Krzysztof RUTKOWSKI

PERSPEKTYWY I WARUNKI WZROSTU ZASTOSOWANIA TRANSPORTU LOTNICZEGO W OBSŁUDZE POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO DO 2000 ROKU[1]

Mimo wyjątkowo trudnej sytuacji gospodarczej, w jakiej znalazła się Polska u progu lat osiemdziesiątych, nie ma dla niej alternatywy: prowadzić politykę autarkicznego rozwoju czy też utrzymywać i rozwijać nasze powiązania ze światem zewnętrznym. Jest tylko problem, jak rozwijać stosunki z zagranicą, aby w sposób maksymalny wykorzystać zalety międzynarodowego podziału pracy do realizacji celów społecznych i przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski.

Należy pamiętać, że wzrost gospodarczy Polski odznacza się stosunkowo wysoką importochłonnością, a działalność wielu gałęzi przemysłu w ogóle nie może się obejść bez importu surowców, materiałów czy elementów kooperacyjnych. Importuje się prawie 100% zużywanej w Polsce ropy naftowej, ponad 90% rudy żelaza, około 35% zbóż i pasz, blisko 100% surowców do produkcji nawozów sztucznych, 100% bawełny, ponad 70% wełny, 100% kauczuku naturalnego, cyny, boksytów i wielu innych surowców. Sytuacja na rynku wewnętrznym wymaga importu szeregu artykułów żywnościowych oraz artykułów konsumpcyjnych pochodzenia przemysłowego. Niezbędny jest zakup podzespołów oraz elementów kooperacyjnych, bez których nie jest możliwy dalszy rozwój wielu branż przemysłu, a szczególnie przemysłu elektromaszynowego. Nie można zrezygnować z realizacji wielu programów inwestycyjnych, które z kolei wydają się niemożliwe bez importu maszyn i urządzeń. Dalszy rozwój wielu gałęzi przemysłu nie wydaje się możliwy bez nowych zakupów licencji i nowoczesnych technologii. Tak więc rozwój wielu gałęzi przemysłu w Polsce jest uzależniony od importu, którego określone rozmiary są po prostu niezbędne, aby polska gospodarka mogła funkcjonować i rozwijać się.

---

[1] Niniejszy artykuł oparty jest na pracy autora pt. „Transport lotniczy w obsłudze polskiego handlu zagranicznego" zrealizowanej w Problemie MR.III.3. w Instytucie Gospodarki Krajów Rozwijających się w SGPiS w 1984 r.

Zadania stojące obecnie przed naszym handlem zagranicznym są przy tym o tyle trudniejsze, że przy znacznie zmniejszonej w stosunku do lat siedemdziesiątych podaży towarów na eksport i ograniczonych możliwościach korzystania z kredytów zagranicznych musi on wypracowywać środki dewizowe nie tylko na finansowanie importu niezbędnego dla gospodarki narodowej, lecz również szukać sposobów wygospodarowywania corocznie nadwyżki dewizowej na spłatę odsetek od zaciągniętych uprzednio pożyczek. Nie można uznać za dobre rozwiązanie uzyskiwanie środków na spłatę zobowiązań dłużniczych poprzez radykalne zmniejszanie wydatków dewizowych na import. Konieczność realizacji takiego posunięcia na początku lat osiemdziesiątych odbiła się ujemnie na zaopatrzeniu przemysłu przetwórczego w surowce, materiały i półprodukty, a w konsekwencji doprowadzuło - na przełomie lat 1981/1982 - do załamania produkcji[2]. Wprawdzie w połowie 1982 r. spadkowa tendencja została zatrzymana i od tego momentu obserwuje się stopniowy wzrost produkcji przemysłowej, jednak jej poziom jest wciąż jeszcze niewystarczający dla zaspokojenia potrzeb.

Powyższa sytuacja sprawia, iż naczelnym zadaniem staje się intensyfikacja polskiego eksportu i poprawa jego efektywności. Dotyczy to zwłaszcza naszego eksportu do krajów drugiego obszaru płatniczego, przede wszystkim krajów kapitalistycznych wysoko rozwiniętych. Suma przychodów eksportowych z tych krajów musi stale przekraczać sumę wydatków importowych, tak aby nadwyżka pokrywała wielkość bieżących spłat i obsługi naszego zadłużenia zagranicznego.

