

KOMPLEKS GOSPODARKI ŻYWNOŚCIOWEJ  
W AKTYWIZACJI REGIONU SŁABO ROZWINIĘTEGO

Bartłomiej Piątkowski, Zbigniew Martyniuk

Międzywydziałowy Instytut Ekonomiki  
i Organizacji Rolnictwa AR w Lublinie

W celu zrealizowania tematu pracy wydaje nam się konieczne zwrócić uwagę z jednej strony na pewną teoretyczną alternatywność metod aktywizacji, z drugiej zaś - na aspekt transportowy aktywizacji regionów słabo rozwiniętych i wynikającą stąd problematykę specjalizacji tychże regionów.

METODA AKTYWIZACJI REGIONU SŁABO ROZWINIĘTEGO

Aktywizacja regionu słabo rozwiniętego to według B. Winiarskiego "...zespół przedsięwzięć gospodarczych, które powinny prowadzić do likwidacji lub przynajmniej do istotnego ograniczenia zjawisk słabego rozwoju ekonomicznego"<sup>1</sup>. Przedsięwzięcia aktywizacyjne zmierzają do:

- „zwiększenia stopnia wykorzystania czynników wytwórczych, umiejscowionych w regionie uznanym za niedostatecznie rozwinięty;
- podniesienia poziomu warunków materialnych, bytowych i kulturalno-socjalnych ludności regionu nierozwiniętego"<sup>2</sup>.

Wymienione przedsięwzięcia aktywizacyjne mają więc na celu wyrównanie stopnia, w jakim zaspokajane są potrzeby ludności wszystkich obszarów kraju, poprzez najbardziej racjonalne wykorzystanie potencjalnych możliwości regionów słabo rozwiniętych. Za region słabo rozwinięty uważa się taki obszar, na którym występują niewykorzystane zasoby siły roboczej i zasoby naturalne (głównie z racji niedostatku zasobów pracy uprzedmiotowionej)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup>B. Winiarski: Aktywizacja regionów gospodarczo nierozwiniętych, Warszawa 1961, PWG, s. 75.

<sup>2</sup>Op. cit., s. 80.

<sup>3</sup>Op. cit., s. 168.

Gospodarcza i społeczna polityka państwa wymaga wyrównania dysproporcji między regionami. Jednakże dyskusyjny jest wybór drogi aktywizacji. Ścierają się tu stare przyzwyczajenia i nawyki z lat pięćdziesiątych z nowymi tendencjami. B. Winiarski wyróżnił dwa etapy aktywizacji regionów słabo rozwiniętych<sup>4</sup>: 1) start do rozwoju i 2) pełna absorbcja niewykorzystanych zasobów.

Granicą między pierwszym i drugim etapem aktywizacji jest moment zrównania się efektywności inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym, zlokalizowanych w dużych aglomeracjach przemysłowych i w regionach słabo uprzemysłowionych. W tym drugim dopiero etapie możliwa jest „pełna absorbcja niewykorzystanych zasobów”.

Ponieważ, według B. Winiarskiego, inwestycje o lokalnym charakterze nie są w stanie w pełni zaktywizować regionu, a słabe uzbrojenie go w urządzenia podstawowe nie pozwala na lokalizację inwestycji o charakterze ponadlokalnym (które w tym modelu wydają się być celem całej aktywizacji), pojawia się konieczność likwidacji niedomagań w zakresie uzbrojenia, co zmieniłoby diametralnie sytuację regionu, gdyż zniknęłyby wówczas przeciwwskazania lokalizacyjne - a wręcz przeciwnie - pojawiłyby się czynniki przyciągające duże inwestycje. Inwestycje w zakresie uzbrojenia są więc elementem, który wprowadza region słabo rozwinięty w drugi etap aktywizacji. Jest to więc niejako etap pośredni między „startem do rozwoju” a „pełną absorbcją niewykorzystanych zasobów”.

Model B. Winiarskiego, z uwagi na daleko posuniętą idealizację roli dużych zakładów w aktywizacji regionu słabo rozwiniętego, jak również abstrahowanie od roli rolnictwa i roli małych zakładów w tym procesie, można uznać za dyskusyjny. Takie ujęcie procesu aktywizacji regionów nierozwiniętych nie uwzględnia ich ekologicznej specyfiki, a także nie korespondowałoby z ogólnościową tendencją polegającą na intensywnym rozwoju sfery produkcji i usług związanych z rolnictwem (tzw. agribusinessu) Właśnie regiony słabo rozwinięte wydają się być najbardziej predystynowanymi do rozwijania rolnictwa i związanych z nim przemysłów.

