analizie renty gruntowej w III tomie „Kapitału” i w II tomie „Teorii wartości dodatkowej” Marks zajmuje się głównie tą częścią renty różniczkowej, która powstaje w wyniku niejednakowej urodzajności gruntów oraz w wyniku zwiększania nakładów pracy i kapitału. Te dwa rodzaje renty różniczkowej ponumerował Marks jako rentę różniczkową I i rentę różniczkową II. Natomiast niewiele znajdujemy u Marksa na temat specyficznej formy renty różniczkowej I jaką jest tzw. renta położenia.

Marks polemizując z Ricardem, który uznawał tylko branie pod uprawę stopniowo coraz gorszych gruntów pisał, że „mogą być grunty korzystnie położone a mało urodzajne, może być i odwrotnie co powoduje, że przy pierwszym zagospodarowaniu (Urbarmachung) kraju może występować przechodzenie od gruntów dobrych do gorszych jak

¹ A. D. Thaer. „Grundsätze der rationellen Landwirtschaft”, Berlin 1831.

² K. Marks. „Das Kapital” tom III, Dietz-Berlin 1949 str. 699.

również odwrotnie¹. Ta teza Marksa znalazła potwierdzenie w ostatnich latach w Polsce, gdzie przy porządkowaniu gospodarki Państwowych Gospodarstw Rolnych, wśród gruntów tzw. „grupy C”, przeznaczonych pod zalesienie lub na sprzedaż chłopom, znalazło się, oprócz gruntów najsłabszych, również nieco gruntów dobrych ale oddalonych zbyt od gospodarstw, pozbawionych budynków lub rozrzuconych wśród gruntów innych użytkowników. Uprawa tych działek była dla PGR nieopłacalna z powodu niekorzystnego położenia, powodującego nadmierne koszty transportu.

Wpływ położenia gospodarstwa na rentę różniczkową badał przez wiele lat Johann Heinrich von Thünen.

Opierając się na pracy A. Smitha², J. H. Thünen³ przerabia nieco teorię renty gruntowej. Smith uważa za rentę gruntową nadwyżkę ponad koszt produkcji i przeciętny zysk dzierżawcy, która jest przywłaszczana przez właściciela gruntu. Ponieważ w warunkach meklenburskich dzierżawa była rzadkością, a junkier był właścicielem gruntu i kapitalistą-rolnikiem w jednej osobie, więc Thünen uważa że rentę gruntową zysk przedsiębiorcy i rentę łącznie, z tym, że do kosztów produkcji wlicza on oprocentowanie kapitału ulokowanego we wszystkich przedmiotach wartościowych dających się oddzielić od ziemi. W ten sposób chce Thünen obliczyć rentę gruntową, zgodnie z przyjętym przez klasyczną ekonomię burżuazyjną podziałem czynników produkcji na przyrodę, pracę i kapitał, ale jako rentę gruntową uważa tylko rentę od kapitału ulokowanego w cenie ziemi. Oprocentowanie majątku trwałego jest „wynagrodzeniem” ulokowanego w nich kapitału i musi być — według Thünera — potrącone od dochodu surowego.

Teorię renty gruntowej opiera Thünen, podobnie jak Anderson, na prawie popytu i podaży. Ricardowskiej teorii renty nie znał on pisząc pierwszy tom „Państwa izolowanego”. Dopiero w II tomie znajdujemy wzmiankę o Ricardzie. U Ricarda cena rośnie na skutek brania pod uprawę coraz gorszych gruntów. U Thünera jest odwrotnie: wzrost popytu na zboże w mieście powoduje wzrost ceny; a to umożliwia wzięcie pod uprawę gorszych (względnie gorzej położonych) gruntów, co powoduje poszerzenie się „kręgów” rolniczych wokół miasta.

Thünen zakłada jednakową urodzajność gleby i jednakowy poziom agrotechniki w całym państwie. Jeżeli pominąć błędy teoretyczne w thünerowskiej teorii renty gruntowej, to przy przyjętych przez autora założeniach mamy do czynienia z elementem renty różniczkowej I w czystej postaci, jaką jest renta położenia.

W wydaniu z r. 1842 Thünen uwzględnił również warianty różnej urodzajności gruntów i różnej techniki transportu.

Jeżeli połowa „państwa izolowanego” posiada lepsze grunty, to w tej połowie „kręgi” są szersze, ponieważ granica opłacalności produkcji (tj. strefa w której przy danym systemie gospodarki, koszty transportu pochłaniają w całości rentę różniczkową) przesuwa się dalej od miasta. W Polsce widać to na przykładzie Warszawy, gdzie na lewym brzegu

¹ K. Marks. „Das Kapital” tom III, wyd. cyt. str. 701.

² A. Smith „Bogactwo narodów”, PWN 1954 r., tom I, str. 189.

³ J. H. Thünen. „Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie”. Jena 1921.

