

Miejsce kolei w tworzeniu Produktu Krajowego Brutto

1. Produkt krajowy brutto (PKB)

Produkt krajowy brutto (PKB) stanowi kategorię administracyjno-prawną i ekonomiczną. W rozumieniu administracyjno-prawnym w Polsce Produkt Krajowy Brutto obliczany jest przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego i ogłaszany w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”¹.

Produkt krajowy brutto jest wielkością ekonomiczną, a ściślej biorąc, wielkością makroekonomiczną. Obrazuje ona rozmiary działalności produkcyjnej, końcowy rezultat działalności produkcyjnej lub sumę dochodów pierwotnych. Zakłada się, że wymienione trzy kategorie są sobie równe.

Kwota PKB obliczona bądź w każdym kraju suwerennie, bądź oszacowana przez organizację międzynarodową dla poszczególnych krajów, stanowi kryterium porównań międzynarodowych poziomu rozwoju gospodarczego i dynamiki zmian tego rozwoju. Najczęściej stosowanym wskaźnikiem porównań jest kwota średniej wartości PKB przypadająca na jednego mieszkańca².

2. Produkt Krajowy Brutto a dochód narodowy

Polacy, którzy odbyli wyższe studia do 1990 roku – bez względu na kierunek studiów – mieli okazję zapoznania się z wykładem z ekonomii politycznej socjalizmu. Wydaje się, że mało kto z nas słuchał pilnie tego wykładu, a obecnie już przecież nic z niego nie pamięta. Być może faktycznie tak jest. Ale jeśli ktoś nie pamięta tego wykładu, to musi sobie zadać pytanie, jaką wiedzą teoretyczną

dysponuje z zakresu ekonomii i przy jakiej okoliczności nabył tę wiedzę. Na wykładach „Latającego Uniwersytetu” organizowanego przez grono osób związanych z KOR? Poprzez samodzielne studia w polskich i zagranicznych bibliotekach? A może na seminariach, na które oddelegowywał zakład pracy po 1990 r. – tylko czy na tych seminariach podejmowano dyskusję o makroekonomii, czy też były to seminaria wyłącznie z zakresu zarządzania i ekonomiki przedsiębiorstwa, a więc z zagadnień, które zaliczamy do mikroekonomii?

Wiedza z zakresu makroekonomii wśród osób z wykształceniem ekonomicznym jest zazwyczaj skromna, a wśród osób o innym wykształceniu zapewne jeszcze skromniejsza, choć w wielu przypadkach dyskutujemy o polityce gospodarczej i chcąc nie chcąc posługujemy się kategoriami makroekonomicznymi. Przynajmniej tak nam się wydaje.

Na przełomie XX i XXI w. niewiele osób w Polsce chce potwierdzić, iż jeśli ma jakieś wyobrażenie o ekonomii, to u podstaw znajduje się teoria marksistowska. Karol Marks zaliczany jest do klasyków ekonomii i na całym świecie nie ma powodu, aby się wstydzić, że coś się zna z jego teorii. Jedną z głównych tez teorii K. Marksa brzmi, iż źródłem wartości jest praca społeczna (abstrakcyjna)³.

Ale problemem, który nas najbardziej nurtuje, nie jest pytanie, skąd pochodzi wartość, a pytanie, w jaki sposób zachodzi proces podziału skumulowanej wartości.

Obecnie studentom prezentowana jest bardzo prosta formuła: „Produkt narodowy brutto (PNB) to wartość PKB powiększona o dochody netto z własności i pracy za granicą. Jeśli od PNB zostanie odjęta wartość amortyzacji, to uzyskuje się produkt narodowy netto (PNN). Jeśli produkt narodowy netto zostanie wyrażony w cenach czynników produkcji to obliczona wartość stanowić będzie dochód narodowy (DN)”.

¹ Zob. art. 3 ustawy z dnia 26 października 2000 r. o sposobie obliczania wartości rocznego produktu krajowego brutto. Dz. U. Nr. 114, poz. 1188.

² Wypada podkreślić, iż zarówno wartość PKB, jak i liczba mieszkańców poszczególnych państw jest szacowana, a szacunki te mogą znacznie odbiegać od rzeczywistości. Ogłoszenie wyników ostatniego Spisu Powszechnego w Polsce uświadomiło, iż liczba ludności faktycznie żyjącej w naszym kraju znacznie odbiega od wielkości szacowanych. Szacunki wartości PKB zapewne jeszcze bardziej odbiegają od rzeczywistości niż szacunki liczby ludności.

