

UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE ROZMIESZCZENIA PRZEMYSŁU SPOŻYWCZEGO

Hanna Romanowska

Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN

Problem odpowiedniego usytuowania zakładów gospodarczych takich jak zakłady rzemieślnicze, spichlerze i młyny istniał od najdawniejszych czasów. W wiekach średnich lokalizowane one były głównie przy traktach komunikacyjnych (przykładem może być zespół spichlerzy wzdłuż rzeki Wisły).

Zagadnienia lokalizacji produkcji znalazły się w kręgu zainteresowań nauk ekonomicznych dopiero w początkach XIX wieku. Początkowo starano się określić zespół najkorzystniejszych warunków dla lokalizacji kapitalistycznego przedsiębiorstwa. Prowadzone badania nie stanowiły jakiegoś systemu, gdyż nie dostrzegano wówczas wzajemnych powiązań pomiędzy poszczególnymi zjawiskami ekonomicznymi.

Teoretycznym opracowaniem zagadnienia zajęli się w pierwszej połowie XIX wieku dwaj ekonomiści niemieccy: J. Thünen [15] w odniesieniu do rolnictwa, a następnie A. Weber [16] w zastosowaniu do przemysłu. Starali się oni usystematyzować nagromadzone informacje i stworzyć teorię lokalizacji produkcji kapitalistycznej. Badania miały dać odpowiedź na pytanie, gdzie zlokalizować przedsiębiorstwo, aby zapewnić jak największy zysk właścicielowi. Takie podejście do zagadnienia było typowe dla burżuazyjnej nauki ekonomicznej XIX wieku. A. Weber jako pierwszy zauważył korzyści, jakie mogą płynąć z koncentracji kilku przedsiębiorstw na jednym obszarze geograficznym, ale i w tym wypadku analizował je z punktu widzenia pojedynczego kapitalisty.

W okresie kapitalizmu monopolistycznego ujęcie zagadnień lokalizacyjnych ulegało pewnemu rozszerzeniu, zaczęto się bowiem interesować wzajemnymi stosunkami między przedsiębiorstwami zrzeszonymi w danym monopolu. Kapitalizm monopolistyczny pobudził do poszukiwań

optymalnego pod względem ekonomicznym rozmieszczenia przedsiębiorstw danej gałęzi i racjonalnego stosunku między strefami rozpowszechniania (konsumpcji) ich produkcji, a więc i odpowiedniego stosunku jej rozmiarów [12]. Temu problemowi swoje prace poświęcili O. Engländer [3], T. Palander [10], A. Lösch [8] i inni. Podejście do problemu z punktu widzenia jednego przedsiębiorstwa zostało zastąpione w okresie kapitalizmu monopolistycznego podejściem z punktu widzenia danej gałęzi; celem stało się określenie optymalnych warunków dla otrzymania maksymalnego zysku z danej gałęzi jako całości.

W ustroju socjalistycznym stosowane jest zupełnie inne rozumienie problemu lokalizacji produkcji. Jednolite planowanie socjalistyczne wymaga optymalnych proporcji między wszystkimi elementami gospodarki narodowej w jej dynamice, a zatem i proporcjonalności produkcji społecznej w przestrzeni, tj. harmonijnego rozmieszczenia całej produkcji w obrębie każdego regionu gospodarczego. Występuje sprzężenie zwrotne pomiędzy przestrzenną organizacją wytwórczości społecznej a poziomem i tempem rozwoju gospodarki narodowej.

POWSTANIE WSPÓŁCZESNEGO PRZEMYSŁU SPOŻYWCZEGO

OKRES DO I WOJNY ŚWIATOWEJ

Na strukturę przestrzenną przemysłu spożywczego w Polsce wywarły ogromny wpływ wydarzenia historyczne. Szczególne znaczenie miał okres rozbiorów Polski oraz prowadzona w owym czasie polityka gospodarcza na zagrabionym obszarze.

Tereny należące do Prus miały spełniać rolę zaplecza żywnościowego Niemiec. Wobec tych terenów stosowano więc wybitnie agrarną politykę, która znajdowała ekonomiczną podbudowę w wielu udogodnieniach oraz w pomyślnej koniunkturze zbytu. Na ziemiach zaboru pruskiego najszybciej zaczęły się rozwijać kapitalistyczne metody produkcji. Powstały w owym czasie w oparciu o kapitał obszarniczy gorzelnie, olejarnie, krochmalnie, płatkarnie, drożdżownie, mleczarnie, browary i cukrownie. Wprowadzano w nich coraz wyższy poziom techniki i zwiększano skalę produkcji.

Na terenach należących do Austrii i Rosji nie stwarzano dogodnych warunków dla rozwoju rolnictwa i przetwórstwa spożywczego. Prowadzona drobnotowarowa gospodarka, duża ilość ludności utrzymującej się z rolnictwa oraz niska kultura upraw nie sprzyjały rozwojowi przetwórstwa spożywczego poza nielicznymi ośrodkami, gdzie tradycyjnie istniały drobne zakłady rzemieślnicze, jak np. serownie, gorzelnie.