Wisły „krąg” warzywniczy sięga aż po Sochaczew, a na prawym, piaszczystym brzegu dominują lasy i gospodarka żytnio-ziemniaczana. Przy mozaice glebowej mogą się zdarzyć enklawy o odmiennym kierunku produkcji. (Np. w planie rozwoju rolnictwa szczecińskiego występuje nasilenie uprawy warzyw w oddalonym od Szczecina lecz posiadającym korzystne warunki glebowo-klimatyczne rejonie Cedyni, położonym w łuku Odry w odległości 80 km od miasta i oddzielonym od niego pasem gospodarki zbożowo-hodowlanej).

Zmiana techniki transportu również zniekształca thünenowskie „kręgi”. Jeżeli przez „państwo izolowane” przepływa rzeka stwarzając możliwość tańszego transportu produktów rolnych do miasta, to „kręgi” wyciągają się wzdłuż rzeki, gdyż w jej pobliżu staje się opłacalna produkcja w większej odległości od miasta.

Od czasów Thüdena zasadnicze zmiany w technice transportu zburzyły jego idealny model „państwa izolowanego”. Postęp techniczny doprowadził do olbrzymiego obniżenia kosztów transportu i przesunął granice thünenowskich kręgów aż poza oceany. W stosunku do Europy rolę ostatniego kręgu zbożowego zaczęły odgrywać zamorskie kraje dysponujące nadwyżką ziemi, prowadzące gospodarkę ekstensywną ale opłacalną dzięki ogromnej mechanizacji (Australia, Argentyna, Kanada, USA). Podobną rolę w ZSRR odgrywają zagospodarowane w ostatnich latach dziewicze tereny południowej Syberii i północnego Kazachstanu. Autorzy rozważający model Thüdena, jako „miasto” przyjmują zachodnią i środkową Europę z jej wielkimi centrami przemysłowymi i gęstym zaludnieniem, a za „wieś” kraje eksportujące zboże¹.

Wydawałoby się więc, że postęp techniczny może do tego stopnia rozszerzyć zasięg zaplecza rolniczego światowych rynków zbytu, że wpływ kosztów transportu na specjalizację i rejonizację produkcji rolnej zmaleje niemal do zera, a całe rolnictwo znajdzie się w „pierwszym kręgu”. Powinno temu sprzyjać również polityka stałych i jednolitych cen skupu podstawowych produktów rolniczych stosowana w krajach socjalistycznych.

Oddziaływanie postępu technicznego krzyżuje się jednak z wpływem czynników ogólnego rozwoju ekonomicznego, co zauważył K. Marks pisząc, że: „postęp produkcji społecznej w ogóle oddziałuje, z jednej strony w sposób niwelujący na położenie jako na podstawę renty różniczkowej tworząc rynki lokalne, tworząc położenie przez budowę dróg komunikacyjnych i środków transportowych, z drugiej zaś strony zwiększa różnicę w sytuacji lokalnej gospodarstw rolnych przez oddzielenie rolnictwa od przemysłu oraz przez tworzenie wielkich ośrodków produkcji po jednej, a stwarzanie względnego osamotnienia wsi po drugiej stronie”².

To zjawisko, zarysowujące się już za życia Marksa, obecnie występuje z całą wyrazistością. Tworzenie wielkich ośrodków produkcji, powstawanie miast-gigantów o wielomilionowej ludności, pociąga za sobą powstawanie ogromnych rynków zbytu, których zaplecze rolnicze wy-

¹ A. I. Skworcow. „Osnowy ekonomiki ziemledielija”, Leningrad 1925 rozdz. IV. „Wlijanije parowogo transporta na sielskoje choziajstwo”.

A. Petersen. „Thüdenens isolierter Staat”, Berlin 1944.

² K. Marks, „Das Kapital”, t. III, Dietz-Berlin 1949 r. str. 701.

chodzi poza granice państwowe, w których sąsiedztwie powstają warunki intensyfikacji produkcji rolnej. Tak np. Dania stanowi tradycyjny „ostatni krąg” (produkcja masła i bekonów) w stosunku do uprzemysłowionej Anglii. Druga wojna światowa, przez odcięcie Anglii od dostaw żywności z Europy, spowodowała dążenie do samowystarczalności, które stało się trwałą cechą, wpływającą na zmniejszenie importu.

„Przymusowa produkcja towarowa” okresu wojny i powojennych dostaw obowiązkowych oraz związany z tym rozwój aparatu skupu, dodatkowo pogłębiły oderwanie rolnika od rynku konsumenta. Dziś chłop dostarcza bezpośrednio do miasta 20—30% produkcji towarowej (głównie nabiał, warzywa, owoce). W krajach gospodarczo rozwiniętych ten bezpośredni kontakt rolnika z konsumentem spadł niemal do zera.