Model B. Winiarskiego zastosowany w praktyce doprowadziłby, jak się wydaje, do autarkii wszystkich regionów gospodarczych, co stoi w sprzeczności z racjonalnym rozmieszczeniem sił wytwórczych. Niekompleksowo ujmując, proces aktywizacji jest zbyt jednostronny. Nie uwzględniający międzyregionalnego podziału pracy, opiera się on chy-

<sup>4</sup>Op. cit., s. 49.

ba na wątpliwym założeniu pełnej aktywizacji regionu przez duże zakłady, negując aktywizujący wpływ na region słabo rozwinięty małych zakładów i rolnictwa.

Inną drogą aktywizacji jest rozbudowa małych zakładów produkcyjnych i usługowych. Są one szczególnie predystynowane do wszechstronnego zaspokojenia potrzeb lokalnych w regionie. Stosunkowo niski koszt budowy umożliwia stworzenie gęstej sieci takich zakładów. Daje to możliwość absorpcji rozproszonych zwykle zasobów siły roboczej. Zwiększone w ten sposób zatrudnienie korzystnie wpływa na sytuację materialną ludności dzięki wzrostowi jej dochodów. Również z uwagi na różnorodność małych zakładów i inne ich cechy mają one możliwość elastycznego dostosowywania się do specyficznych warunków naturalnych i ekonomicznych regionu. Zaliczyć tu należy: dużą różnorodność wytwarzanych artykułów oraz usług, niewyczerpane możliwości włączenia do gospodarki rozproszonych rezerw produkcyjnych w postaci surowców zastępczych, paliwa miejscowego, siły roboczej itd. Wyżej wymienione walory małych zakładów dają możliwości pełniejszego wykorzystania potencjalnych możliwości i innych wolnych rezerw.

Ta metoda aktywizacji regionów słabo rozwiniętych wydaje się być w pewnym sensie związana z dotychczas niedocenioną drogą aktywizacji - poprzez rozwój rolnictwa, a właściwie poprzez rozwój całego kompleksu gospodarki żywnościowej, który obejmuje przemysły wytwarzające środki produkcji dla rolnictwa (przemysł maszyn i narzędzi rolniczych, materiałów budowlanych, przemysł chemiczny, paszowy itd.), samo rolnictwo, przemysł przetwórstwa rolno-spożywczego oraz szeroko rozumiane usługi na rzecz rolnictwa i ludności wiejskiej<sup>5</sup>. Tam, gdzie ów kompleks jest odpowiednio rozwinięty i ukształtowany, stanowi jeden z najważniejszych i najbardziej dynamicznych członów gospodarki narodowej. Jednakże, aby go odpowiednio ukształtować, trzeba stworzyć możliwości rozwoju tych gałęzi, które powiązane są z rolnictwem oraz rozwoju samego rolnictwa. Dopiero bowiem rozwój tego kompleksu jako całości kreuje czynniki dynamicznej aktywizacji.

Tworząc kompleks gospodarki żywnościowej daje się zatrudnienie tej grupie ludności, która opuszcza rolnictwo. Podnosi się dzie-

---

<sup>5</sup>A. Woś: Zarys koncepcji rozwoju regionu w oparciu o kompleks gospodarki żywnościowej. W: Problemy aktywizacji regionów słabo rozwiniętych, Lublin 1973, UMCS.

ki temu wydajność pracy w rolnictwie i całej gospodarce. Rośnie jednocześnie zatrudnienie w (bardziej niż rolnictwo) wydajnym i dynamicznym przemyśle. Przepływ siły roboczej do gałęzi o wyższej społecznej wydajności maksymalizując produkt czysty wywołuje także naturalny wzrost płac i dochodów. To z kolei, wywołując wzrost popytu konsumpcyjnego ludności, jest bodźcem do dalszego rozwoju produkcji i usług. Rozwój kompleksu gospodarki żywnościowej daje możliwości dynamicznego wzrostu wydajności pracy w rolnictwie. Wzrost produkcji rolnej spowodowany wzrostem wydajności zwiększa podaż surowców pochodzenia rolniczego, a to zmusza przemysł do zwiększenia swoich mocy przerobowych. Nie są to wszystkie powiązania i sprzężenia zwrotne zachodzące w tym układzie.