OKRES XX-LECIA MIĘDZYWOJENNEGO

I wojna światowa spowodowała znaczne szkody w rolnictwie. Fakt, iż działaniami wojennymi zostały objęte ziemie wschodnie i centralne pogłębił jeszcze bardziej dysproporcje w rozwoju przemysłu rolno-spożywczego. Tereny zachodnie Polski zdecydowanie dominowały w rolnictwie i przemyśle spożywczym. Mimo rozproszenia zakładów przemysłu spożywczego, 62% zakładów i 47% robotników zatrudnionych w tym przemyśle pracowało w rejonach bardziej zurbanizowanych i uprzemysłowionych — w cukrownictwie, gorzelnictwie, mleczarstwie, przemyśle ziemniaczanym, drożdżowym itd. Poznańskie i Pomorze zachowały swoją supremację pozostałością struktury przemysłowej okresu zaborów. W omawianym okresie stopniowo umacniała się rola terenów centralnej i południowej Polski, a nawet miała miejsce w niektórych dziedzinach ich dominacja w przemyśle (trójkąt: Warszawa—Łódź—Poznań) [2]. Jednocześnie starano się aktywizować tereny wschodnie (budowa młynów i elewatorów, zwiększenie liczby gorzeln, odbudowa miejscowej tradycji serowarskiej itp.). Bariery dla szerszej aktywizacji stał się niedorozwój infrastruktury ekonomicznej, co w tym przemyśle wymagającym szybkich przewozów łatwo psujących się surowców i produktów stanowi przeszkodę zasadniczą.

OKRES POWOJENNY — PIERWSZE DWUDZIESTOLECIE PRL

Druga wojna światowa spowodowała ogromne zniszczenia w przemyśle spożywczym. Na 13 601 zakładów przetwórstwa rolno-spożywczego, zatrudniających powyżej 5 pracowników (wg stanu z lipca 1945 r.), zniszczonych było 8710 [5]. Dysproporcje w rozmieszczeniu przemysłu spożywczego po II wojnie światowej pogłębiły się na skutek zniszczeń wojennych oraz nowego ukształtowania granic Polski, powrotu Ziem Zachodnich, na których znajdowało się znacznie więcej aniżeli na pozostałych obszarach kraju zakładów przetwórstwa spożywczego. Powstała sytuacja, w której na zachodzie kraju w województwach poznańskim, bydgoskim i gdańskim koncentrowały się zakłady przetwórcze, zaś na wschodzie oraz częściowo w centrum występowały rezerwy surowcowe, a przemysł przetwórczy był słabo rozwinięty. Pod koniec lat pięćdziesiątych województwa centralne i wschodnie, zajmujące blisko 50% obszaru Polski, dostarczyły ok. 50% globalnej produkcji rolniczej, natomiast produkcja zakładów przetwórstwa spożywczego wynosiła 30% produkcji tego przemysłu w kraju. Charakterystyczny był więc ruch surowców ze wschodu na zachód oraz produktów finalnych z zachodu na wschód dla zaspokojenia potrzeb ludności zamieszkującej tereny wschodniej i centralnej Polski. Na przykład województwo kieleckie i lubelskie wywoziło

do przerobu około połowy swoich surowców rolnych, białostockie ok. 2/3, podczas gdy zakłady w województwie bydgoskim w ok. 25⁰/₀ przerabiały surowiec przywożony, a przemysł spożywczy województwa katowickiego w 75⁰/₀ pracował na surowcu importowanym.

Środki finansowe przeznaczane na rozwój potencjału przetwórczego, pod koniec lat czterdziestych i w następnym dziesięcioleciu kierowano do starych ośrodków skoncentrowanych w województwach zachodnich. Przemysł spożywczy tych regionów uczestniczył w ich rozdziale w 48⁰/₀. W latach sześćdziesiątych nieprawidłowości lokalizacyjne zostały w pewnym stopniu złagodzone dzięki budowie w centralnej i wschodniej Polsce oraz w dużych ośrodkach miejskich nowych zakładów przemysłu spożywczego. Polityka inwestycyjna chociaż przyczyniła się do bardziej równomiernego rozłożenia mocy przerobowych przemysłu w stosunku do zasobów bazy surowcowej, nie spowodowała radykalnej poprawy sytuacji.

Branże przemysłu, które nie mają wieloletnich tradycji i rozwinęły się w okresie Polski powojennej charakteryzują się znacznie bardziej równomiernie rozwiniętą bazą przetwórczą (są to m.in. branże: owocowo-warzywna, jajczarsko-drobiarska i chłodnicza).

Prowadzona do tej pory polityka usuwania dysproporcji w przestrzennym rozmieszczeniu przemysłu spożywczego, a tym samym wzrostu udziału województw wschodnich nie rozwiązała jeszcze problemu. Pozostaje on nadal sprawą otwartą.

UWARUNKOWANIA EKONOMICZNE

TEORETYCZNE ASPEKTY RÓZMIESZCZENIA PRZEMYSŁU SPOŻYWCZEGO

Terytorium kraju stanowi podstawę każdej działalności produkcyjnej. Przedsiębiorstwa występujące na jego terenie powiązane są ze sobą ekonomicznie. Powstaje problem jak najwłaściwszego wykorzystania terytorium kraju dla celów reprodukcji społecznej. Nawiązując do sformułowań zapoczątkowanych na VI specjalnej sesji Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz II Raportu Klubu Rzymskiego, należy dążyć do powstania w skali regionu, kraju, a nawet międzynarodowej — ładu ekonomicznego, społecznego i przestrzennego.