Thünen w swoim modelu oddzielił uprawę zbóż od hodowli bydła. W praktyce krajów zmuszonych wskutek braku ziemi do intensyfikacji rolnictwa występuje gospodarka wszechstronna, wiążąca produkcję roślinną i zwierzęcą. Bezwzględna jednokierunkowość występuje w Europie tylko wyjątkowo (np. w Anglii wyspecjalizowane fermy mleczne posiadające wyłącznie, lub prawie wyłącznie trwałe użytki zielone). W naszych warunkach klimatycznych jednostronność produkcji związana jest z poważnym ryzykiem. Na lekkich glebach Polski produkcja roślinna musi być łączona ze zwierzęcą ze względu na niezbędność organicznego nawożenia gleby. Ponadto produkcja zwierzęca jak i przemysł rolny zmniejszają koszty transportu przez przerób uszlachetniający produktów roślinnych, w rezultacie czego otrzymuje się produkt wielokrotnie lżejszy od zużytych surowców.

Teorii Thüнена, który zlokalizował przetwórstwo w ostatnim kręgu rolniczym, nie można uważać za teorię bezwzględnej ekstensyfikacji ze wzrostem odległości od rynku zbytu, na co słusznie zwrócił uwagę Petersen¹. Praktyczną ilustracją takiego rozmieszczenia przetwórstwa jest przemysł ziemniaczany w Niemczech. W Brandenburgii, położonej wokół Berlina, produkowano głównie ziemniaki konsumpcyjne, natomiast w bardziej oddalonej Meklenburgii i na Pomorzu rozwijało się przetwórstwo (gorzelnie, krochmalnie, płatkarnie). Pomimo łagodzącego wpływu przemysłu rolnego na koszty transportu, odległość oddziaływała na strukturę zasiewów. W 1936 r. ziemniaki zajmowały w Brandenburgii 21%, w Meklenburgii 17,5%, a na Pomorzu 16,8% gruntów ornych.

Abstrakcyjny model Thüнена komplikuje w rzeczywistości istnienie wielu lokalnych rynków zbytu, zwłaszcza w krajach lub regionach gęsto zaludnionych i uprzemysłowionych. W takiej sytuacji całe rolnictwo kraju (lub regionu) stanowi „pierwszy krąg”. Im rzadsza jest sieć komunikacyjna, im dalej od siebie są położone miasta, tym wyraźniej występuje zależność rejonizacji produkcji rolnej od odległości od rynku zbytu. W Związku Radzieckim występowanie koncentrycznego rozmieszczenia produkcji rolnej wokół Moskwy stwierdził Wasiliew² analizując strukturę produkcji towarowej kolchozów.

W pozycji „produkty zwierzęce” bliżej miasta przeważa mleko oraz żywiec wołowy i cielęcy. Im dalej od miasta, tym większy jest udział

¹ A. Petersen. „Die fundamentale Standortlehre J. H. v. Thünens”, Jena 1936.

² J. W. Wasiliew, „Woprosy ekonomiki i planirowanija prigorodnogo sielskogo choziajstwa”, Moskwa 1949.

Tabela 1

Struktura produkcji towarowej kolchozów w procentach
(rok 1937 — wg Wasiliewa)

Rodzaj produktu	Grupy rejonów według odległości od Moskwy			
	7 rejonów bezpośrednio graniczących z Moskwą	11 rejonów położonych w promieniu do 50 km od Moskwy	10 rejonów położonych w promieniu 50—80 km od Moskwy	22 rejonów położone w promieniu ponad 80 km od Moskwy
Warzywa	54,6	21,5	12,2	8,0
Ziemniaki	14,4	20,2	14,2	9,1
Owoce	7,6	1,6	2,0	3,2
Zboża	0,9	6,5	11,7	10,9
Przemysłowe	—	—	1,0	12,1
Pasze	0,1	2,1	2,3	3,6
Produkty zwierzęce	22,4	48,1	56,6	53,1
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0

żywca wieprzowego. Charakterystyczny jest w tabeli Wasiliewa wzrost udziału roślin przemysłowych w ostatniej kolumnie, potwierdzający poprzednie stwierdzenia o lokalizacji przemysłu przetwórczo-rolnego.

Obraz przedstawiony przez Wasiliewa różni się od modelu Thünera w takim stopniu, w jakim rzeczywistość różni się od abstrakcji, jednak zasadnicze prawidłowości są prawie takie same. Jako czynniki rejonizacji produkcji rolnej Wasiliew wymienia: a) warunki przyrodnicze, b) warunki transportu, c) zasoby siły roboczej w gospodarstwach rolnych.

Na podstawie polskich doświadczeń należałoby przestawić transport na ostatnie miejsce, bowiem gospodarstwo nawet najkorzystniej położone, jeżeli nie posiada odpowiednich zasobów siły roboczej, nie będzie w stanie obrać intensywnego kierunku produkcji, gospodarstwa zaś gorzej położone, ale posiadające nadwyżkę siły roboczej (np. spółdzielnie produkcyjne w południowych województwach Polski) mogą prowadzić intensywniejszą gospodarkę niż by to wynikało z ich położenia.