Wzrost przychodów eksportowych nie wydaje się przy tym możliwy bez zmiany struktury towarowej polskiego eksportu do rozwiniętych krajów kapitalistycznych. Mimo dążenia do zmiany struktury polskiego eksportu w latach siedemdziesiątych, popartych dużymi nakładami na inwestycje oraz na zakup licencji i nowych technologii dla wielu gałęzi przemysłu, szczególnie zaś przemysłu elektromaszynowego, struktura tego eksportu była ciągle właściwa dla krajów słabiej rozwiniętych przemysłowo i gospodarczo niż Polska. W latach 1981-1983, w okresie obowiązywania skierowanych przeciwko Polsce restrykcji i sankcji gospodarczych, obroniły się w polskim eksporcie do rozwiniętych krajów kapitalistycznych prawie wyłącznie surowce - węgiel, siarka, srebro, miedź oraz żyto[3]. Dalszy wzrost eksportu surowców i materiałów jest przy tym ograniczony zarówno wysokim już stopniem wykorzystania zdolności produkcyjnych, jak i możliwościami ich zbytu[4]. Coraz bardziej ograniczone stają się również dla Polski

---

[2] Sytuacja ta miała szczególny wpływ na zahamowanie rozwoju gałęzi przemysłu będących nośnikami postępu technicznego, jak np. elektroniki, informatyki czy inżynierii genetycznej.

[3] Por.: A.Jung, Głos za „bitwą o eksport". „Rynki Zagraniczne" 1984 nr 111, s. 8.

[4] Warto jest zaznaczyć, że w 1983 r. wolumen wagowy eksportu paliw i energii z Polski wzrósł w stosunku do 1982 r. o 24,1%, podczas gdy wpływy z tego tytułu tylko o 7%. Por.: T.Szczepanek, Jak wybierać specjalizację eksportową. „Przegląd Techniczny" 1984 nr 41, s. 12.

możliwości wywozu artykułów rolno-spożywczych, z których wiele Polska musi nawet importować w coraz większych ilościach. W sytuacji takiej znaczący wzrost eksportu i liczące się miejsce w międzynarodowych obrotach może zapewnić polskiej gospodarce tylko zdecydowana specjalizacja eksportowa przemysłu przetwórczego.

O ile nie ma wątpliwości, iż osiągnięcie dalszych postępów w tym zakresie wydaje się być uzależnione od wykształcenia pogłębionej specjalizacji eksportowej w polskiej gospodarce, to wciąż jeszcze otwartym problemem jest wybór branż do specjalizacji.

Problematyką określenia kierunków specjalizacji eksportowej polskiej gospodarki w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych zajmowało się w ostatnim okresie kilka zespołów badawczych. Największy rozgłos zyskała praca zespołu kierowanego przez St. Długosza, zastępcę przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, której efektem jest opublikowany we wrześniu 1982 r. raport o stanie, kierunkach i metodach kształtowania międzynarodowej specjalizacji i produkcji polskiej gospodarki. W raporcie postuluje się wzmożenie rozwoju i strukturalne pogłębienie specjalizacji eksportowych 22 grup branżowych przemysłu przetwórczego (por. tab. 1).

Nawet pobieżna analiza proponowanych kierunków specjalizacji produkcji eksportowej pozwala zauważyć, że obejmuje ona mało grup wyrobów o wysokim stopniu przetworzenia - podatnych do przewozów transportem lotniczym. Przeważają wśród przedstawionych propozycji wyroby bądź o rozmiarach czyniących je niepodatnymi do przewozów lotniczych ze względów technicznych, bądź charakteryzujące się zbyt niską wartością przypadającą na 1 kg wyrobu. Do powszechnie przewożonych drogą powietrzną należą spośród widniejących w zestawieniu grup wyrobów jedynie: odzież, systemy komputerowe i urządzenia ETO (realność uczynienia tej grupy wyrobów polską specjalizacją eksportową jest przy tym bardzo wątpliwa), wyroby farmaceutyczne oraz wyroby kosmetyczne i perfumeryjne. Również i w wielu z pozostałych grup znajdują się na pewno artykuły podatne do przewozów lotniczych, trudno jest jednak liczyć, aby wpłynęły one na znaczne powiększenie się masy towarów przewożonych drogą powietrzną. Pojawia się również pytanie, czy wyroby które tu określa się jako podatne do przewozów lotniczych będą charakteryzowały się odpowiednio wysoką wartością przypadającą na kilogram ich wagi, a to będzie konsekwencją zarówno ich rozmiarów, jak i nasycenia nowoczesną, szlachetną technologią[5].