Podstawą wspomnianego ładu jest planowanie przestrzenne, dla którego jest niezbędne planowanie perspektywiczne [13]. Nie można żadnego z węzłowych zagadnień przestrzennych oceniać i rozwiązywać opierając się na przesłankach czy potrzebach dzisiejszych. Perspektywiczne spojrzenie na tę kategorię zagadnień wg A. Secomskiego [13], poparte analizą przeszłości i oceną terażniejszości, pozwala we właściwej skali i prawidłowych proporcjach godzić aktualne i przyszłe potrzeby, dzisiejsze

sze i przyszłe możliwości realizacyjne oraz bieżące i odległe w czasie warunki, w których przychodzi kształtować procesy rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego. W celu prawidłowego badania zjawisk przestrzennych niezbędne jest statyczne i dynamiczne ujmowanie wspomnianych zjawisk. Należy przechodzić od ujęcia statycznego do dynamicznego. Jednocześnie należy podkreślić element długotrwałości procesów przestrzennych, a zwłaszcza konieczność dłuższych okresów, niezbędnych dla kształtowania i uzyskania pożądanych przemian strukturalnych.

Do niezmiernie istotnych w prawidłowym podejściu do planowania przestrzennego (gospodarowania przestrzeni), należy zaliczyć zagadnienia specjalizacyjne w poszczególnych regionach — na tle współpracy międzyregionalnej w świetle potrzeb gospodarki krajowej i terenowego podziału pracy. Dostrzegane są bowiem poważne korzyści płynące z tytułu specjalizacji regionalnej, a także możliwości uzyskiwania poważnych efektów w warunkach umiejętnie organizowanej współpracy międzyregionalnej, a zwłaszcza kooperacji sąsiadujących ze sobą regionów. Występują jednak znaczne trudności wobec konieczności właściwego godzenia ogólnego interesu kraju i całego społeczeństwa z interesami danego regionu i jego ludności. A. Secomski [13] zwraca uwagę na fakt, że nadal zachowują swe znaczenie tradycyjne ujęcia wielu węzłowych zagadnień w skali kraj — region oraz region — poszczególne branże; np. z punktu widzenia potrzeb krajowych podejmuje się szereg decyzji stymulujących rozwój wybranych branż, zwłaszcza o decydującym znaczeniu dla unowocześnienia gospodarki narodowej. Napotyka to niejednokrotnie na odmienne interesy czy potrzeby poszczególnych regionów oraz ich kierunków rozwojowych. Sprzeczności zachodzące pomiędzy ściśle branżowym rachunkiem korzyści i potrzeb oraz kompleksowym ujmowaniem rachunku w skali regionu wymagają dodatkowego uwzględnienia nadrzędnych kryteriów makroekonomicznych. Ważną dziedziną planowania przestrzennego jest łagodzenie dysproporcji międzyregionalnych i wyrównanie poziomu warunków życia ludności, z położeniem nacisku na elementy jakościowe wraz z szerokim potraktowaniem problematyki międzynarodowej¹.

¹ Praktyka lat ubiegłych zmierzała do wyrównania tych różnic głównie w oparciu o przemysł ciężki (wydobywczy, hutniczy, metalowy, maszynowy). Wpływał na to fakt dużych korzyści płacowych jak i pozapłacowych dla ludności. Zabiegano więc o lokalizację przemysłu ciężkiego na terenach, które często z ekonomicznego punktu widzenia nie nadawały się do tego celu. Region — powstały w wyniku terytorialnego podziału pracy, powinien rozwijać się w takich kierunkach do jakich predysponują go szeroko rozumiane zasoby czynników wytwórczych jakie posiada. Proces rozwoju regionu można traktować jako wzrost stopnia wykorzystania zasobów tego regionu. Należy podkreślić, fakt, iż z punktu widzenia społecz-

Procesy przestrzenne wchodzą w zakres ekonomiki regionalnej, którą A. Secomski określił jako „... naukę o prawidłowościach rozwoju społeczno-ekonomicznego i przestrzennego w kraju oraz jego makroregionach i regionach, obejmującą planowe kształtowanie i przestrzenne organizowanie procesów rozwoju społeczno-gospodarczego”.

Polityka regionalna jest planową działalnością państwa i występujących z jego ramienia organizacji, zmierzającą do optymalnego wykorzystania elementów przestrzennych i społeczno-ekonomicznych dla harmonijnego rozwoju regionalnego w oparciu o plan krajowy.

Jako generalny cel polityki i ekonomiki regionalnej przyjmuje się współdziałanie (wraz z innymi dyscyplinami naukowymi) w optymalnym zaspokajaniu potrzeb jednostki, społeczeństwa i gospodarki, w tym również przez koordynację działań na rzecz zapewnienia ładu przestrzennego wraz z kształtowaniem i ochroną środowiska.

Przedmiot, a zarazem główne zadania, ekonomiki regionalnej stanowi [13]:

— racjonalne rozmieszczenie sił wytwórczych, w tym rozbudowa i modernizacja środków trwałych oraz przesunięcie zasobów pracy zwłaszcza kwalifikowanej;

— celowe, a zatem efektywne rozmieszczenie produkcji i usług;

— kompleksowe ujmowanie gospodarki zasobami naturalnymi w regionach również na tle różnic w stanie ich wyposażenia w zasoby wraz z polityką kształtowania i ochrony środowiska;

— terytorialny podział pracy na bazie współpracy międzyregionalnej, w tym specjalizacji regionalnej, kooperacji, zwłaszcza regionów sąsiadujących oraz aktywizacji regionów relatywnie mniej rozwiniętych;

— łagodzenie rozpiętości międzyregionalnych, przede wszystkim zaś zmniejszenia różnic w poziomie podstawowych wskaźników, charakteryzujących warunki bytowe i jakościowe życia ludności;