Wasiliew podkreśla, że przy rejonizacji podmiejskiego rolnictwa konieczne jest również wzięcie pod uwagę kosztów transportu, które są większe w gospodarstwach specjalizujących się w wytwarzaniu produktów transportochłonnych (warzywa, ziemniaki).

Kuwszynow¹ uważa, że aby prawidłowo rozwiązać problem produkcji konieczne jest uwzględnienie dodatkowych czynników, jak koszty dowozu produktów do ośrodków spożycia, prawidłowe powiązanie gałęzi produkcji wewnątrz rolnictwa, racjonalne wykorzystanie przyrodniczych i ekonomicznych warunków poszczególnych regionów itp. Konieczna jest, jego zdaniem, koncentracja produkcji mleka konsumpcyjnego w bezpośredniej bliskości ośrodków przemysłowych i wielkich miast, mimo, że koszty produkcji w kolchozach i sowchozach stref podmiejskich mogą

¹ I. S. Kuwszynow. „Ekonomika socjalistycznego sielskiego choziajstwa”, Moskwa 1957.

być wyższe niż w regionach bardziej odległych. W strefach podmiejskich wyższa jest cena skupu mleka, ale w skali społecznej wypada to taniej dzięki niższym kosztom transportu.

Kuwszynow wyraża też pogląd, rewelacyjny w stosunku do poglądów ekonomistów radzieckich sprzed 1953 r., że rejonizacja produkcji rolnej musi odbywać się zgodnie z poziomem nakładów pracy i środków materialnych na jednostkę produkcji, czyli że określone rośliny trzeba uprawiać tam, gdzie ich produkcja wypada najtaniej. Kuwszynow, który we wstępnej części rozdziału o rejonizacji produkcji rolnej, ostro krytykuje Thüdena, w dalszych rozważaniach stosuje kryteria podobne do thüdenowskich. Zasada „najtaniej produkcji” przypomina thaerowsko-thüdenowską zasadę racjonalnej produkcji dającej najwyższy zysk.

Spółeczeństwu socjalistycznemu nie jest obojętne za jaką cenę produkuje. Wręcz przeciwnie. Marks przewidywał, że dopiero ... „uspołeczniony człowiek, zrzeszeni wytwórcy będą racjonalnie regulowali swoją wymianę materii z przyrodą i zamiast być przez nią opanowani jak przez ślepa siłę, umieszczą ją pod swoją wspólną kontrolą i wymiany tej będą dokonywali przy najmniejszym nakładzie sił”¹.

Renta położenia stanowi jeden z mierników pracy, konkretnie: pracy zaoszczędzonej na kosztach transportu (koszta przewozu) produktów rolniczych. Na koszty produkcji rolnej składają się: a) koszty rolnicze *sensu stricto*, obejmujące wszelkie niezbędne zabiegi agrotechniczne i zootechniczne oraz b) koszty transportu. O ile „koszty rolnicze” mogą być, przy danej technice i jednakowych warunkach przyrodniczych, jednakowe w różnych gospodarstwach, to koszty transportu maleją lub rosną zależnie od położenia gospodarstwa oraz organizacji i techniki przewozów. Rozwój techniki spowodował przez potaniecie transportu zmniejszenie jego znaczenia w porównaniu z pierwszą połową ubiegłego wieku. Niemniej, według badań autora, stanowią one w PGR i spółdzielniach produkcyjnych 15—18% ogółu kosztów własnych, a więc udział, którego nie można lekceważyć.

Pomimo abstrakcyjnego charakteru teorii Thüdena o wpływie odległości gospodarstwa od rynku zbytu na kierunki produkcji i systemy gospodarowania, pomimo błędów teoretycznych, niewątpliwą zasługą Thüdena było postawienie i analiza problemu, aktualnego i obecnie, przy uwzględnieniu oczywiście zmian, jakie zaszły w technice produkcji rolnej i transportu. Thüden wskazując w jaki sposób meklenburski obszar może pomnożyć swój zysk, dał jednocześnie trwały wkład do skarbnicy myśli ekonomicznej wskazując w jaki sposób specjalizacja produkcji rolnej powoduje minimalizację społecznie niezbędnych nakładów pracy na produkcję rolną. Można i trzeba z teorii Thüdena wyłuskać ziarno przydatne w socjalistycznej polityce agrarnej, zamiast ją w całości odrzucać jak to czynią Lemnitz² i Luck³. Thüdenowskie kręgi wyznaczane są bowiem nie przez ekonomiczne prawa kapitalizmu, lecz

¹ K. Marks. „Das Kapital, tom III, wyd. cyt. str. 873.

² A. Lemnitz — „Kapitalistische oder sozialistische Agrarökonomie” „Einheit” nr 7 — 1955.

³ H. Luck. „Zur ökonomischen Lehre des J. H. v. Thünen”, Die Wirtschaft, Berlin 1956.

przez rentę różniczkową, która jest kategorią ekonomiczną niezależną od formy własności, a więc istniejącą również w ustroju socjalistycznym¹.

