

Teoria preferencji przestrzennej – w stronę austriackiej teorii geopolityki

Autor: **Wiktor Hopls**

Wstęp

Jednym z ważnych osiągnięć austriackiej szkoły ekonomii jest tzw. teoria procentu oparta tylko na teorii preferencji czasowej. Jej dzieje są o tyle ciekawe, że najbardziej konsekwentnym zwolennikiem tej teorii był Amerykanin Frank Fetter, który celnie krytykował resztki podejścia produktywnościowego do procentu, jakie można znaleźć u Böhm-Bawerka. Fetter wyrażał się w tym względzie nawet jaśniej od samego Misesa, chociaż tworzył wcześniej (Fetter zmarł w roku wydania *Human Action* w Stanach Zjednoczonych) i dlatego dzisiaj najbardziej wyrafinowani znawcy austriackiej teorii (Herbener, Salerno) w kwestii procentu odwołują się głównie do Fettera, a nie do Misesa.

Dokonania Fettera na polu teorii procentu skłoniły mnie do sformułowania analogicznej nowej teorii geografii ekonomicznej. Na razie najbardziej rozwinąłem polityczne implikacje tej teorii, dlatego poniższy tekst traktuje przede wszystkim o austriackiej teorii geopolityki opartej tylko na teorii preferencji przestrzennej.

Preferencja przestrzenna

Działający człowiek bierze pod uwagę następstwo czasowe — tę samą satysfakcję chce osiągnąć wcześniej niż później. Tak samo działający człowiek bierze pod uwagę przestrzeń. Działając w danym miejscu, pokazuje, że woli ten sam cel osiągnąć **bliżej** niż **dalej**. Ten fakt nazywam **preferencją przestrzenną**. Tak jak w przypadku rozważań czasowych musimy pamiętać o dwóch odrębnych kwestiach:

- Tę samą satysfakcję wolimy bliżej niż dalej.
- Niektóry rodzaj dóbr możemy wyprodukować tylko w konkretnych miejscach — satysfakcję ze zdobycia Mount Everest możemy czerpać tylko na wierzchołku Everestu. Nie zmienia to faktu, że jeśli byłyby dwa, nieodróżnialne od siebie Everesty, to *ceteris paribus* wybralibyśmy ten

bliżej nas. Analogią czasową są tu słynne lody w zimie i w lecie — działający człowiek uznaje je za inne dobra i dlatego niekoniecznie preferuje gałkę lodów o smaku mango-marakuja w styczniu niż fizycznie tę samą gałkę lodów lipcu. Jeśli jednak człowiek w lipcu ma do wyboru zjeść lód teraz i jutro, to wybierze dziś, jeśli nie spodziewa się zmiany pogody, zmęczenia upałem itp. Analogicznie — jeśli do wyboru człowiek ma dwa lokale tej samej firmy (i nie jest przywiązany do konkretnego miejsca i ludzi tam pracujących), to wybierze ten lokal, który jest bliżej.

Renta przestrzenna

Oczywiście analogii czasu i przestrzeni nie da się ciągnąć wszędzie i w nieskończoność. O ile czasowa struktura ludzkiego działania i, co za tym idzie, procesów produkcyjnych prowadzi do wykształcenia się jednolitej pieniężnej „ceny czasu” — procentu — w gospodarce pieniężnej, o tyle nie ma analogicznej jednolitej ceny za bliskość w całej gospodarce. Nie zmienia to faktu, że w gospodarce istnieje premia za dobre położenie — w podręcznikach ekonomii (a także choćby w *Ludzkim działaniu* lub *Ekonomii wolnego rynku*) nazywana zwykle rentą lokalizacyjną. Ja będę nazywał tę premię **rentą przestrzenną**.

Przymiotnik lokalizacyjna wydaje się lepiej odróżniać miejsca unikalne ze względu na specyficzne wartościowanie ludzi — np. renta za położenie działki w Alpach i unikalnych widoków tamże. Renta przestrzenna jest pojęciem szerszym. Jeśli mieszkańcy Krakowa jedzą perliczki niehodowane w swoim mieście (zwierzęta te kiepsko znoszą smog), to hodowla perliczek będzie tym bardziej dochodowa, im bliżej Krakowa zostanie zlokalizowana — będzie to uniwersalny i powszechny czynnik wpływający na wartość nieruchomości.