Taki model rozwoju regionu słabo rozwiniętego umożliwiłby wykorzystanie jego rezerw i naturalnych warunków. Z regionu tego nie wywoziłoby się surowców pochodzenia rolniczego, a przerabiałoby się je na miejscu. Dałoby to korzyści gospodarce narodowej i regionowi. Obniżyłoby się społeczny koszt transportu. Podniosłaby się także ranga regionu, gdyż przestałby on być producentem wyłącznie surowców pochodzenia rolniczego, a stałby się wytwórcą produktów pochodzenia rolniczego o dużym udziale pracy żywej, a zatem o wyższej wartości.

Wydaje się więc, że do tego właśnie typu aktywizacji predysponowane są regiony słabo rozwinięte, ponieważ z jednej strony są to obszary typowo rolnicze, z drugiej zaś - na obszarach tych względnie dobrze rozwinięte są te gałęzie przemysłu, które tradycyjnie związane są z rolnictwem<sup>6</sup>.

Ponieważ w tych regionach słabo rozwinięta jest infrastruktura gospodarcza, można ją tworzyć dostosowując jej formy do potrzeb kompleksu gospodarki żywnościowej.

Obszary specjalizujące się w rozwoju rolnictwa i przemysłów z nim związanych miałyby szczególne walory klimatyczne i krajobrazowe, dzięki czemu mogłyby stać się terenami rekreacyjnymi. Obsługa ruchu turystycznego stanowiłaby jeszcze jeden element przyspieszający aktywizację tych obszarów.

Model ten ze względu na swe wszechstronne oddziaływanie na gospodarkę regionu, a także z uwagi na jego wewnętrzną spójność - zastosowany w praktyce - mógłby stać się czynnikiem intensywnie roz-

<sup>6</sup>F. Danilczuk: Model kompleksu gospodarki żywnościowej a rozwój regionu słabo rozwiniętego. W: Problemy aktywizacji regionów słabo rozwiniętych, Lublin 1973, UMCS.

wijającym regiony słabo rozwinięte. Stałby się też dźwignią rozwoju rolnictwa i jego szansą.

Kompleks gospodarki żywnościowej to w Polsce dość młode zjawisko. Niełatwo było akademickiej ekonomice rolnictwa przestawić się z myślenia kategoriami rolnictwa na myślenie kategoriami kompleksu gospodarki żywnościowej.

Przypomnijmy co na ten temat pisał A. Woś: „Przez długie dziesięciolecia akademicka ekonomika rolnictwa akcentowała odrębność rolnictwa jako działu gospodarki narodowej, szczególnie ze względu na wpływ warunków przyrodniczych, odmienności rolniczego procesu transformacji nakładu w efekt, złożoną strukturę społeczno-ekonomiczną, specyficzne cechy pracy rolniczej, sytuacji rodziny chłopskiej itp. (...). Ostatnie dekady lat zburzyły ten gmach teorii, wysuwając na czoło nie odrębności i specyficzne cechy rolnictwa, ale jego związki z całą gospodarką narodową i stopień „wtopienia” go w ogólny mechanizm gospodarczy. (...). Rolnictwo staje się coraz ważniejszym członem gospodarki narodowej, warunkuje jej rozwój i samo w coraz większym stopniu zależy od tego, co dzieje się poza rolnictwem. Dzisiaj nie można sobie wyobrazić rozwiniętej jakiegokolwiek gospodarki kraju bez nowoczesnego (pod względem technicznym i społecznym) rolnictwa. Mechanizmy i prawidłowości rozwoju rolnictwa można zatem zrozumieć, jeśli bada się je przez pryzmat całej gospodarki narodowej. (...). Mówimy o związkach rolnictwa z gospodarką narodową. Okazuje się jednak, że to już dzisiaj nie wystarcza. Wchodzimy bowiem w taką fazę rozwoju, kiedy myśleć trzeba kategoriami całego kompleksu gospodarki żywnościowej, a nie tylko rolnictwa. Punkt widzenia rolnictwa jest dzisiaj zbyt wąski, gdyż rolnictwo w coraz mniejszym stopniu produkuje żywność. Staje się ono działem surowcowym, wytwarzającym surowce do produkcji żywności. Finalny produkt żywnościowy jest rezultatem działalności wielu działów i gałęzi gospodarki narodowej, przy czym wkład członu rolniczego systematycznie maleje, rośnie zaś wkład nierolniczych członów gospodarki żywnościowej. Kompleks gospodarki żywnościowej traktować więc możemy jako nowy, wyższy etap integracji rolnictwa z gospodarką narodową. Jest on produktem historycznego procesu pogłębiania się związków rolnictwa z gospodarką narodową i jednocześnie sam zapoczątkowuje nowy etap rozwoju tych związków. Pojawia się przeto pilna potrzeba naukowej analizy różnych form tych powiązań i stworzenia teorii gospodarki żywnościowej, która objaśniałaby istniejące współzależności i jed-