Renta położenia, jako specyficzna forma renty różniczkowej I musi i w ustroju socjalistycznym wywierać wpływ na rejonizację produkcji rolnej. Do niedawna forsowano u nas produkcję „za wszelką cenę”. Prowadziło to do nierentowności przedsiębiorstw i produkowania częstokroć za tak wysoką cenę, jakiej społeczeństwo nie może płacić bez narażenia się na poważne trudności ekonomiczne. Obecnie przeważa zdecydowanie pogląd, że produkcji „za wszelką cenę” należy unikać.

Obecnie, dzięki pośrednictwu i rozbudowie punktów skupu nastąpiło przybliżenie rynku zbytu do producenta, ale jednocześnie oderwanie od niego rynku konsumenta, do którego produkty rolnicze docierają nieraz z dużych odległości. Z punktu widzenia producenta-rolnika znaczenie kosztów transportu zmalało, natomiast ze społecznego punktu widzenia wzrosło, gdyż wzrosły rozmiary obrotu towarowego między miastem i wsią i wzrosły odległości na jakie przewozi się towary.

Transport w gospodarstwie rolnym dzielimy w uproszczeniu na wewnętrzny i zewnętrzny. Poza gospodarstwem istnieje społeczny transport produktów rolniczych od punktu skupu do konsumenta (ewentualnie via przemysł). Nasuwa się stąd wniosek, że i rentę położenia można by podzielić w podobny sposób na wewnętrzną, zewnętrzną i społeczną. Pierwsze dwa jej rodzaje stanowiłyby różnicę pomiędzy kosztami transportu ponoszonymi przez gospodarstwo o mniejszych odległościach pól od ośrodka oraz położone bliżej rynku zbytu w porównaniu z gospodarstwem najgorzej położonym. Trzeci rodzaj stanowiłby oszczędność społeczną wynikającą ze skracania odległości przewozu w rezultacie racjonalizacji rozmieszczenia produkcji rolnej.

Poglądy współczesnych ekonomistów w krajach obozu socjalistycznego co do wpływu transportu na rozmieszczenie produkcji rolnej nie są jednolite.

A. Petersen² jeden z wybitniejszych współczesnych znawców teorii Thünera uważa, że w ograniczonych terytorialnie, coraz bardziej nastawiających się na autarkię państwach, przy obecnym stanie transportu nie istnieją już różnice cen, wpływające na zmiany w intensywności produkcji rolnej, która przy zmianie techniki może rosnąć przy cenach ustabilizowanych a nawet spadających. Dotyczy to oczywiście również techniki transportu. Przy mechanizacji załadunku, przewozu i wyładunku, przy mechanizacji transportu podwórzowego, koszty transportu powinny maleć, rośnie zaś renta różniczkowa. Wtedy przy niezmięnionej cenie zbytu „loco rynek” rośnie akumulacja, co stwarza możliwość dalszej intensyfikacji produkcji. W tym wypadku mamy jednak już do czynienia nie z „rentą położenia” lecz z elementem renty różniczkowej II.

Lemnitz i Luck pomijają zagadnienie kosztów produkcji. Według nich w ustroju socjalistycznym jedynie prawo planowego (proporcjonalnego) rozwoju decyduje co, ile i gdzie produkować. Ponieważ jednak w tym przypadku decyzje co do rodzaju, ilości i miejsca produkcji musiałyby zapadać trybem administracyjnym, więc jest to możliwe tylko w takim państwie, w którym planowanie osiągnęło bardzo wysoki poziom, czego

¹ „Politiczeskaja ekonomija” — uczebnik, Moskwa 1954 str. 494—496 (wyd. polskie).

² A. Petersen — „Thünens isolierter Staat”, Berlin 1944 str. 79.

nie można jeszcze powiedzieć o żadnym z krajów naszego obozu. Lemnitz ma natomiast rację pisząc, że w kapitalizmie ceny są zmienne, renta niewiadoma i stąd rolnictwo istotnie może się rozwijać tylko w przewidywaniu długotrwałej koniunktury. Przystawianie produkcji jest bowiem w rolnictwie utrudnione ze względu na długi cykl produkcyjny. Od dokonania nakładów do uzyskania ich wyników upływa czas, w ciągu którego mogą zajść zmiany koniunkturalne niweczące spodziewany efekt finansowy.

Inaczej jest w krajach socjalistycznych, gdzie ceny są w zasadzie stałe i istnieje tendencja ich wzrostu. Polityka industrializacji stwarza długotrwałą koniunkturę na produkty rolnicze. W tych warunkach możliwe są wszelkie długofalowe kalkulacje. W krajach demokracji ludowej, z wyjątkiem NRD i Czechosłowacji oraz zachodnich województw Polski, sieć komunikacyjna, jak również sieć lokalnych rynków zbytu, jest jeszcze stosunkowo rzadka, a więc i koszty transportu, a zwłaszcza dowozu do stacji kolejowych większe niż w krajach Europy środkowo-zachodniej. Pogląd ekonomistów niemieckich, że z punktu widzenia polityki agrarnej koszty transportu obecnie nie wpływają na rozmieszczenie produkcji rolnej, wynika prawdopodobnie z zasugerowania się miejscowymi warunkami. Z drugiej strony w tychże Niemczech niemal wszyscy ekonomiści zajmujący się organizacją gospodarstw rolnych stwierdzają ogromne znaczenie kosztów transportu w rolnictwie, nazywając gospodarstwo rolne przedsiębiorstwem transportowym.