— efektywność planów regionalnych, wraz z właściwym stosowaniem rachunku ekonomicznego oraz racjonalności społeczno-ekonomicznej i przestrzennej;

— teoria polityki i ekonomiki regionalnej oraz programowania prac naukowo-badawczych, tworzących podstawy czy przesłanki łatwiejszego rozwiązywania w praktyce węzłowych zagadnień regionalnych, z uwzględnieniem nadrzędnej roli kryteriów generalnych, zapewniających ograniczoną jedność planu krajowego i planów regionalnych oraz funk-

nej i makroekonomicznej efektywności gospodarki regiony ekonomiczne powinny stanowić kompleksy produkcyjne o specjalizacji pionowej (tj. od surowca, przez wszystkie stadia obróbki, do produktu finalnego). Takie rozwiązanie zapewnia bowiem wyeliminowanie ogromnej liczby przewozów międzyregionalnych, niezbędnych przy specjalizacji poziomej.

cjonowanie skoordynowanego systemu planów makroregionalnych i regionalnych.

Ekonomika regionalna, teoria rozmieszczenia sił wytwórczych oraz ustalona w oparciu o nią polityka regionalna, służąca aktywnemu i świadomemu kształtowaniu zjawisk gospodarczych w przestrzeni, służą prawidłowemu określeniu lokalizacji. Pojęcie to wraz z drugim „rozmieszczenie” było do tej pory już wielokrotnie używane. Wydaje się jednak, że ze względu na to, iż w literaturze wielu autorów często traktuje te dwa pojęcia synonimicznie właściwe będzie ustalenie ich rozumienia dla celów niniejszej pracy.

Pojęcie lokalizacji odnosi się do wyboru miejsca, np. budowy zakładu, które z punktu widzenia potrzeb ekonomiczno-technicznych i społeczno-gospodarczych zapewni najwłaściwsze warunki jego eksploatacji. W procesie lokalizacji wyróżnia się dwa etapy podejmowania decyzji: lokalizację ogólną, polegającą na określeniu regionu lub miejscowości, w której ma być zbudowany zakład, i lokalizację szczegółową mającą na celu ustalenie konkretnego miejsca budowy zakładu. Termin „rozmieszczenie” oznacza przestrzenne zagospodarowanie obszaru przez sumę lokalizacji zakładów przemysłowych. W dalszym ciągu pracy pojęcia te będą używane zgodnie z przedstawionym znaczeniem.

Czynnikiem najbardziej dynamizującym rozwój gospodarczy, a zarazem wprowadzającym największe zmiany do przestrzennego układu gospodarki narodowej jest przemysł. Jednocześnie w rezultacie ogromnego rozproszenia w przestrzeni rozmieszczenie produkcji staje się głównym problemem całej gospodarki. We współczesnej produkcji społecznej zużywa się ogromne ilości pracy na przewóz surowców, paliwa i gotowych produktów wskutek odległości terytorialnej poszczególnych jednostek, wielkość tych nakładów pracy zależy bezpośrednio od jej organizacji przestrzennej. W związku z tym poszczególne gałęzie przemysłu w zależności od specyfiki ich gospodarki kierują się różnymi zasadami lokalizacyjnymi. W wielu gałęziach przemysłu przetwórczego, odznaczających się nadwyżką kosztów przewozu surowców i paliw w porównaniu z kosztami przewozu produkcji gotowej (bądź wskutek znacznego stosunkowo zużycia surowców i paliwa, bądź wskutek korzystniejszego ekonomicznie przewozu produkcji gotowej) stosowana jest zasada lokalizacji tych gałęzi w pobliżu źródeł surowców i paliwa.

W przypadku przemysłów energochłonnych lokalizuje się je w pobliżu najbardziej ekonomicznych źródeł paliwa i energii.

W przypadku gałęzi przemysłu przetwórczego, odznaczających się większymi kosztami przewozu produkcji gotowej w porównaniu z nakładami na przewóz surowców i paliwa (bądź wskutek małego stosunkowo zużycia surowców i paliwa na jednostkę produkcji gotowej, bądź też

wskutek małej podatności przewozowej tej produkcji w porównaniu z surowcami i paliwem) stosowana jest zasada lokalizacji tych gałęzi w pobliżu odbiorców produkcji gotowej.

Omówione ogólne prawa planowania przestrzennego znajdują zastosowanie we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej. W ostatnich latach coraz większą wagę przywiązuje się do prawidłowego rozwoju gospodarki żywnościowej, jednego z najistotniejszych elementów gospodarki narodowej. Od prawidłowego jej rozwoju zależy bowiem w dużej mierze spełnienie warunku podnoszenia stopy życiowej ludności. Poza rolnictwem najistotniejszym elementem w łańcuchu gospodarki żywnościowej jest przemysł spożywczy. Jest on ze swej natury i specyfiki jedną z najbardziej rozproszonych gałęzi przemysłu. Z uwagi na swe wielorakie powiązania z bazą surowcową i rynkiem zbytu nie jest on szczególnie podatny na działanie prawa koncentracji.

Prawidłowe przestrzenne rozmieszczenie przemysłu spożywczego jest jednym z istotnych warunków podwyższania ekonomicznej efektywności gospodarki żywnościowej. Krążenie dóbr między rolnictwem a przetwórstwem rolno-spożywczym decyduje nie tylko o społecznej efektywności całej gospodarki żywnościowej, ale także o rozwoju produkcji rolniczej. Przemysł spożywczy powoli przekształca się z biernego przetwórcy w aktywnego koordynatora produkcji rolniczej. Mają tu jednak miejsce liczne konflikty, których źródłem jest niedorozwój techniczny bazy przemysłu jak i małej sprawności systemu ekonomicznych powiązań. Sprzężenie zwrotne pomiędzy rolnictwem i przemysłem spożywczym i wzajemne uwarunkowania ich rozwoju nabierają znaczenia w miarę postępującej specjalizacji i związanej z nią rejonizacji produkcji. Związanie rozproszonej terytorialnie produkcji rolniczej ze skoncentrowanym przetwórstwem jest trudne.