nocześniej pozwalałaby kompleksowo rozwiązywać praktyczne problemy prognozowania rozwoju produkcji żywności<sup>7</sup>.

#### PREFERENCJE TRANSPORTOWE WYBRANYCH METOD AKTYWIZACJI REGIONU

Szeroko pojęty społeczny proces produkcji dokonuje się w czasie i przestrzeni. Transport zatem winien być pojmowany jako integralna część szeroko rozumianego procesu produkcji. W przeciwnym bowiem razie bariera czasu i przestrzeni przekreśliłaby sens istnienia całego procesu.

Scharakteryzujemy krótko transport lądowy. Otóż transport kolejowy najracjonalniejszy jest na odległości w przedziale od 100 do 500 km. Ze względu więc na swe walory na odległościach średnich i większych predystynowany jest do obsługi przewozów międzyregionalnych. Jednocześnie - co należy podkreślić - cechą kolei jest przyciąganie i koncentrowanie produkcji w dużych przeważnie zakładach.

Najbardziej elastyczny pod względem bezpośredniego dostępu do użytkownika jest transport samochodowy. Ze względu na możliwość przewozu „od drzwi do drzwi”, szybkość dostawy - takim transportem - bliska jest szybkości przewozu, odpada bowiem dowóz do węzła transportowego, przeładunek i czynności manewrowe - jak to ma miejsce w transporcie kolejowym. Zalety transportu samochodowego zaznaczają się szczególnie na krótkich odległościach. W Polsce przyjmuje się, że w przedziale od 50 do 100 km transport samochodowy zaczyna wykazywać wyższy koszt jednostkowy niż transport kolejowy.

Jeśli zatem transport kolejowy sprzyja koncentracji produkcji, to transport samochodowy wywiera wpływ w znacznej mierze przeciwny. Otóż transport samochodowy sprzyja szerokiemu i wszechstronemu rozwojowi lokalnych więzi, bardziej pełnemu wykorzystaniu lokalnych zasobów i rezerw oraz zaspokojeniu wewnętrznych potrzeb regionu<sup>8</sup>. Dogodny jest on szczególnie w obsłudze gospodarki wewnątrzregionalnej.

Dla zrealizowania modelu aktywizacji, polegającego na budowie zakładów o zasięgu ponadregionalnym, należałoby położyć nacisk na rozwój transportu kolejowego. Ten rodzaj transportu - po pierwsze

<sup>7</sup>A. Woś: Związki rolnictwa z gospodarką narodową. Warszawa 1975, PWRiL, s. 6-7.

<sup>8</sup>R. S. Liwzic: Effiektiwnost koncentracji proizwodstwa w SSSR, Izdatielstwo Moskwa 1971, s. 223.

- najlepiej nadaje się do przewozu (z założenia poza region) produkcji tych zakładów. Po drugie, tylko do takich właśnie zakładów - o produkcji masowej - opłaca się doprowadzać bocznicę kolejową.

Aby zaktywizować region poprzez rozwój sieci małych zakładów, należałoby rozwinąć transport samochodowy. „Nieduże bowiem przedsiębiorstwa otrzymujące za pośrednictwem transportu samochodowego niezbędne dla nich surowce i materiały oraz wywożące przy jego pomocy gotową produkcję w wielu wypadkach okazują się ekonomicznie efektywniejsze niż inne większe przedsiębiorstwa mające dostęp do kolei<sup>9</sup>.

W sumie - transport samochodowy wywiera określony wpływ na rozmiary przedsiębiorstw i ich rozmieszczenie, najlepiej też nadaje się do przewozu małych ilości ładunków, na krótkie odległości. A produkcja małych zakładów jest zwykle niewielka i przeznaczona przeważnie na zaspokojenie lokalnych potrzeb, jeśli więc się ją przewozi, to na małe raczej odległości. Jednocześnie im lepiej rozwinięty jest na danym obszarze transport samochodowy - im bardziej skupiona (w granicach rzeczywistych potrzeb) sieć dróg, tym bardziej racjonalnie można lokalizować małe zakłady, tym sprawniej będzie działać ich sieć jako całość, a tym samym będzie lepiej aktywizować region.