Zagadnienie transportu w rolnictwie należy rozpatrywać w dwojakim aspekcie makroekonomicznym i mikroekonomicznym.

Jeżeli państwo przejmuje na siebie koszty transportu od punktu skupu do konsumenta (przy gęstej sieci punktów skupu), wówczas wpływ transportu zewnętrznego na rejonizację produkcji rolnej maleje praktycznie biorąc do zera. Pozostaje natomiast wpływ transportu wewnętrznego, który rośnie ze wzrostem udziału okopowych i warzyw w strukturze zasiewów oraz wzrostem średniej odległości pól¹. W gospodarstwach małorolnych wpływ transportu wewnętrznego jest na ogół niewielki ze względu na małe odległości (z wyjątkiem gospodarstw nieskomasowanych, posiadających grunty w szachownicy). W spółdzielniach produkcyjnych oraz w PGR od czasu wprowadzenia w nich rozrachunku gospodarczego wpływ transportu na kierunek produkcji może być znaczny. Z punktu widzenia gospodarstwa trzeba kalkulować wszelkie elementy kosztów i produkować te plody rolne, które w danych warunkach najlepiej się opłacają. Podany poprzednio pogląd Kuwshynowa co do społecznego punktu widzenia i w związku z tym określenia rejonu, w którym uprawa danej rośliny kalkuluje się najtaniej, należy uzupełnić wkalkulowaniem kosztów transportu od punktu skupu do konsumenta, które wymaga zrejonizowania produkcji rolnej w celu uniknięcia zbyt dalekich przewozów. Widać to wyraźnie na przykładzie Szczecina, gdzie większość zapotrzebowania ludności na owoce i warzywa pokrywa przywóz z innych województw.

Według badań J. Mikołajskiego główne rejony zaopatrzenia miasta Szczecina w warzywa i ziemniaki leżą w województwach poznańskim i warszawskim. Taki stan rzeczy sprzeczny jest nie tylko z zasadami wy-

¹ J. Wolszczan — „Transport wewnętrzny w gospodarstwie wielkorolnym”, „Zagadnienia Ekonomiki Rolnej” nr 6/1959.

nikającymi z teorii Thünera, ale nawet ze zdrowym rozsądkiem. Jest to przykład wskazujący, jak niewłaściwe ustalenie bodźców ekonomicznych, zarówno w sferze produkcji rolnej jak i w sferze obiegu (ceny, taryfy, marże), może spowodować wadliwą rejonizację produkcji rolnej obciążając społeczeństwo kosztami nieracjonalnych przewozów.

Opracowanie rejonizacji produkcji rolnej musi uwzględniać z jednej strony warunki przyrodnicze, z drugiej zaś warunki ekonomiczne, w których decydującą rolę odgrywają koszty transportu, ujmowane zarówno z punktu widzenia gospodarstwa jak i z punktu widzenia społeczeństwa.

Prawidłowa rejonizacja produkcji rolnej jest niezbędna w celu uzyskania niskich społecznych kosztów produkcji oraz umożliwienia gospodarstwu opracowania optymalnych wariantów planów urządzenia i skłonięcia gospodarstw do przyjęcia kierunku produkcji określonego jako optymalny dla danej strefy.

W 1958 r. zespół specjalistów opracował pod kierunkiem St. Około-Kułaka rejonizację produkcji rolnej dla województwa szczecińskiego. Autor uczestniczył w tym zespole opracowując zagadnienie kosztów produkcji. Z porównania rentowności różnych typów modelowych gospodarstw okazało się, że przy aktualnych cenach wskaźnik względnej wysokości kosztów¹ początkowo malał wraz ze wzrostem produkcji gotowej, następnie stabilizował się, a przy dalszym wzroście produkcji gotowej nieznacznie wzrastał. Podobnie przy wzroście udziału produkcji zwierzęcej w produkcji gotowej krzywa wskaźnika kosztów wykazała tendencję wzrostową. Jeżeli przyjąć, że wartość produkcji gotowej z 1 hektara oraz udział produkcji zwierzęcej można uważać za mierniki intensywności produkcji, świadczyłoby to o istnieniu „antybodźców intensyfikacji produkcji”. Przyczyn tego doszukiwano się w zbyt małej rozpiętości cen między zbożami, a roślinami bardziej pracochłonnymi oraz między produktami roślinnymi i zwierzęcymi, w wygórowanej cenie nawozów potasowych i fosforowych oraz pasz treściwych. Taki stan faktyczny przeciwdziałała prawidłowej rejonizacji.