Powstaje problem optymalnego rozmieszczenia przemysłu spożywczego zwłaszcza, że stan jego rozmieszczenia w stosunku do baz surowcowych i rynku zbytu nie może być jeszcze uznany za prawidłowy. Powoduje to konieczność dokonywania odległych przewozów surowców i wyrobów gotowych między województwami i regionami kraju. Obecne rozmieszczenie przemysłu spożywczego jest wynikiem jego specyfiki wynikającej z charakteru surowca w większości mało podatnego do transportu lub długotrwałego składowania, technologii produkcji oraz masowości produkcji, jak też historycznych uwarunkowań.

Rozmieszczenie przemysłu spożywczego powinno uwzględniać czynniki:

— ekonomiczne, związane z optymalizacją przestrzennej struktury gospodarki żywnościowej, w tym w szczególności rejonizację produkcji rolnej oraz rozmieszczenie ośrodków konsumpcyjnych;

— społeczne, dotyczące m.in. aktywizacji rejonów mniej rozwiniętych, wyrównywanie dysproporcji przestrzennych w poziomie i warunkach życia ludności, polityki pełnego zatrudnienia.

Z założeń tych wg W. Kamińskiego [6] wynikają dla polityki regionalnej w przemyśle spożywczym następujące kierunki działania:

— tworzenie nowych terytorialnych powiązań żywnościowo-rolnych przez integrację wielu branż przemysłu spożywczego z rolnictwem w skoordynowanych układach przestrzennych o określonej specjalizacji terytorialnej, w tzw. zielonych zagłębiach, tj. w rejonach o intensywnej produkcji rolnej i rozwiniętym przemyśle spożywczym,

— kojarzenie z ośrodkami spożycia, a w szczególności z wielkimi aglomeracjami miejskimi, wyłącznie tych branż przemysłu spożywczego, które są bezpośrednio związane z zaopatrzeniem ludności,

— projektowanie lokalizacji zakładów z pełnym uwzględnieniem właściwej ekonomiki transportu, przez taką wzajemną lokalizację zakładów przemysłu spożywczego i rejonizację produkcji rolnej, aby w maksymalnym stopniu wyeliminować odległe, nieopłacalne przewozy surowców rolnych,

— uwzględnienie roli przemysłu spożywczego jako istotnego czynnika wzrostu gospodarczego miast małych i średnich oraz zapewnienia ściślejszej koordynacji, rozmieszczenia nowych zakładów z uwzględnieniem potrzeb i bilansów stref żywicielskich dużych miast.

BAZA SUROWCOWA I RYNEK ZBYTU

Każda grupa przemysłu, a nawet rodzaj produkcji ma swoje indywidualne założenia lokalizacyjne oparte głównie na rozmieszczeniu bazy surowcowej stanowiącej podstawę produkcji i rozmieszczeniu rejonów zbytu gotowych wyrobów.

Analizując wzajemne relacje wymienionych czynników wielu autorów formułowało zalecenia co do prawidłowości rozmieszczenia branż i lokalizacji zakładów przemysłu spożywczego.

M. Chilczuk [1], badając przemysł spożywczy na terenie woj. białostockiego pod względem lokalizacyjnym, wyróżnił cztery typy zakładów:

- zakłady zorientowane surowcowo,
- zakłady zorientowane konsumpcyjnie,
- zakłady o mieszanej orientacji lokalizacyjnej, surowcowo-konsumpcyjnej,
- zakłady pomocnicze.

Podstawą tego podziału były między innymi koszty transportu surowca, czas przewozu i podatność transportowa surowca; jakość gotowego wyrobu, wielkość rynku zbytu. M. Chilczuk uważa, że wraz z rozwojem

techniki i zmian technologicznych w transporcie i procesach wytwórczych oraz magazynowych, szereg zakładów może przesunąć się z jednej grupy do drugiej.

K. Witkowski [17] sformułował trzy zasady lokalizacji zakładów przemysłu spożywczego. Zdaniem jego zakłady lokalizowane powinny być:

— w dużych ośrodkach konsumpcyjnych (większe miasta i tereny silnie zurbanizowane). Powinny się tam rozwijać te branże przemysłu spożywczego, które przetwarzają produkty rolne na artykuły bezpośrednio szybkiego spożycia,

— na terenach, gdzie występują nadwyżki produktów rolnych. Nadwyżki te powinny być wywożone w postaci jak najbardziej przetworzonej. Wynika z tego, że tam gdzie jest to możliwe należy lokalizować zakłady przemysłu spożywczego niedaleko miejsc uprawy względnie hodowli;

— na obszarach, gdzie występuje deficyt płodów rolnych. W takiej sytuacji powinny być lokalizowane zakłady przetwarzające płody rolne dowożone wyłącznie dla zaspokojenia potrzeb konsumpcyjnych zamieszkującej tam ludności.