---

[5] A. Jung twierdzi, że nie powinny być rozwijane w Polsce te branże przemysłu maszynowego, które nie mają perspektywy uzyskania więcej niż 20-30% $ za kg wyrobów. Przyjęcie takiego rozwiązania zwiększyłoby na pewno masę towarów eksportowych podatnych do przewozów lotniczych. Por.: O proeksportową reorientację gospodarki. „Rynki Zagraniczne" 1984 nr 87, s. 4.

Tabela 1. Próba wstępnej oceny podatności do przewozów lotniczych grup wyrobów preferowanych w produkcji eksportowej w Polsce

Grupy wyrobów preferowanych w produkcji eksportowej w Polsce (wg hierarchii)	Ocena podatności wyrobu do przewozów lotniczych[a]	
1. Maszyny i urządzenia górnicze oraz do przetwórstwa krajowych surowców	-	-
2. Konstrukcje metalowe i budowlane	-	-
3. Tabor rybołówstwa i transportu morskiego, wyposażenie pokładowe		-
4. Kable i przewody z miedzi		-
5. Meble i wyroby stolarskie		+
6. Maszyny i urządzenia do robót budowlanych i drogowych	-	-
7. Wyroby przemysłu spirytusowego i drożdżowego		+
8. Odzież i bielizna osobista z tkanin	+	+
9. Łożyska		-
10. Narzędzia		+
11. Wyroby hutnicze metali nieżelaznych (miedź elektrolityczna, srebro, cynk)		-
12. Rowery i motorowery		+
13. Maszyny i urządzenia energetyczne (konwencjonalne jądrowe kotły wysokosprawne)	-	-
14. Szkło gospodarcze kryształowe		+
15. Systemy komputerowe i urządzenia ETO	+	+
16. Produkty nieorganiczne		-
17. Maszyny i urządzenia dla przemysłu spożywczego (i pakujące)		-
18. Maszyny i urządzenia elektroenergetyczne		+
19. Wyroby farmaceutyczne	+	+
20. Wyroby walcowane na gorąco gotowe	-	-
21. Obrabiarki i maszyny obróbcze do metali (w tym sterowane numerycznie)		+
22. Wyroby kosmetyczne i perfumeryjne	+	+

a) oznaczenia:

+ + grupa wyrobów wyjątkowo podatnych do przewozów lotniczych,

\+ grupa wyrobów o ograniczonej podatności do przewozów lotniczych,

\- grupa wyrobów w zasadzie niepodatnych do przewozów lotniczych,

\- - grupa wyrobów wyjątkowo niepodatnych do przewozów lotniczych.

Ź r ó d ł o: opracowanie własne; zestawienie grup wyrobów preferowanych w produkcji eksportowej na podstawie raportu zespołu kierowanego przez St. Długosza, dotyczącego stanu, kierunków i metod kształtowania międzynarodowej specjalizacji i produkcji polskiej gospodarki (por.: T.Szczepanek: Jak wybierać specjalizację eksportową. „Przegląd Techniczny" 1984 nr 41, s. 13).

BIBLIOTEKA AE w Poznaniu

Do towarów eksportowanych przez Polskę, które będą przewożone transportem lotniczym, należy również zaliczyć tradycyjnie dostarczane drogą powietrzną artykuły trudniej znoszące dłużej trwającą dostawę (artykuły spożywcze, płody rolne, ogrodnicze i leśne, żywe zwierzęta itp.) oraz szczególnie wartościowe. Pewną rolę będą wśród nich odgrywać przewozy lotnicze towarów w ramach dostaw awaryjnych, interwencyjnych czy uzupełniających dostawy inną gałęzią transportu. Nie wydaje się jednak, aby ładunki tych grup mogły wpłynąć na znaczne zwiększenie się masy towarowej polskiego eksportu przewożonej transportem lotniczym.