³ Zob. K. Marks: *Kapitał. T.I.* W: K. Marks, F. Engels: *Dzieła. T. 23.* Warszawa 1968, s. 50.

Róża Luksemburg zajmowała się – oczywiście dziś musimy dodać „w ujęciu niezbędnym dla prowadzenia walki klasowej” – problemem procesu reprodukcji rozszerzonej⁴. To zagadnienie jest niezwykle ważne, gdyż reprodukcja odbywa się na podstawie decyzji, jaką część dochodu narodowego przeznaczamy na konsumpcję, a jaką na inwestycje (netto).

Podjąłem się przygotowania tego referatu, gdyż jestem uczniem profesora R. Bauera, który pracował w zespole autorów podstawowego podręcznika z ekonomii pt. „Zarys teorii gospodarki socjalistycznej”⁵. Ten podręcznik zawiera wiedzę z makroekonomii, której część jest uniwersalna, czyli może być przydatna do analizowania funkcjonowania gospodarki polskiej po 1989 r., tj. w okresie transformacji z gospodarki nakazowo-rozdzielczej, w której dominującą rolę odgrywał sektor państwowy, do gospodarki rynkowej, w której nadal istotną rolę odgrywa ten sektor. Właśnie uniwersalność wiedzy z makroekonomii, którą nabyłem podczas studiów w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w latach 70. minionego wieku, legitymizuje moje prawo, a także wszystkich osób, które uzyskały wykształcenie do 1990 r., do dyskusji o współczesnej gospodarce.

3. Wartość (użytkowa) usług transportowych kolei oraz inwestycje odtworzeniowe i rozwojowe w transporcie kolejowym

Transport jest zaliczany do sektora usług produkcyjnych. „Badając wzajemne związki między transportem a dochodem narodowym nie można się ograniczać do przedstawienia roli transportu w tworzeniu dochodu narodowego. Istnieje również zależność odwrotna – podział dochodu narodowego przesądza rozwój transportu i wyznacza w ten sposób możliwości zaspokojenia potrzeb transportowych powstałych zarówno na tle procesu produkcji, jak i konsumpcji społecznej”⁶.

W od lat 80. minionego wieku, tj. od chwili uruchomienia linii kolei wysokich prędkości

(TGV, a następnie ICE i Pendolino), w transporcie kolejowym spotykamy się ze zjawiskiem znacznego wyprzedzenia zużycia moralnego w stosunku do zużycia technicznego środków trwałych. W ruchu pasażerskim, a po części także w ruchu towarowym, prędkość handlowa na poziomie poniżej 60 km/h w ogóle nie jest akceptowana w ruchu międzyregionalnym i transkontynentalnym, a dopiero prędkość handlowa na poziomie 200 km/h powoduje, iż kolej jest uznawana na środek transportu atrakcyjniejszy od samochodu i samolotu. Powstała w XIX i XX w. sieć linii kolejowych, remontowana i modernizowana, traktowana jest obecnie jako przestarzała, choć pod względem technicznym – w tym zapewnienia bezpieczeństwa ruchu – jest w stanie co najmniej zadowalającym. Skoro popyt (czyli poziom potrzeb i akceptacja dla ceny usługi) na usługi transportu kolejowego, z wyłączeniem przewozów pasażerów pociągami wysokich prędkości, drastycznie spadł w całej Europie, to możemy stwierdzić, iż wartość (użytkowa) tych usług zasadniczo zmniejszyła się. Reakcją ze strony właściciela kolei musi być decyzja: albo zamykamy biznes (popyt się zmniejszył, a zysków nie udaje się osiągnąć), albo inwestujemy, aby stworzyć warunki dla wykonywania usług o wysokiej wartości (użytkowej). Poza nielicznymi wyjątkami, właścicielem przedsiębiorstw kolejowych w Europie, w tym w Polsce, są poszczególne państwa. Oznacza to, że władze państwowe muszą podejmować decyzje o inwestycjach w transporcie kolejowym, w ramach szerszej decyzji, jaką część dochodu narodowego znajdującego się w dyspozycji państwa, przeznaczyć na inwestycje, a jaką na konsumpcję społeczną.