Koszty transportu

W stanie równowagi rentę przestrzenną między „bliżej” a „dalej” wyjaśniają koszty transportu z miejsca A do miejsca B. Jeśli perliczki osiągają najwyższą cenę w B, to ich produkcja w A będzie w równowadze warta: $CENA\ PERLICZEK\ W\ B - KOSZT\ TRANSPORTU\ Z\ A\ DO\ B$. Warto tu zaznaczyć, że nie łamię w tym miejscu prawa imputacji. Oczywiście jest, że prawidłowe, rozwlekłe wyjaśnienie tego procesu brzmi: jako że ludzie w B wysoko cenią mięso perliczek, to będzie opłacało się zatrudnić czynniki produkcji potrzebne do transportu z A do B i

odciągając je od innych alternatywnych zastosowań; konkurencja między przedsiębiorcami będzie prowadziła do tego, że na sprzedaży perliczek z A do B nie będzie można zarobić ponadstandardowego zysku, więc ceny perliczek w A będą dążyć do tego by równały się cenom w B pomniejszonym o koszty transportu. Czyli to, co mogliśmy zawrzeć w 27 słowach, zapisaliśmy w 70. Już od Ockhama ludzie intelektualnie wolą „krócej” od „dłużej”, ale to temat na inny artykuł.

Różnorodność ziemi i trudności z jej produkcją

Przestrzeń jest pierwotnym czynnikiem produkcji. Natomiast przestrzeń przekształcona przez człowieka — np. w drogę — jest już dobrem kapitałowym. Stopa zwrotu z kapitału powinna się wyrównywać we wszystkich przedsięwzięciach, więc teoretycznie nie powinno być np., dróg, które systematycznie zarabiają więcej lub mniej. Tak jednak się nie dzieje, bo przestrzeń dana nam przez naturę nie jest jednolita. Dużo łatwiej zbudować drogi na nizinach północnej Europy (Francji, Niemiec, Polski) niż na poprzecinanych pasmami górskimi terenach Norwegii.

Oczywiście pomocny jest tu rozwój wiedzy inżynierskiej człowieka — umiejętność budowy tunelów, mostów łączących górskie przełęcze czy brzegi cieśnin morskich. Budowa takich obiektów jest jednak skomplikowana i wymaga użycia nieporównanie większej puli zasobów niż budowa zwykłej autostrady na równinie bez podmokłych terenów. Dlatego też drogi i inna infrastruktura transportowa zostaną wybudowane w mniej sprzyjających warunkach jedynie wtedy, gdy koszt transportu towarów drogami prostymi do wybudowania (korytarzami geograficznymi) jest na tyle wysoki, by uzasadnić wydatki kapitałowe niezbędne dla zbudowania szlaków komunikacyjnych. Czasami do danej przestrzeni życiowej prowadzi naturalnie więcej niż jeden korytarz geograficzny. W takich sytuacjach dochodzi do układu dwu lub wielobiegunowego i właściciele korytarzy muszą uzgadniać strefy wpływów, jeśli chcą maksymalizować renty przestrzenne i lokalizacyjne.

Unikalne korzyści ze szlaku handlowego

To wszystko prowadzi nas do wniosku, że właściciele istniejących szlaków handlowych są często monopolistami naturalnymi w ujęciu Misesowskim. Mogą

podnosić ceny za tranzyt powyżej zwyczajnych zwrotów z kapitału potrzebnego do budowy drogi. Szczególnymi przypadkami są tutaj kanały w rodzaju panamskiego lub przesmyki górskie. Oczywiście — można dostać się z Oceanu Atlantyckiego na Spokojny okrężną drogą, skorzystać z transportu lotniczego lub wybudować inny kanał, jednak istnieje duża przestrzeń pomiędzy zwyczajnym zwrotem z kapitału a zwrotem, który by skłonił do korzystania z alternatywnych dróg lub budowania nowych kanałów żeglugowych.

Warunki techniczne i ekonomiczne wyznaczają, czy w danym przypadku mamy do czynienia z przewagą kosztową transportu morskiego, która prowadzi do talassokracji, czy też z przewagą kosztową lądowych dróg transportu, co z kolei prowadzi do tellurokracji. Wszystkie te sytuacje oczywiście są tymczasowe i mogą się zmieniać w dynamicznych warunkach rynkowych, co nie zmienia faktu, że w rzeczywistości zmieniają się nader rzadko. To sprawia, że często postulowana równowaga sił nie jest osiągnięta tak szybko jak równowaga rynkowa przy swobodzie działań przedsiębiorców.