Można tu również postawić tezę, że na wielkość wolumenu towarów polskiego handlu zagranicznego przewożonych drogą powietrzną długo jeszcze mały wpływ będzie miała wielkość przewozów artykułów importowanych transportem lotniczym. Wynika to z faktu ograniczonych możliwości Polski w zakresie importu szeregu artykułów - podatnych do przewozu lotniczego[6] - z państw drugiego obszaru płatniczego, co jest konsekwencją zarówno restrykcji podjętych wobec Polski przez wiele krajów zachodnich, jak i - a może przede wszystkim - braku dewiz na zakup tych towarów.

Zmianom będzie również ulegać struktura geograficzna naszej wymiany towarowej z zagranicą. Cechą obecnego okresu jest próba ponownego zwiększenia udziału krajów socjalistycznych w polskim handlu zagranicznym (reorientacja „na Wschód"). Warto jest dodać, że restrykcje Zachodu odbiły się negatywnie nie tylko na rozwoju obrotów towarowych Polski z krajami kapitalistycznymi, lecz także na stanie powiązań kooperacyjnych z tymi krajami. Reorientacja geograficzna (właściwie polityczna) ma na celu przynajmniej częściowo zrekompensować wynikłe z tych restrykcji straty.

Nie przesądzając kierunku zmian struktury geograficznej naszego handlu zagranicznego w przyszłości należy stwierdzić, że musi znacznie wzrosnąć rola eksportu do krajów kapitalistycznych, głównie wysoko rozwiniętych. Wynika to z faktu, że wielkość eksportu do rozwiniętych krajów kapitalistycznych będzie determinować zarówno możliwości obsługi naszego zadłużenia, jak i wielkość importu surowcowego, kooperacyjnego itp. z tych krajów.

Tendencją obserwowaną na początku lat osiemdziesiątych w odniesieniu do struktury geograficznej naszych obrotów z krajami kapitalistycznymi wysoko rozwiniętymi, jest odchodzenie od koncentracji naszych obrotów z czterema z nich, a mianowicie: RFN, Wielką Brytanią, Francją i USA. Mimo, iż spadek tych obrotów został spowodowany głównie wprowadzeniem sankcji gospodarczych wobec Polski, to jednak tendencja ta powinna być również kontynuowana po ich zniesieniu, przede wszystkim ze względu na to, że kraje te nie są zainteresowane w równym stopniu importem z Polski, co

---

[6] Chodzi tu głównie o import wyrobów przemysłowych zaawansowanych technologicznie, podzespołów i elementów kooperacyjnych, wyrobów i komponentów chemicznych, przemysłowych wyrobów konsumpcyjnych i wielu artykułów żywnościowych.

eksportem do naszego kraju. Efektem tych zmian jest zacieśnianie stosunków gospodarczych Polski z takimi krajami, jak: Austria, Finlandia czy Grecja.

Niezależnie od zmiany struktury udziału poszczególnych krajów kapitalistycznych wysoko rozwiniętych w obrotach z Polską, wydaje się że dominować w nich będą kraje Europy Zachodniej. Tendencje te nie będą więc wpływać na możliwości znacznej intensyfikacji wykorzystania transportu lotniczego, gdyż przewozy lotnicze są na kontynencie europejskim mało konkurencyjne względem dostaw samochodowych i kolejowych (z wyjątkiem towarów wymagających natychmiastowej dostawy).

Pomimo istniejącej i przewidywanej koncentracji handlu zagranicznego Polski z rozwiniętymi krajami kapitalistycznymi na kontynencie europejskim, należy zwrócić uwagę na potencjalne możliwości wzrostu naszej wymiany towarowej z pozaeuropejskimi krajami Zachodu, głównie USA i Kanadą. Szczególnie atrakcyjny jest dla Polski rynek USA, acz trudno jest obecnie prognozować szerszy rozwój polskich stosunków gospodarczych z USA ze względu na nieprzyjazne wobec ustroju społeczno-politycznego Polski stanowisko administracji amerykańskiej. Warto jest jednak podkreślić, że przedmiotem polskiego eksportu do USA było, i ewentualnie byłoby, szereg artykułów wysoce podatnych do przewozów transportem lotniczym, jak np.: tekstylia, konfekcja, obuwie czy wyroby przemysłu skórzanego. Jako że transport lotniczy jest szczególnie konkurencyjny w przewozach międzykontynentalnych, w których jego jedynym konkurentem jest relatywnie wolny transport morski, ewentualne rozszerzenie eksportu artykułów tego typu do USA spowodowałoby z pewnością zwiększenie popytu na oferowane przezeń usługi. Identyczny efekt mogłoby mieć również ewentualne rozszerzenie wymiany towarowej Polski z Kanadą i Japonią, jak również Australią i Nową Zelandią.