W modelu aktywizacji, opartym na rozwoju kompleksu gospodarki żywnościowej, ważne są obie gałęzie transportu, gdyż w strukturze tejże gospodarki występują duże zakłady, wymagające transportu kolejowego, a także małe zakłady, wymagające transportu samochodowego. Preferencje transportowe dużych i małych zakładów zostały już omówione, omówimy więc zapotrzebowanie na transport z samego rolnictwa.

Pierwszym istotnym czynnikiem, jaki tu trzeba wziąć pod uwagę, to naturalne duże rozproszenie produkcji. Mówiąc o rozproszeniu naturalnym mamy na myśli szczególnie produkcję roślinną, która się przecież odbywa na całej powierzchni gruntów ornych. Z powyższego wynika również duże rozproszenie produkcji zwierzęcej.

Drugi ważny czynnik - to niska fizyczna podatność transportowa surowców pochodzenia rolniczego. Większość bowiem surowców pochodzenia rolniczego nie znosi częstych przeładunków, długiego czasu przewozu itp., więcej - surowce te, mają określone, wysokie, asortymentowo zróżnicowane wymagania w zakresie tzw. komfortu prze-

---

<sup>9</sup>Op. cit., s. 223.

wożenia. Niespełnianie tych wymagań niejednokrotnie przyczynia się do dużych ilościowych i jakościowych strat.

W końcu trzeci czynnik to mała ekonomiczna podatność transportowa surowców pochodzenia rolniczego. Wynika to z relatywnie niskiej wartości jednostkowej, jak również niejednokrotnie dużej objętości produktów rolniczych, co przy wydłużaniu się trasy przewozu powoduje szybki wzrost udziału kosztów transportu w kosztach produkcji rolniczej.

Z powyższych rozważań wynika, że optymalnym rodzajem transportu rolniczego winien być odpowiednio wyspecjalizowany i zorganizowany transport samochodowy. Stworzenie instytucjonalnej formy transportu stricte rolniczego napotyka w naszym kraju spore trudności.

Zatem dla należytego funkcjonowania całego kompleksu gospodarki żywnościowej potrzebny jest zarówno sprawnie funkcjonujący transport kolejowy, jak również odpowiednio rozwinięty transport samochodowy.

#### PROBLEM SPECJALIZACJI REGIONU SŁABO ROZWINIĘTEGO

„Znaczenie określenia miejsca poszczególnych regionów w społecznym, terytorialnym podziale pracy jest w coraz większym stopniu doceniane przez ekonomistów zajmujących się problematyką regionalną. Niemniej określenie tego miejsca, sprecyzowanie specjalizacji regionalnej, oparte nawet na tych samych warunkach rozwoju regionu, nie musi być identyczne. Zależy to bowiem od typu specjalizacji regionalnej (przestrzennej), jaki jest przyjmowany w budowanym modelu.

Różnorakie specjalizacje regionalne można najogólniej zaklasyfikować bądź do specjalizacji poziomej, bądź pionowej<sup>10</sup>. Cechą charakterystyczną specjalizacji poziomej jest daleko posunięty podział pracy, przejawiający się w rozdzieleniu poszczególnych ogniw procesu technologicznego pomiędzy różne regiony. Jeśli natomiast w regionie dokonuje się cały proces technologiczny, wówczas mamy do czynienia ze specjalizacją pionową. W specjalizacji poziomej istotną rolę odgrywają procesy przenoszenia ładunków między regionami, one bowiem łączą ogniwa całego procesu technologicznego. W ten sposób przesadnie uzależnia się funkcjonowanie całej gospodarki od transportu. W szczególnie niekorzystnej sytua-

---

<sup>10</sup> Sławomir G. Kozłowski: Problem wyboru modelu specjalizacji regionalnej. W: Gospodarka planowa nr 4/1976.