Według tych zasad na obszarach o nadwyżkach produktów rolnych powinien rozwijać się przemysł spożywczy w maksymalnym stopniu wykorzystujący możliwości surowcowe. Równocześnie na obszarach deficytowych przemysł spożywczy powinien ograniczać się do przetwórstwa własnych płodów rolnych oraz takiej ilości dowożonych, która jest niezbędna do bezpośredniej konsumpcji.

W. Kamiński [5] uwzględniając rozmieszczenie poszczególnych działów produkcji rolnej, dostosowanie produkcji żywności do potrzeb rynku zbytu i konsumpcji oraz zmniejszenie do minimum przewozów surowców rolnych, wyróżnił trzy zasady lokalizacji zakładów przemysłu spożywczego:

— zakłady przerabiające surowiec łatwo psujący się, stanowiący wagowo i objętościowo dużą masę, trudną do przewozu (ze względu na wysokie koszty transportu i stratę powstałą w jego wyniku) należy lokalizować jak najbliżej bazy surowcowej,

— zakłady produkujące wyroby nietrwałe, podatne na szybkie psucie należy lokalizować jak najbliżej rynku zbytu,

— przy lokalizacji zakładów o większej swobodzie lokalizacyjnej można uwzględnić inne czynniki np. aktywizację regionów słabo rozwiniętych gospodarczo.

Przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych należy również uwzględnić:

— konkurencyjność branż w stosunku do bazy surowcowej (problem

ten występuje zwłaszcza przy uprawach specjalnych, gdy warunki glebowo-klimatyczne sprzyjają uprawom podobnym i w tym przypadku rodzaj uprawy determinuje rodzaj zakładu),

— momenty współzależności (np. powiązanie chłodnictwa składowego z przemysłem mięsnym).

Z omówionych zasad lokalizacji zakładów wynika, że występuje bogactwo powiązań między przemysłem spożywczym, a czynnikami wpływającymi na jego lokalizację. Podjęcie decyzji o lokalizacji zakładu wymaga uwzględnienia konieczności dostaw surowca z wielu miejsc położonych w różnych odległościach oraz szerokiego kręgu konsumentów, zarówno rozproszonych na danym terenie jak i skoncentrowanych w ośrodkach miejsko-przemysłowych. Dużą rolę przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych odgrywają również transport, zasoby siły roboczej, woda — w przypadku branż wodochłonnych oraz wiele innych jak np. potrzeba aktywizacji regionu.

Sformułowane zasady lokalizacji zakładów przemysłu spożywczego nawiązują do pracy A. Webera, który analizując wielkość wskaźnika materiałowego będącego stosunkiem masy surowca zlokalizowanego do masy gotowego produktu wprowadza orientację lokalizacyjną surowcową i rynkową oraz do pracy E. M. Hoovera [4], wg którego „orientacja” na surowce może opierać się na stracie wagi w toku procesu produkcji lub na wyższych kosztach transferu na tonomilę surowców niż na tonomilę produktów; analogicznie „orientacja” na rynek zbytu wynikać może z przyrostu wagi w toku procesu produkcji lub z wyższych kosztów transportu na tonomilę produktów niż na tonomilę surowców. Podobne stanowisko w literaturze polskiej reprezentuje E. Malisz [9], wg którego im bardziej surowiec traci na wadze w czasie obróbki tym większy jest udział nieproduktywnego przewozu i zakłady należy lokalizować blisko bazy surowcowej. Natomiast bliskość rynku zbytu ma znaczenie dla zakładów, w których koszty przerobu są duże a ciężar zużywanego do produkcji surowca — niewielki.

TRANSPORT

Transport wydaje się być po bazie surowcowej i rynku zbytu jednym z najważniejszych czynników lokalizacyjnych. Prawie wszystkie teorie zajmujące się lokalizacją produkcji podkreślają rolę transportu. Jest on przede wszystkim ekonomicznym czynnikiem lokalizacyjnym, ponieważ wywiera zasadniczy wpływ na zwiększenie społecznej wydajności pracy przez umożliwienie osiągnięcia tego samego efektu produkcyjnego przy pomocy mniejszych nakładów oraz przez skrócenie szeroko rozumianego cyklu produkcyjnego. Nie przesądza to jednak faktu, że oprócz problematyki ekonomicznej przy lokalizacji muszą być brane pod uwagę

także swoiste cechy techniczno-eksploatacyjne poszczególnych gałęzi i środków transportu².

Intensywność oddziaływania transportu zależy od rozmiaru zapotrzebowania na usługi transportowe zakładu produkcyjnego, który ma być umiejscowiony w określonym miejscu.

Rozmiar zapotrzebowania na usługi transportowe zależy z kolei od [14]:

— przestrzennego położenia zakładu produkcyjnego w stosunku do innych miejscowości wchodzących do obszaru zaopatrzenia lub rynku zbytu,

— charakteru procesu technologicznego produkcji i związanych z tym norm zużycia surowców i paliwa, ciężaru surowców i materiałów oraz ciężaru gotowego produktu,

— rozmiaru rynku zbytu produktów wytwarzanych przez dany zakład produkcyjny,

W wyniku budowy nowych i udoskonalania istniejących dróg, jak również produkcji i wprowadzania do użytku nowych i coraz bardziej doskonałych środków transportu czynnik transportu może z czasem tracić na swojej ważności.

Koszty transportu

Dla lokalizacji zakładów przemysłu spożywczego istotne znaczenie ma porównanie kosztów przewozu surowca i wyrobów gotowych.