Przyspieszenie zużycia moralnego infrastruktury i taboru kolejowego powoduje, iż do inwestycji odtworzeniowych trzeba zaliczyć wyższą wartość nakładów, niż wynikałoby to z amortyzacji środków trwałych ustalonej według zużycia technicznego. W praktyce gospodarczej mamy poważny kłopot przy ustaleniu, które inwestycje w transporcie mają charakter odtworzeniowy, a które z nich przyczyniają się do zwiększenia potencjału kolei (i dlatego można je zaliczyć do inwestycji netto).

⁴ R. Luksemburg: *Akumulacja kapitału*. Warszawa 1963, s. 69-70.

⁵ R. Bauer, J. Beksiak i inni: *Zarys teorii gospodarki socjalistycznej*. Warszawa 1965.

⁶ R. Bauer: *Polityka reprodukcji transportu*. W: *Ekonomika transportu* (praca zbiorowa pod red. A. Piskozuba). Warszawa 1979, s. 218.

4. Podział pionowy i poziomy przedsiębiorstw transportu kolejowego oraz rozdział produkcji od konsumpcji w transporcie kolejowym

Jak długo w Europie powszechnie stosowany był model zintegrowanego pionowo przedsiębiorstwa kolejowego, tak długo nie było problemu ze zdefiniowaniem roli transportu kolejowego w gospodarce. Państwowe przedsiębiorstwa kolejowe (jak np. PKP) wykonywały usługi, a elementem integralnym wykonania usługi przewozowej była eksploatacja drogi kolejowej. Całość działalności kolei bezdyskusyjnie zaliczano do sfery produkcyjnej gospodarki.

Od chwili wprowadzenia dyrektywy 440/91 EWG w Europie wprowadzono obowiązek przeprowadzenia rozdziału między działalnością zarządcy infrastruktury a operatorów (czyli przewoźników pasażerskich i towarowych). Nastąpił pionowy podział w transporcie kolejowym – oddzielono czynności eksploatacji, remontowania i rozbudowy infrastruktury od czynności wykonywania przewozów po uzyskaniu dostępu do infrastruktury przez przewoźników. Dopuszczenie w Europie do działania prywatnych przewoźników oraz podział organizacyjny państwowych przewoźników (np. w Polsce wydzielenie PKP Cargo S.A., PKP InterCity Sp. z o.o. i PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.) odzwierciedla podział poziomy wśród przedsiębiorstw transportu kolejowego. Jednak ten obraz nie jest jednorodny, gdyż przeprowadzony podział struktur organizacyjnych nie jest koherentny. W Polsce utworzono na bazie dawnego przedsiębiorstwa PKP nie tylko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i operatorów, ale także PKP LHS Sp. z o.o., która jest jednocześnie zarówno zarządcą infrastruktury, jak i przewoźnikiem CARGO, a więc przedsiębiorstwem kolejowym zintegrowanym pionowo.

Gdyby w Europie w ostatnich dekadach XX wieku przedsiębiorstwa kolejowe zintegrowane pionowo uzyskiwały zyski, nie byłoby dyskusji, czy kolej w ogóle przyczyniała się do wytworzenia produktu krajowego brutto (PKB), czy też dochodu narodowego (DN) w poszczególnych gospodarkach narodowych. Skoro jednak były to przedsiębiorstwa przynoszące notorycznie stratę i subwencjonowane z budżetów państwowych, to powstaje

wątpliwość, czy kolej faktycznie przyczyniała się do tworzenia PKB i DN⁷.

Podział pionowy przedsiębiorstw kolejowych – którego unika się na innych kontynentach, m.in. w Stanach Zjednoczonych i Japonii – powoduje, iż aktualne staje się pytanie, czy nie jest tak, że działalność przewoźników przyczynia się do wytwarzania produktu krajowego brutto, natomiast działalność zarządców infrastruktury należało by raczej zaliczyć do sfery konsumpcji społecznej, która odbywa się dzięki wykorzystaniu wartości wypracowanych w sektorze produkcyjnym gospodarki.

5. Problemy do dyskusji nad wkładem zarządców infrastruktury oraz przewoźników kolejowych do Produktu Krajowego Brutto

W ustawie z 26 października 2000 r. przedstawiona jest następująca definicja:

„PKB [jeśli jest rozumiany jako efekt działalności gospodarczej – przyp. autora], obliczany jest w cenach rynkowych i równa się sumie wartości dodanej krajowych jednostek produkcyjnych powiększonej o podatki od produktów i pomniejszonej o dotacje do produktów⁸”.