Warto jest w końcu przypomnieć, że polska polityka handlowa była już od dłuższego czasu ukierunkowana na stałe rozszerzanie obrotów z krajami rozwijającymi się, które - z jednej strony - oferowały nam szereg potrzebnych artykułów, z drugiej zaś - stanowiły chłonny rynek na nasz wyroby przemysłowe. Kryzys na początku lat osiemdziesiątych sprawił, że zainteresowanie rozwojem kontaktów handlowych Polski z tą grupą krajów znacznie wzrosło. Pozyskiwać z nich można zarówno surowce przemysłowe i rolne, jak również wiele interesujących artykułów rynkowych, a nawet inwestycyjnych. Ale warunkiem sine qua non pozyskiwania staje się i w tym przypadku ekspansja eksportowa polskiego handlu zagranicznego. Jej urzeczywistnienie szczególnie w zakresie wysoko przetworzonych artykułów przemysłowych, mogłoby się stać kolejną przesłanką wzrostu zapotrzebowania na usługi przewozowe transportu lotniczego.

Wystąpienie wielu z wymienionych wyżej zmian w strukturach: towarowej i geograficznej sprzyjałoby więc niewątpliwie ponownemu wzrostowi wykorzystania transportu lotniczego przez polskie przedsiębiorstwa biorące udział w wymianie towarowej z zagranicą - głównie naszych eksporterów

wysoko przetworzonych wyrobów przemysłowych. Wzrostowi znaczenia tej gałęzi transportu w obsłudze naszego eksportu do krajów kapitalistycznych, głównie wysoko rozwiniętych, lecz również w coraz większym stopniu rozwijających się, mogą sprzyjać działania, jakie powinni podjąć nasi eksporterzy w celu przystosowania się do nieporównanie trudniejszych warunków konkurencji na rynku kapitalistycznym. Rynek ten ma przede wszystkim charakter rynku nabywcy, na którym można sprzedawać tylko takie towary, które spełniają wymagania zagranicznych odbiorców. W sytuacji, gdy maszyny i urządzenia oraz trwałe dobra konsumpcyjne mają stać się siłą napędową polskiej ekspansji eksportowej do krajów kapitalistycznych, niezbędna jest zmiana metod sprzedaży tych artykułów, polegająca na lepszym ich dostosowaniu do wymagań tych rynków. Chodzi tu przede wszystkim o przezwyciężenie własnych ograniczeń natury marketingowej, zarówno technicznych, jak i handlowych. Wśród postulatów o charakterze technicznym wysuwa się na czoło konieczność zapewnienia stałej, wysokiej jakości eksportowanych towarów. Aby wejść na rynki kapitalistyczne z omawianymi towarami i zapewnić sobie na nich stałą obecność, polski przemysł musi wykazać się dużą elastycznością w dziedzinie ilości i terminów dostaw tych towarów. Obok pokonania przez nasz przemysł ograniczeń wewnętrznych natury technicznej (jakość, ilość i punktualność dostaw), istotne znaczenie ma również przezwyciężanie ograniczeń natury handlowej przez aparat polskiego handlu zagranicznego. W celu wejścia na niektóre rynki, pozyskania dobrej opinii wśród nabywców i otrzymania wyższej ceny trzeba nie tylko produkować lepszy towar, lecz również zadbać o atrakcyjne opakowanie, komunikatywną i skuteczną reklamę, a także sprawną sieć sprzedaży za granicą oraz zapewnienie szybkiej obsługi technicznej[7].

Jeśli przyjmie się, że powodzenie eksportu polskich towarów na te rynki jest determinowane nie tylko ich jakością, a nawet cenami, lecz w dużym stopniu zależy od warunków i terminów dostaw oraz szybkości reakcji naszych przedsiębiorstw na zmiany popytu na tych rynkach, to można stwierdzić, że szersze wykorzystanie transportu lotniczego może okazać się narzędziem wzrostu konkurencyjności naszego eksportu, a czasem wręcz warunkiem jego powodzenia.