Wpływ kosztów transportu na lokalizację zakładów przemysłu spożywczego na podstawie analizy współczynników materiałowych W_m i transportowych W_t analizował W. Kamiński [5] wg wzorów:

$$W_m = \frac{C_s}{cn},$$

$$W_t = \frac{ts}{tw},$$

w których:

C_s — ciężar surowca,

cn — ciężar wyrobu gotowego,

² Wśród autorów nie ma jednomyślności co do znaczenia tego czynnika. Jedni wysuwają go na pierwszy plan, przypisując innym czynnikom charakter wtórny, dla drugich, uznających za decydujący jakiś inny czynnik lokalizacyjny, transport jest tylko czynnikiem drugoplanowym.

- t_s — stawka taryfowa na przewóz surowca,
 t_w — stawka taryfowa na przewóz wyrobu gotowego.

W przypadku gdy:

- $W_m \cdot W_t = 1$ lokalizacja zakładów z punktu widzenia kosztów transportu jest obojętna,
 $W_m \cdot W_t > 1$ lokalizacja zakładu w rejonie bazy surowcowej,
 $W_m \cdot W_t < 1$ lokalizacja zakładu w rejonie rynku zbytu.

Obok bazy surowcowej, rynku zbytu, transportu do czynników mających wpływ na lokalizację zaliczamy również: siłę roboczą, skalę produkcji, wielkość powierzchni zakładu, warunki zaopatrzenia w wodę, bazę energetyczną. Według A. Fleszara znajomość bilansu siły roboczej jest konieczna przy lokalizacji zakładów zatrudniających powyżej 5 tys. pracowników. Jednak nie tylko ilość siły roboczej jest brana pod uwagę przy lokalizacji zakładu istotne również są jej kwalifikacje mierzone udziałem pracowników inżynieryjno-technicznych w ogólnej liczbie zatrudnionych. W miarę wprowadzania postępu technicznego i technologicznego wzrastają wymagania stawiane pracownikom przemysłu, powstaje zapotrzebowanie na coraz większą ilość pracowników o wysokich kwalifikacjach.

SKALA PRODUKCJI

Następnym z istotnych czynników wpływających na lokalizację przemysłu spożywczego jest skala produkcji lub koncentracja produkcji. Przez wielu autorów obydwie te określenia używane są zamiennie. Przez skalę produkcji można rozumieć rozmiar produkcji ogółem całego przemysłu spożywczego, jak również w przypadku węższego rozpatrywania zagadnienia rozmiary produkcji zakładu lub grupy zakładów. Ponadto pod pojęciem „skala produkcji” można rozumieć wszelkie innowacje, postęp techniczny, specjalizację. Wszystkie czynniki wpływają bowiem na zmianę charakteru produkcji nie w sensie zmiany specyfiki wytwarzanego produktu lecz jej organizacji, i związanej z tym ilości lub wydajności pracy. Często zdarza się, iż zmiany organizacyjne powodują rozwój procesu koncentracji. Niekiedy potrzeba koncentracji produkcji może być czynnikiem aktywizującym zmiany w organizacji produkcji. Jak z tego wynika między skalą produkcji a koncentracją występują wzajemne współzależności. Do tej pory w literaturze ekonomicznej niewiele miejsca poświęcono korzyściom płynącym ze stosowania wielkich skali produkcji [11]. Prawa rozwoju ekonomicznego prowadzą do wzrostu rozmiarów produkcji i to nie tyle w wyniku zwiększania liczby przedsię-

biorstw, co przede wszystkim w drodze powiększania ich potencjału produkcyjnego, a więc w drodze koncentracji produkcji połączonej często z jej specjalizacją i kooperacją. W przypadku zastosowania dużej skali produkcji możliwe są: stosowanie bardziej sprawnych agregatów i maszyn, sprawniejsza organizacja pracy, zwiększenie wydajności pracy, obniżenie jednostkowych kosztów własnych dzięki rozkładaniu się kosztów stałych na większą liczbę jednostek. Stosowanie wielkiej skali produkcji oznacza na ogół postęp techniczny i technologiczny, postęp organizacji pracy i ogólny postęp ekonomiczny.

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNO-POLITYCZNE

Poza omówionymi już uwarunkowaniami ekonomicznymi należy zwrócić uwagę na uwarunkowania o charakterze społeczno-politycznym. Przy ustalaniu rozmieszczenia przemysłu odgrywają one dużą rolę, choć często zdarza się również, iż nie przykładają się do nich takiej wagi na jaką zasługują. Należą do nich: obronność kraju, wyrównywanie dysproporcji w rozwoju gospodarczym pomiędzy poszczególnymi regionami kraju, jak też w poziomie stopy życiowej ludności, niepogarszanie warunków zdrowotnych. Ten ostatni określany częściej jako czynnik ochrony środowiska naturalnego człowieka nabiera ostatnio szczególnej wagi. Wzrost liczby ludności i skali produkcji wpłynęły bowiem na konieczność lepszej ochrony przyrody i bardziej racjonalnego wykorzystania bogactw naturalnych. Duży niepokój wywołuje wzrastające zanieczyszczenie atmosfery i zbiorników wodnych, erozja gleb, szkody wyrządzane światu zwierzęcemu i roślinnemu, a także rozrzucone wykorzystywanie ziemi i bogactw jej wnętrza. W związku z tym przemysł, który ze względu na swoje właściwości wpływa niekorzystnie na środowisko, powinien być lokalizowany w miejscach, w których skutki jego działania będą najmniej odczuwalne.

Istotną rolę, jak już wspomniano, odgrywa wyrównywanie dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami kraju.