W odniesieniu do działalności zarządców infrastruktury podstawowy problem rodzi określenie ceny rynkowej. Są w Europie kraje, w których usługa dostępu do infrastruktury świadczona jest nieodpłatnie. Cena rynkowa wynosi 0 (zero). Znany jest pogląd, iż w matematyce nie występuje liczba 0 (zero), gdyż nie ma takiej wartości matematycznej. „0” (zero) jest pojęciem filozoficznym, a nie matematycznym. Ten pogląd może nam posłużyć do wyjaśnienia, dlaczego usługi dostępu do infrastruktury, choć świadczone przez państwowego zarządcę infrastruktury bezpłatnie, mają wartość (dodatnią) w ujęciu

⁷ Nie należy mylnie interpretować sytuacji, iż w niektórych latach w dekadzie lat 90. ubiegłego wieku przedsiębiorstwo państwowe PKP nie wykazywało straty. W PKP przez wiele lat nieprawidłowo wyceniano np. odpisy amortyzacyjne i z tego powodu sztucznie utrzymywano pozytywny wynik bilansowy. O „kreatywnej” rachunkowości państwowych przedsiębiorstw kolejowych w Europie Zachodniej i Centralnej wypowiedziano się już wielokrotnie, m.in. na konferencjach europejskich ministrów transportu. Zob. M. Ponti: *Report. [W:] What role for the railways in Eastern Europe. Round Table 120. OECD/ECMT, Paris 2002.*

⁸ Art. 3, ust. 1.

makroekonomicznym i z tego powodu usługi zarządcy powinny być zaliczane do sektora usług produkcyjnych.

Jeśli w gospodarce rynkowej (dokładnie rzecz ujmując – w jej modelu) wszelka działalność gospodarcza jest realizowana poprzez rynek i na nim weryfikowana jest wartość towaru (uprzedmiotowionego) lub usługi (nieuprzedmiotowionej), to usługa zarządcy infrastruktury kolejowej świadczona jest dla uczestników rynku występujących po stronie popytowej. Jednak państwo – występując w roli regulatora rynku – „świadomie ingeruje” w mechanizm rynkowy. Jeśli cele makroekonomiczne, ekologiczne i społeczne to uzasadniają, państwo może wstąpić w rolę pośrednika na rynku, który towary lub usługi „kupi” od producenta i „odsprzedaje” za cenę równą 0 (zero). Niestety w takim przypadku obie ceny są wynaturzone. Cena zakupu – równa subwencji dla producenta – jest arbitralnie ustalona przez jedynego nabywcę, czyli państwo (jego agendę), Cena zbytu, równa 0 (zero), jest „filozoficzna”, czyli nie jest wartością odzwierciedlającą stosunek podaży do popytu.

O tym, iż państwo często musi rozważyć stosowanie ceny równej 0 (zero), świadczy choćby przypadek z ostatnich miesięcy, związany z użytkowaniem płatnej autostrady A2 na odcinku między Koniną a Wrześnią. Kierowcy ciężarówek nie chcą płacić za przejazd autostradą i odkąd wprowadzono opłatę, jeżdżą równoległe biegnącą, starą drogą nr 92. Nagły wzrost ruchu ciężkich pojazdów na drodze prowadzącej przez miejscowości wzbudził protest mieszkańców, którzy żądają, aby państwo skłoniło kierowców do użytkowania autostrady. Zapewne państwo będzie musiało sięgnąć po rolę pośrednika między prywatnym operatorem odcinka płatnej autostrady a prywatnymi przewoźnikami samochodowymi.

Nie sposób przecenić następującego stwierdzenia:

Zarządca infrastruktury kolejowej, bez względu na sposób rozliczania z nim wykonania usługi udostępniania publicznej infrastruktury kolejowej, należy do sektora usług produkcyjnych.

Ponieważ przewoźnicy kolejowi CARGO, np. PKP Cargo S.A., wykazują dodatni wynik swej działalności, nie ma wątpliwości, czy ich działalność stanowi wkład do produktu kra-

jowego brutto (PKB). Wątpliwość może jednak budzić działalność przewoźników pasażerskich. Otóż i oni mają swój wkład, jednak dla liczbowego obliczenia tego wkładu konieczne jest uwzględnienie specyfiki rynku, na którym państwo powinno wystąpić w roli wystarczająco hojnego pośrednika.

Jeśli państwo (jego aparat) uzurpuje sobie prawo do posiadania wiedzy, co jest lub co nie jest potrzebne społeczeństwu i gospodarce, to musi ono (jego aparat) też sprostać zadaniu, aby być dostatecznie hojnym w subwencjonowaniu i utrzymać subwencje na takim poziomie, którego przekroczenie sprzyja występowaniu marnotrawstwa.