W obecnych warunkach polskich można by wyróżnić następujące strefy produkcji rolnej:

1. Strefa bezpośredniego zaplecza („podmiejska”), w której powinna dominować uprawa warzyw i owoców mniej podatnych na przewóz oraz chów bydła o kierunku mlecznym (obory wydojowe) oparty częściowo o skarmianie odpadków z produkcji warzyw.

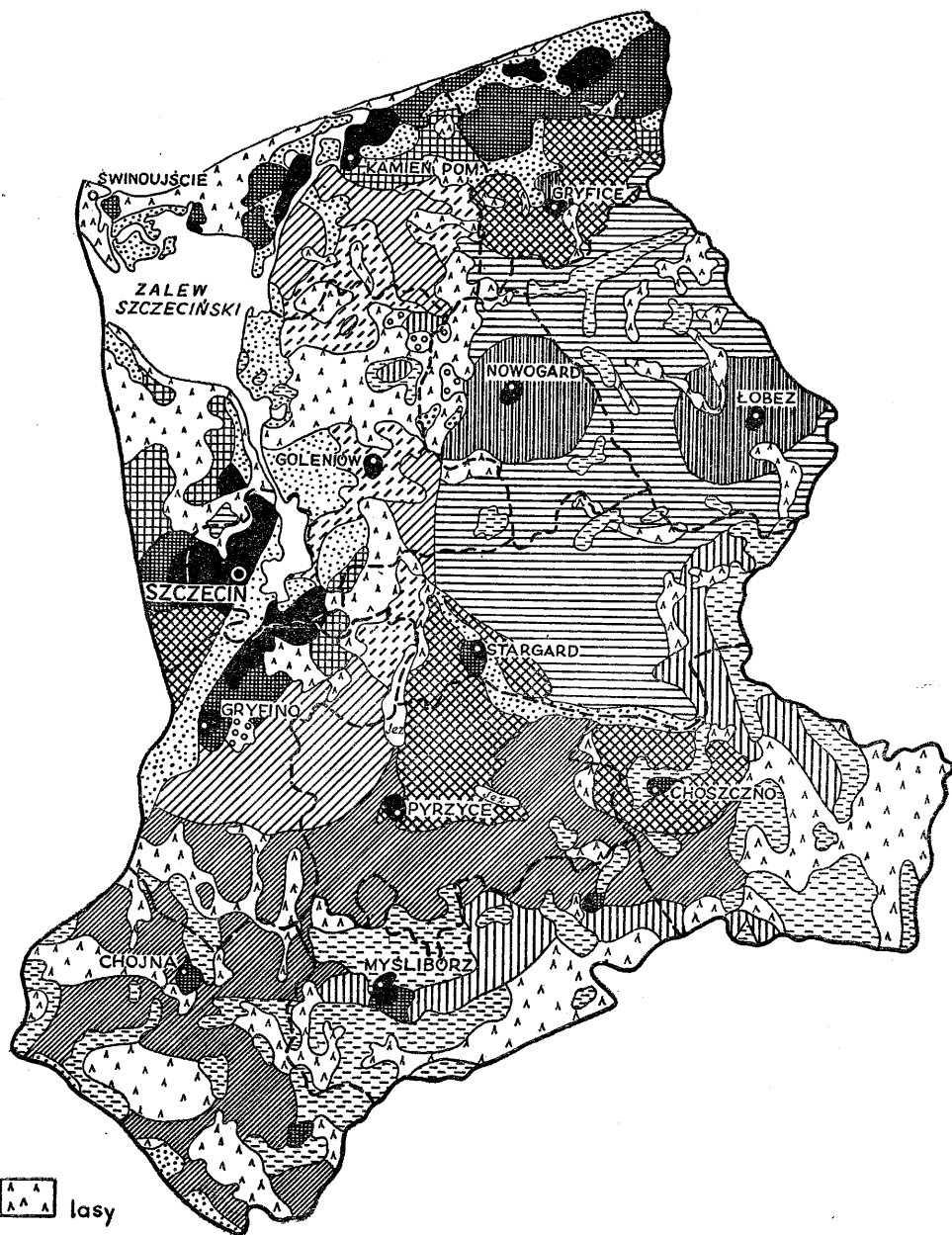
2. Strefa dalszego zaplecza miast, o kierunku wszechstronnie intensywnym z tym, że w produkcji zwierzęcej powinien dominować chów bydła, w produkcji roślinnej mogą być również niektóre warzywa bardziej podatne na przewóz.

3. Strefa oddalona wyróżniająca się chowem trzody chlewnej i uprawą zbóż. W tej strefie może też występować nasiennictwo, o ile pozwalają na to warunki glebowo-klimatyczne.