Nowego wymiaru może nabrać rola transportu lotniczego, jeśli wdrażane będą w życie koncepcje ekspansji eksportowej polskich przedsiębiorstw, oparte na koncentracji sprzedaży określonych towarów, bądź ich grup, na wybranych rynkach. Dotychczasowa praktyka działalności wielu naszych eksporterów wykazała, że wywóz pojedynczych wyrobów w różnych kierunkach geograficznych nie sprzyja trwałemu wejściu na te rynku oraz stanowi o niskiej efektywności poszczególnych transakcji. Istotną przeszkodą w do-

---

[7] Aby spełnić wszystkie niezbędne dla wzrostu polskiego eksportu warunki - dotyczące zarówno produkcji, jak i handlu - potrzebne jest wprowadzenie skuteczniejszego systemu pobudzania i sterowania produkcją i sprzedażą eksportową. Duże nadzieje wiąże się tu z wpływem, jaki ma wywrzeć na te sfery wprowadzana w Polsce reforma gospodarcza. Jest to jednak problem znacznie wykraczający poza ramy tej pracy.

staniu się na szereg rynków jest często oferowanie zbyt małej ilości towarów. Praktyka wykazuje, że z reguły łatwiej jest sprzedać duże ilości towarów, niż niewielkie. Wynika to m.in. stąd, że sprzedaje się tam towary pośrednikom - importerom i hurtownikom - którzy jeśli już zdecydują się na polski towar, to chcą go kupować stale i w odpowiednich ilościach. Jeśli oferuje się im zbyt małe ilości towarów - co często zdarza się polskim przedsiębiorstwom - to często odmawiają oni wręcz zakupu, ponieważ potrzebną im resztę muszą wtedy pokrywać zakupami od innych dostawców. W przypadku wejścia na określone rynki, szczególnie te bardziej oddalone, i zdobycia na nich pozycji gwarantujących stałą sprzedaż dużej ilości towarów, mogą pojawić się możliwości tworzenia własnych punktów sprzedaży - hurtowej lub detalicznej - za granicą, prowadzących działalność w oparciu o towary sprowadzane sukcesywnie partiami z Polski i składowane we własnych magazynach. W przypadkach takich pojawią się problemy zarządzania zapasami utrzymywanymi w tych punktach, a pośrednio wielkości sprowadzanych z Polski partii towarów, częstotliwości tych dostaw, wielkości utrzymywanych zapasów itp. Pojawi się wówczas problem wyboru określonych koncepcji fizycznej dystrybucji towarów do tych punktów, a wśród nich możliwość częstszych i szybkich dostaw ich mniejszych partii transportem lotniczym[8]. Mogłaby się ona okazać bardzo przydatna w dostawach niektórych wyrobów naszego przemysłu elektromaszynowego, szczególnie na rynki pozaeuropejskie.

Niezwykle trudny jest problem oszacowania wielkości potencjalnego popytu polskiego handlu zagranicznego na usługi transportu lotniczego w latach 1985-2000. Wynika to z faktu, iż zbyt wiele jest czynników, od których uzależnione są rozmiary obrotów polskiego handlu zagranicznego, szczególnie naszego eksportu, oraz ich struktura towarowa i geograficzna, a pośrednio - wielkości masy towarowej naszego handlu podatnej do przewozów powietrznych.

Do czynników takich - będących dziś niewiadomą - można przykładowo zaliczyć:

- rozwój sytuacji politycznej w świecie, ze szczególnym uwzględnieniem stosunków politycznych Wschód-Zachód;
- kształtowanie się koniunktury w gospodarce światowej;
- kierunki restrukturyzacji gospodarki polskiej;
- efekty wdrażanej w Polsce reformy gospodarczej i inne.

Kilkuwariantową prognozę rozwoju zapotrzebowania polskiego handlu zagranicznego na przewozy towarów transportem lotniczym przedstawia tab.2. Opiera się ona na kilku założeniach:

---

[8] O korzyściach wykorzystywania transportu lotniczego w fizycznej dystrybucji towarów autor pisał szerzej w pracy: Transport lotniczy w obsłudze handlu zagranicznego. Monografie i Opracowania nr 140. Warszawa SGPiS 1984, s. 126-141.