cji znajdują się regiony, którym w udziale przypadło wytwarzanie produktów o stosunkowo niskiej wartości. W przypadku specjalizacji pionowej procesy przenoszenia ładunków są zredukowane. Znaczna bowiem ilość połączeń międzyregionalnych (charakterystycznych dla specjalizacji poziomej), w przypadku specjalizacji pionowej, sprowadza się do połączeń wewnątrzregionalnych. Daje to poważną obniżkę społecznych kosztów transportu. Ten typ specjalizacji wydaje się ekonomicznie bardziej uzasadniony od specjalizacji poziomej na obecnym etapie rozwoju transportu. „Przy ustalaniu strategii rozwojowej podstawą wyboru określonego typu specjalizacji powinien być rachunek ekonomiczny, sprowadzający się w poważnym stopniu do problemu kosztów transportu (...). Podkreślić należy, że w aktualnych warunkach polskich ukształtował się głównie model specjalizacji poziomej. Efektem tego jest szczególnie wysoka transportochłonność tworzenia dochodu narodowego”<sup>11</sup>.

Czy korzystny jest dla regionu słabo rozwiniętego rozwój na bazie specjalizacji poziomej przy oczywiście odpowiednim dostosowaniu transportu? Czy też lepsza byłaby zmiana specjalizacji na pionową?

Oczywiste jest, że do struktury gospodarczej regionu (określonej poniekąd przez specjalizację) winno się dostosować immanentną jej infrastrukturę, w tym przede wszystkim transport. Jeżeli jednak do niekorzystnej - z punktu widzenia rachunku ekonomicznego - struktury gospodarczej regionu dobuduje się infrastrukturę, podroży się tylko społeczne koszty funkcjonowania całej struktury, a wcale nie poprawi sytuacji regionu.

Dalej rozpatrzmy pozostawioną kwestię zmiany struktury produkcji na taką, która nie byłaby transportochłonna, a jednocześnie aktywizowała region.

Powstaje teraz pytanie, która z metod aktywizacji spowodowałaby w regionie postulowane zmiany? Odpowiedź nasuwa się sama. Zmianę tę można uzyskać zastępując specjalizację poziomą specjalizacją pionową. Na tej drodze można by łączyć ze sobą produkcję rolniczą z przemysłową. Wówczas gospodarka regionu stanowiłaby koherentną całość o dużych potencjalnych możliwościach rozwoju. Przemysł i rolnictwo tworzyłoby wówczas jeden kompleks technologiczny, dzięki czemu cele ich pokrywałyby się, co stanowiłoby jeden z najważniejszych czynników akceleracji rozwoju nie tylko samego kom-

---

<sup>11</sup>Op. cit.,

pleksu, ale również regionu. Wewnętrzna spójność kompleksu stanowiłaby o swoistej autarkii regionu. Nie kolidowałoby to bynajmniej z międzyregionalnym podziałem pracy. Tak ukształtowany gospodarczo region byłby bowiem układem względnie odosobnionym, co przecież wynika z jego specjalizacji. Region taki, mimo pozorów autarkii, stanowiłby integralną część systemu gospodarczego kraju.

Skutkiem wymienionych wyżej przyczyn byłoby uzyskanie struktury produkcji regionu o rządanych cechach. Taki subsystem gospodarczy byłby wytwórcą produktów pochodzenia rolniczego - żywności przede wszystkim nie zaś samych surowców. Zmniejszyłyby się społeczne koszty przenoszenia, gdyż obniżyłoby się zapotrzebowanie na usługi transportowe. O względnie małej transportochłonności takiej struktury gospodarczej mogą świadczyć analizy ekonomiczne, z których wynika, że 80-85% przepływów dóbr materialnych dokonuje się wewnątrz kompleksu<sup>12</sup>.

#### PRÓBA MODELOWEGO ZAPREZENTOWANIA ZMIANY TYPU SPECJALIZACJI REGIONU SŁABO ROZWINIĘTEGO

Przedstawiony problem postaramy się teraz zaprezentować za pomocą graficznych modeli funkcjonowania regionalnych struktur gospodarczych. Co prawda, taki heurystyczny sposób przedstawienia problemu zawiera istotne uproszczenia i idealizację, ale dzięki temu jest bardziej czytelny i sprowadza złożoną rzeczywistość do stanu poznawalności.

Przejdźmy teraz do omówienia schematów. Niech rolnictwo reprezentowane będzie przez element R, natomiast przemysł przez element złożony z dwóch części zwanych później P i N.