Budżet w Polsce jest „trudny” odkąd skończyliśmy z „propagandą sukcesu”. Nie jest to stwierdzenie propagandowe. Gros majątku trwałego eksploatowanego przez kolej w Polsce wyprodukował polski przemysł w latach 70. i 80. ubiegłego wieku. Od 1990 r. występuje dramatyczny spadek popytu na wyroby tego przemysłu, gdyż państwowa kolej nie ma środków na inwestycje. Nie może ich mieć, gdyż budżet nie jest „hojny” dla kolei, żeby nie powiedzieć wprost – właściciel (ciągle zastrzegając się, że nie robi tego świadomie) doprowadził do ruiny państwowy transport kolejowy i przemysł pracujący na rzecz kolei. Wytłumaczeniem jest brak środków w budżecie oraz „prawdziwa troska”, aby przekazane środki nie były marnotrawione.

Europejski model transportu kolejowego zakłada zaangażowanie środków publicznych w dofinansowanie:

- rozwoju infrastruktury,
- modernizację taboru,
- dofinansowanie działalności eksploatacyjnej w zakresie eksploatacji infrastruktury oraz wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich.

Uzasadnieniem dla tego modelu są cele europejskiej polityki transportowej. Organy Unii Europejskiej dążą do zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*) systemu transportowego, z pełną świadomością braku zdolności do konkutowania przez kolej na rynku, na którym sprawnym i efektywnym środkiem transportu jest samochód osobowy i ciężarowy. Organy UE uwzględniają jednak, iż w ujęciu makroekonomicznym transport samochodowy jest mniej efektywny niż w rachunku mikroekonomicznym, gdyż ani przewoźnicy, ani użytkownicy transportu sa-

mochodowego nie ponoszą w pełnym zakresie kosztów zewnętrznych funkcjonowania tej gałęzi transportu⁹.

6. Podsumowanie

Oczywiście wnioski każdy musi wyciągać samodzielnie.

Potrzebny jest jednak komentarz na zakończenie.

Problemy makroekonomiczne są zawile i nie można o nich dyskutować powierzchownie, jeśli chce się dojść do prawidłowych wniosków.

Osoby, które zaangażowane są w funkcjonowanie aparatu państwowego w Polsce lub aparatu Unii Europejskiej, stają przed zadaniem bardzo trudnym, jeśli mają do określenia zadania regulatora rynku bądź do wykonania te zadania. Muszą one rozumieć zachowanie podmiotów na rynku po stronie podażowej i popytowej oraz mechanizm funkcjonowania rynku. Jest to wiedza z zakresu mikroekonomii. Ale zadania regulatora mają przede wszystkim charakter makroekonomiczny. Więc wiedza z zakresu makroekonomii jest również potrzebna.

Pojęcie produktu krajowego brutto (PKB) jest pojęciem makroekonomicznym. Ono dobrze ilustruje poziom rozwoju gospodarki, ale zadanie obliczenia PKB, szczególnie jego części wytworzonej w transporcie kolejowym, stanowi wyzwanie dla zespołów naukowców i pracowników administracji państwowej.

Brak wiedzy, lub ułomna wiedza, na ile kolej, w tym zarządcy infrastruktury kolejowej, przyczyniają się do wytworzenia produktu krajowego brutto (PKB) nie może być usprawiedliwieniem, aby fałszywie twierdzić, że kolej konsumuje dochód narodowy.

Istniejący brak pełnego obrazu o roli kolei w gospodarce polskiej i europejskiej nie może być także uzasadnieniem dla decyzji o powstrzymaniu lub ograniczeniu subwencji dla kolei. Każdy kolejny rok zaniechań w zasilaniu finansowym kolei państwowej, w tym zarządców infrastruktury, pogłębia degradację tej gałęzi transportu i utrudni odbudowę jej pozycji w europejskim systemie transportowym, w którym się walczy o ograniczenie ekspansji transportu samochodowego i o

zahamowanie wzrostu kosztów zewnętrznych powstających w związku z ruchem samochodów.

Referat opublikowany w:

*Renesans Kolei Kluczem Zrównoważonego Rozwoju,
Konferencja Międzynarodowa, Warszawa,
11 września 2003 r., s. 34-38.*

⁹ Zob. *Charging for transport infrastructure use: the Commission proposes a revision of the current Community framework*. IP/03/1097. Brussels 2003.