4. Strefy zaplecza przemysłu przetwórczo-rolnego.

Strefy te nie muszą mieć kształtu „kręgów”. Np. strefa bezpośredniego zaplecza może raczej rozciągać się wzdłuż linii komunikacyjnych wychodzących promieniście z miasta i tworzyć figurę przypominającą liść kasztanu. Jako „miasto” może występować obszar posiadający skupiska

¹ Procentowy stosunek wartości nakładów do wartości produkcji.



Perspektywiczne założenia rozwoju rolnictwa woj. szczecińskiego. Rejonizacja typów gospodarstw: 1 — gosp. podmiejskie bezpośredniego zaplecza, 2 — gosp. podmiejskie bliskiego zasięgu na glebach lepszych, 3 — gosp. podmiejskie bliskiego zasięgu na glebach słabych, 4 — gosp. podmiejskie dalszego zasięgu na glebach najlepszych, 5 — gosp. podmiejskie dalszego zasięgu na glebach średnich, 6 — gosp. podmiejskie dalszego zasięgu na glebach najslabszych, 7 — gosp. w zasięgu cukrowni, 8 — gosp. hodowlane, 9 — gosp. wielkorolne w bezpośrednim zasięgu gorzelni, 10 — gosp. o kierunku ogrodniczym w zasięgu przemysłu przetwórczego, 11 — gosp. w dalszym zasięgu przemysłu ziemniaczanego, 12 — gosp. średnio intensywne na glebach średnich, 13 — gosp. ekstensywne na glebach najslabszych

местowości летнiskowych np. pas nadmorski, Krynica wraz z doliną Popradu itp.

Wydaje się, że szybki rozwój przemysłu i miast bardziej zwiększa różnicę w sytuacji lokalnej gospodarstw rolnych, niż niweluje ją rozwój dróg komunikacyjnych oraz środków transportowych i z tego względu znaczenie kosztów transportu i związanej z nim renty położenia będzie raczej rosnąć a nie maleć.

ЕЖИ ВОЛЬЩАН

Высшая Техническая Школа

Щецин

ВЛИЯНИЕ РЕНТЫ ПОЛОЖЕНИЯ НА РАЙОНИРОВАНИЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

Резюме

В статье приводится исторический обзор взглядов на влияние стоимости транспорта и ренты положения на распределение и специализацию сельскохозяйственного производства.

Помимо развития сети скупки, в результате которого наступило значительное приближение рынка сбыта к производителю, развитие крупных городских центров вызвало сильное расширение их продовольственных тылов, вследствие чего расстояния привоза сельскохозяйственных продуктов не уменьшаются а наоборот повышаются. Вследствие того, что социалистическое государство берет на себя стоимость транспорта, автор разделяет ренту положения на три категории:

а) внутреннюю ренту, находящуюся в зависимости от величины хозяйства, расстояния полей от центра хозяйства и распределения земельных угодий в хозяйстве,

б) внешнюю ренту, зависящую от положения хозяйства по отношению к рынку сбыта и средствам снабжения,

в) социальную ренту, представляющую собой получаемую общественностью экономию стоимости транспорта в результате рационализации распределения сельскохозяйственного производства по отношению к местам потребления.

Ошибочность распределения сельскохозяйственного производства в Польше автор доказывает на примере снабжения г. Щецина в плоды и овощи.

В настоящее время следует, по мнению автора, выделять следующие зоны сельскохозяйственного производства:

а) зона непосредственного тыла городских центров;

б) зона дальнейших тылов, с всемерно интенсивным производством;

в) отдаленная зона (свиноводство, производство хлебов, семеноводство);

г) зоны непосредственных тылов промышленности, перерабатывающей сельскохозяйственную продукцию.

JERZY WOLSZCZAN
The Szczecin Polytechnic
Szczecin

INFLUENCE OF LAND RETURN LOCATION UPON REGIONAL LOCALIZATION OF PLANT PRODUCTION

Summary

The article presents a review of historical development of opinions on the influence of transportation costs and land return location upon localization and specialization of agricultural production.

Notwithstanding the development of purchasing net-work system that neared the sale market to the producer, the growth of large towns had considerably extended the basis of their food reserve stocks, and thus the distances through which agricultural commodities are to be transported do not diminish but keep growing larger. Since the socialistic state had taken over the growing larger. Since the socialistic state had taken over the costs of transport the author divides the land return location into the three following categories:

- a) internal land return depending upon the size, field distance from the centre, and configuration of farm expanses.
- b) external land return determined by the location of farmholding in relation to sale markets and sources of supply.
- c) social land return constituting the population's savings on transportation costs resulting from rationalization of agricultural production localization in relation to consumption sites.

The author illustrates the faulty location of agricultural production in Poland using the example of fruit and vegetables supplies in Szczecin.

The author feels that at present the following zones of agricultural production should be distinguished:

- a) direct town supplying reserve stocks zone.
- b) farther reserve stocks zone with an universally intensive production.
- c) distant zone (pigs, cereals, seed production).
- d) direct reserve stocks zone of agricultural processing industry.