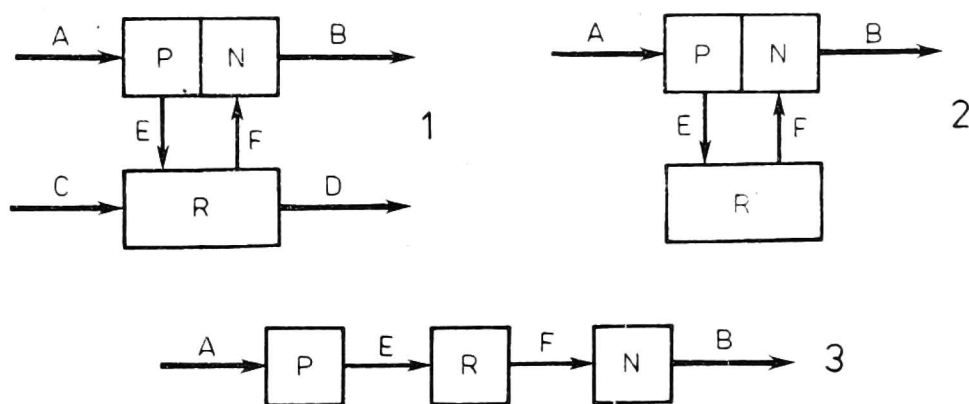
Element P - to tzw. „sfera poprzedzająca”, czyli przemysły wytwarzające środki produkcji dla rolnictwa (przemysł maszyn i narzędzi rolniczych, materiałów budowlanych, przemysł chemiczny, paszowy itd.). Następny element N - to tzw. „sfera następująca”; jest to przemysł przetwórstwa rolno-spożywczego oraz szeroko rozumiane usługi na rzecz rolnictwa i ludności wiejskiej<sup>13</sup>.

<sup>12</sup>A. Woś: Zarys koncepcji rozwoju regionu w oparciu o kompleks gospodarki żywnościowej. W: Problemy aktywizacji regionów słabo rozwiniętych, Lublin 1973, UMCS, s. 8.

<sup>13</sup>Tamże, s. 7.

Pomijamy tu dla uproszczenia funkcjonujące w obrębie regionu przemysły nie powiązane bezpośrednio z rolnictwem. Elementy A, B, C i D reprezentują powiązania gospodarki regionu z innymi regionami. Elementy E i F wskazują na kierunki powiązań wewnątrzregionalnych. Jeżeli te wszystkie powiązania interpretowane są z punktu widzenia pracy transportowej czy też zapotrzebowania na transport, to trzeba stwierdzić, że każde powiązanie międzyregionalne charakteryzuje się większym zapotrzebowaniem na pracę transportową niż powiązanie wewnątrzregionalne.

Dość mały udział w regionie słabo rozwiniętym ma sfera poprzędzająca P i sfera następująca N. Produkcja sfery poprzędzającej nie wystarcza na pełne pokrycie zapotrzebowania, jakie powstaje w rolnictwie regionu. Zatem, aby mogła rozwijać się produkcja rolna, konieczne staje się uzupełnienie środków produkcji niezbędnych dla rolnictwa importem spoza regionu. Następuje więc redukcja wewnątrzregionalnego powiązania E na rzecz wzrostu znaczenia międzyregionalnego powiązania C. Jednocześnie niewystarczające moce przerobowe sfery następującej nie pozwalają przetworzyć wszystkich surowców dostarczanych przez rolnictwo. Znaczna więc część transportochłonnej produkcji rolnej musi być bezpośrednio wywożona do innych regionów. Rezultatem tego jest znów spadek znaczenia połączenia wewnątrzregionalnego F na rzecz międzyregionalnego połączenia D. Widać więc, że w takiej strukturze gospodarki regionu istnieje tendencja do przerostu znaczenia połączeń międzyregionalnych przy względnej redukcji powiązań wewnątrzregionalnych.



Rys. 1. Schemat połączeń międzyregionalnych

Model przedstawiony na schemacie 1 jest w zasadzie układem dwuelementowym. Głównymi elementami są tu: przemysł i rolnictwo. W miarę zaniku powiązań międzyregionalnych E i F a wzrostu powiązań międzyregionalnych, szczególnie C i D, układ ten nabiera cech układu równoległego. Wiadomo, że w takim przypadku elementy układu,

tj. przemysł i rolnictwo, są dość autonomiczne względem siebie. Kryje to w sobie możliwości powstawania dysproporcji rozwojowych między rolnictwem a przemysłem oraz ich dezintegracji w obrębie regionu. Jasne jest, że struktura gospodarki regionu, będąca kompozycją dwu dość autonomicznych (na szczeblu regionu) elementów nie ma waloru aktywizacji i akceleracji wzrostu regionu.