Geopolityka z naukowymi podstawami

Ten przydługi wstęp doprowadził nas w końcu do geopolityki opartej na nauce, a nie na butelce wina wypitej wieczorem i fantazjowaniu o imperiach. Oczywiście wniosek jest taki, że można wykorzystywać położenie geograficzne kraju do powiększania korzyści ekonomicznych. Dzięki temu możemy przekształcać ład międzynarodowy i dążyć do ekspansji i hegemonii. Potrzebujemy jednak do tego systemu kalkulacji ekonomicznej, co oznacza, że infrastruktura na kluczowych szlakach handlowych musi być prywatna. Bez policzenia kosztów kapitału nie da się skalibrować odpowiednio opłat za używanie dróg tak, by maksymalizować przychody z ich użytkowania, nie narażając się na wejście konkurencji i ich kosztowne inwestycje. Musimy wiedzieć, w jakich cenach prywatni inwestorzy są w stanie budować i utrzymywać drogi/porty/kanały/tunele/tory itd.

Dlatego pierwszym postulatem racjonalnej geopolityki jest **prywatyzacja infrastruktury transportowej**.

Nie należy oczywiście uznawać, że renta z wyjątkowego położenia powinna należeć do właściciela ziemi — to nie on stworzył trudne warunki dla budowy konkurencyjnych szlaków. Szlaki te są już odkryte, więc właściciel nie spełnia obecnie żadnej innowacyjnej roli. Dlatego też drugim postulatem racjonalnej

geopolityki jest **opodatkowanie ponadnormatywnych zysków właścicieli kluczowej infrastruktury**, żeby mieć środki na zabezpieczenie interesów kraju. Tak zebrane podatki należy zwracać ludności w obniżkach innych podatków obciążających kapitał i pracę w bardziej konkurencyjnych branżach. Za używanie infrastruktury płacą w dużej mierze konsumenci i producenci z zagranicy, więc dokonamy tym samym transferu od zagranicznych producentów do producentów krajowych. Jako że będzie to miało postać spadku opodatkowania krajowych producentów, to doprowadzi to do wzrostu krajowej produkcji i wzmocnienia pozycji kraju na arenie międzynarodowej, co umożliwi mu projekcję siły na zewnątrz. Spowoduje to też zlokalizowanie większej liczby biznesów w kraju, dzięki niższemu opodatkowaniu niż w krajach ościennych.

Kolejnym problemem geopolityki współczesnej jest to, że Ziemia jest już dobrze znana i odkryto najlepsze szlaki handlowe. Wielkie projekty infrastrukturalne w rodzaju nowego jedwabnego szlaku to wylewanie pieniędzy w niepotrzebny beton i tory — szlaki te nie są racjonalne ekonomicznie i dlatego są finansowane głównie przez sektor państwowy. Dlatego dzięki umiejętnemu opodatkowaniu kluczowych szlaków handlowych, bogacący się kraj powinien skupić się na ekspansji kosmicznej — tam jeszcze jest mnóstwo nieodkrytych korytarzy geograficznych pomiędzy przyszłymi przestrzeniami życiowymi na Marsie i na innych planetach. Trzecim naszym postulatem byłoby zatem **zwolnienie działalności kosmicznej ze wszelkich podatków** tak, by przyszłe renty przestrzenne spłynęły do mieszkańców naszego kraju.

Zamiast zakończenia

Poprawna teoria geopolityki jest dopiero w zalążku. Niestety nie ma ona wiele wspólnego z pracami moich mistrzów — klasyków geopolityki. Używali oni raczej narzędzi analizy politologicznej czy analizy stosunków międzynarodowych. Status refleksji w tych dziedzinach jest jednak dużo niższy niż nauki, jaką jest ekonomia. W zasadzie to refleksja politologiczna czy internacjologiczna stoi chyba niżej niż refleksja o zarządzaniu mylnie nazywana nauką. Złe koncepcje zarządzania wypadają z praktyki, bo prowadzą do strat. Złe koncepcje politologiczne żyją sobie dobrze, bo w instytucjach politycznych nie ma związku między jakością teorii a jej popularnością. Rynkowy test zdają bzdury łechcące ambicje czytelników o imperializmie, nawet jeśli proponują nieskuteczne

rozwiązania. Naszym wspólnym zadaniem jest stawienie oporu tym tendencjom i rozwijanie racjonalnego gmachu geopolityki opartej na teorii preferencji przestrzennej — tak żebyśmy mogli wprowadzić prawdziwą, racjonalną Realpolitik. Chętnych do rozwijania tej teorii proszę o kontakt pod adresem preferencja.przestrzenna@gmail.com. Razem zbudujemy prawdziwe galaktyczne imperium, nie oglądając się na stare narracje o Heartlandzie, Rimlandzie, Mitteleuropie, Międzymorzu czy pivocie na Pacyfik.