Przemysł jest najbardziej dochodową gałęzią gospodarki narodowej. Z przestrzennego punktu widzenia inwestycje przemysłowe w poszczególnych województwach były rozmieszczane nierównomiernie. Koncentrowały się one w województwach lepiej rozwiniętych i w dużych miastach. Prowadzi to do dalszej koncentracji i przestrzennych dysproporcji w życiu gospodarczym kraju, jak również różnicuje niekorzystnie poziom stopy życiowej ludności. Stopa życiowa nie licząc dużych miast wojewódzkich spada z zachodu na wschód [7].

Istniejącą strukturę przestrzenną, zawierającą dość znaczne dysproporcje w różnych działach życia gospodarczego i społecznego, można zmie-

nić jedynie przez właściwą lokalizację nowych inwestycji. Celowe jest zatem dążenie do stopniowego zmniejszania dysproporcji w zagospodarowaniu przestrzennym całego kraju.

LITERATURA

1. Chilczuk M.: Rozwój i rozmieszczenie przemysłu rolnego i rolno-spożywczego w woj. białostockim. Pr. geogr., IG PAN 1961.
2. Eckert M.: Przemysł rolno-spożywczy w Polsce w latach 1918-1939. Wyd. nauk. Uniwersytetu im. A. Mickiewicza Poznań, 1974.
3. Engländer O., Emil Sax': Verkehrsmittel und die Lehre von Verkehr (Schmolers Jahrbuch 1924).
4. Hoover M.: Lokalizacja działalności gospodarczej, PWN Warszawa 1962.
5. Kamiński W.: Problemy przestrzenne rynku rolnego i gospodarki żywnościowej, PWE Warszawa 1969.
6. Kamiński W.: Ekonomia i organizacja przemysłu spożywczego. WNT Warszawa 1977.
7. Leszczycki S.: Geografia a planowanie przestrzenne i ochrona środowiska, PWN Warszawa 1977.
8. Lösch A.: Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji. PWE Warszawa 1961.
9. Malisz E.: Lokalizacja przemysłu. Zasady ogólne. PWT Warszawa 1962.
10. Palander T.: Beiträge zur Standorttheorie. Uppsala 1935.
11. Pawłowski Z.: Korzyści wielkiej skali produkcji w przedsiębiorstwie przemysłowym, Ekonomista 2/75.
12. Probst A.: Efektywność przestrzennej organizacji produkcji, PWN Warszawa 1970.
13. Secomski A.: Ekonomia regionalna — jej podstawy i miejsce w systemie nauk społecznych. Rada Narodowa. Gospodarka. Administracja 1/77.
14. Tarski I.: Transport jako czynnik lokalizacji produkcji, PWE Warszawa 1967.
15. Thünen J. H.: Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Jena 1921.
16. Weber A.: Über den Standort der Industrien. Tübingen 1909.
17. Witkowski E.: Zasady rozmieszczenia przemysłu w planie perspektywicznym. Biul. KPZK 7/1961.

Ганна Романовска

УСЛОВИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Резюме

Проблема размещения промышленности приобретает по мере социально-экономического развития страны все более существенное значение. Отдельные отрасли промышленности руководствуются различными локализационными принципами. Это вытекает из их специфичности, необходимости приближения к источникам сырья, энергии, путей сообщения, воды и др. Часто необходимо сов-

местное наличие многих факторов для исправного функционирования промышленности. В таких случаях возникает проблема выбора такой локализации, которая была бы оптимальной с экономической точки зрения. Одновременно должно быть соблюдено условие пропорциональности общественного производства в пространстве, т.е. гармонического размещения всей продукции в рамках каждого экономического района и всей страны.

Пищевая промышленность, подобно другим отраслям промышленности, встречается с трудностями в оптимальном размещении продукции. Эта промышленность является, по своему характеру и специфичности, одной из наиболее рассеянных отраслей промышленности. Она постепенно преобразуется от пассивного производителя на активного координатора сельскохозяйственного производства. В литературе по указанному предмету занимающейся общими принципами размещения пищевой промышленности, приводятся два основных аспекта: экономический (связанный с оптимизацией пространственной структуры продовольственного хозяйства) и социальный. Среди экономических факторов особо важное место занимают: сырьевая база, рынок сбыта, транспорт и масштаб производства, а среди социальных факторов — необходимость выравнивания межрайонных диспропорций, охрана природной среды и обороноспособность страны.

Hanna Romanowska

SPATIAL CONDITIONS OF LAYOUT OF THE FOOD INDUSTRY ENTERPRISES

Summary

The industry layout problem is gaining, along with the socio-economic development of the country more and more in importance. Particular branches of the industry are guided by different principles of location. It is connected with their specificity, necessity of approach to the sources of raw materials, energy, communication lines, water, etc. Often the action of many factors is necessary for an efficient functioning of the industry. Then such location should be chosen, which proved to be optimum from the economic viewpoint. At the same time the condition of proportionality of social production in space, i.e. harmonious layout of the whole production within particular economic regions of the whole country, should be observed.

The food industry, like other industry branches, is meeting difficulties in the production layout. This industry belongs, owing to its character and specificity, to one of most dispersed industry branches. It is transforming gradually from a passive processor into an active coordinator of the agricultural production. In the literature on the problem dealing with general principles of the layout of food industry enterprises, two basic aspects are mentioned: economic (connected with optimization of the spatial structure of the food industry) and social one. Among economic factors a particularly important place occupy: raw material base, transport and production scale, whereas among social factors — necessity of levelling of the interregional disproportions, natural environment protection and country defense.