Najbardziej kontrowersyjna wydaje się konieczność wzrostu znaczenia powiązań międzyregionalnych C i D. Z punktu widzenia kosztów transportu taka tendencja jest jak najbardziej nieuzasadniona. Zatem nie od rzeczy będzie zastanowić się nad redukcją powiązań C i D na korzyść powiązań E i F. Dla uproszczenia analizy zrobmy upraszczające założenia, że całkowicie likwidujemy powiązania C i D. Aby to było możliwe, w rzeczywistości konieczne byłyby pewne zmiany strukturalne w przemyśle. Należy zwiększyć udział sfery poprzedzającej P tak, aby jej produkcja całkowicie mogła zaspokoić potrzeby rolnictwa R. Należy jednocześnie zwiększyć przepustowość sfery następującej N do tego stopnia, aby mogła przerabiać wszystkie surowce dostarczone przez rolnictwo. Gdyby dokonano tych przedsięwzięć, otrzymano by idealny model kompleksu gospodarki żywnościowej. Schemat 2 przedstawia układ reprezentujący postulowaną strukturę gospodarczą (kompleks gospodarki żywnościowej). Układ głównych elementów w tym modelu jest szeregowy (co łatwo zauważyć na schemacie 3). Oznacza to, że elementy tego układu nie mają bytu samodzielnego, a więc funkcjonowanie układu jako całości zależy od wszystkich elementów. Muszą się one zatem rozwijać harmonijnie. Układ taki nie sprzyja powstawaniu dysproporcji, wpływa jednocześnie na wzrost integracji gospodarczej regionu. Taka struktura gospodarcza regionu, stanowiąca względnie autonomiczny kompleks, o bardzo silnych powiązaniach wewnętrznych, posiada niewątpliwie walor aktywizacji regionu.

Б. Пионтковски, З. Мартынюк

## ЗНАЧЕНИЕ КОМПЛЕКСА ПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ХОЗЯЙСТВА В АКТИВИЗАЦИИ СЛАБО РАЗВИТОГО РЕГИОНА

### Р е з ю м е

Активизация слабо развитого региона - это согласно Б. Винярскому " ... система хозяйственных мер, которые должны приводить к

ликвидации, а по крайней мере к значительному ограничению явлений экономического недоразвития". Меры активизации направлены на:

- „повышение степени использования производственных факторов локализованных в считаемом недоразвитом регионе,
- повышение уровня материальных, бытовых и социально-культурных условий населения недоразвитого региона.

Таким образом целью указанных активизирующих мер является выравнивание степени обеспечения нужд населения всех частей страны путем наиболее рационального использования потенциальных возможностей недоразвитых регионов. К последним принадлежат площади с неиспользованными резервами рабочей силы и природных ресурсов (в первую очередь из-за нехватки резервов обществененного труда).

Экономическо-социальная политика государства требует выравнивания диспропорций между отдельными регионами. Разногласия вызывает, однако, выбор путей активизации. В данном случае старые привычки и навыки 50-тых годов сталкиваются с новыми тенденциями.

Б. Винярски различает два этапа активизации недоразвитых регионов: 1) старт к развитию и 2) полная абсорбция неиспользованных ресурсов.

B. Piątkowski, Z. Martyniuk

#### IMPORTANCE OF THE FOOD ECONOMY COMPLEX IN ACTIVATION OF AN UNDERDEVELOPED REGION

#### S u m m a r y

The activation of an underdeveloped region is after B. Wiński "... a set of economic measures, which should result in a liquidation or at least a substantial limitation of phenomena of the economic underdevelopment". These measures are aimed at:

- "an increased utilization of production factors located in the region regarded as insufficiently developed,
- "an increase of the level of natural, living and socio-cultural conditions of the population of the underdeveloped region".

The above activation measures are thus aimed at equalization of the satisfaction degree of population needs in all country regions through the most reasonable utilization of potential possibilities of the underdeveloped region. To the latter such areas

are assigned, where unused labour reserves and natural resources occur (mainly due to a deficiency of non-animated labour).

The socio-economic policy of the state requires an equalization of disproportions between particular regions. However, controversial is the choice of activation way. Old customs and habits of 1950ies collide here with new tendencies.

Two activation stages of underdeveloped regions have been distinguished by B. Winiarski: 1) development start, 2) full absorption of the unused reserves.