1. Poziom zapotrzebowania polskiego handlu zagranicznego na przewozy lotnicze osiągnął w połowie lat osiemdziesiątych minimalny poziom (ok. 4 tys. t) - dalszy spadek jest tu mało prawdopodobny.

2. Zakłada się, że w przypadku wystąpienia sprzyjających okoliczności (np. zniesienie sankcji gospodarczych wobec Polski, ożywienie handlu międzynarodowego, zwiększenie produkcji eksportowej podatnej do przewozów lotniczych itp.), wielkość zapotrzebowania na przewozy lotnicze wzrośnie skokowo w ciągu 1-2 lat do poziomu z końca lat osiemdziesiątych (10 tys. ton); przyjmuje się 3 warianty osiągnięcia tego poziomu: A w 1986 r., B w 1988 r., C w 1990 r.

3. Przyjmuje się trzy warianty średniorocznego tempa wzrostu zapotrzebowania na przewozy lotnicze w okresie od roku osiągnięcia poziomu 10 tys. t do 2000 r.: wariant optymistyczny - 9%, wariant średni - 6%, wariant pesymistyczny - 3%.
Każdy z tych wskaźników może realnie wystąpić w zależności od kształtowania się splotu czynników determinujących wielkość tego zapotrzebowania; wskaźniki niższe wydają się mało realne ze względu na relatywnie niski poziom wyjściowy tego zapotrzebowania (10 tys. t), zaś wskaźniki wyższe ze względu na niezbyt sprzyjające gwałtownemu wzrostowi masy towarowej polskiego handlu zagranicznego podatnej do przewozów lotniczych struktury: towarową i geograficzną tego handlu przewidywane w przyszłości;

4. W szacunkach wzrostu zapotrzebowania przyjmuje się wystąpienie wzrostu zrównoważonego; w rzeczywistości wystąpi tu na pewno wzrost niezrównoważony (możliwe będą nagłe wzrosty, jak i spadki tego zapotrzebowania, możliwe jest wystąpienie w pierwszej połowie badanego okresu wskaźników wyższych od przeciętnych, w drugiej zaś niższych itp.).

W świetle szacunków zawartych w tabl. 2 można stwierdzić, że zapotrzebowanie polskiego handlu zagranicznego powinno stale wzrastać do 2000 r., szczególnie w latach dziewięćdziesiątych.

Na tle zmian, jakich można się spodziewać po stronie popytowej rynku towarowych przewozów lotniczych do i z Polski, należy zastanowić się nad wymaganymi zmianami po stronie podażowej tego rynku, których spełnienie może być warunkiem sine qua non racjonalnego zaspokojenia przyszłych potrzeb przewozowych polskiego handlu zagranicznego. Zmiany te powinny mieć z reguły charakter wtórny w stosunku do zapotrzebowania na lotnicze usługi przewozowe, zgłaszanego przez handel zagraniczny, ale same mogą również wydatnie sprzyjać rozwojowi i intensyfikacji wymiany towarowej Polski z zagranicą.

Podstawowym wnioskiem w tym zakresie powinno być stwierdzenie, że wzrastającemu zapotrzebowaniu polskiego handlu zagranicznego na usługi transportu lotniczego powinien towarzyszyć odpowiedni wzrost ilości i jakości tych usług, świadczonych przez przewoźników obsługujących przewozy do i z Polski, w ramach:

Tabela 2. Przewidywany wzrost zapotrzebowania polskiego handlu zagranicznego na przewozy lotnicze do 2000 r. (w tys.ton)*)

Zakładane średnie roczne tempo wzrostu	Wariant	Lata				
		1986	1988	1990	1995	2000
3%	A	10,0	10,6	11,3	13,0	15,1
	B	-	10,0	10,6	11,3	13,0
	C	-	-	10,0	10,6	11,3
6%	A	10,0	11,2	12,6	16,9	22,6
	B	-	10,0	11,2	12,6	16,9
	C	-	-	10,0	11,2	12,6
9%	A	10,0	11,9	14,1	21,7	33,5
	B	-	10,0	11,9	14,1	21,7
	C	-	-	10,0	11,9	14,1

*) opis założeń prognozy w tekście

Ź r ó d ł o: opracowanie własne.

- regularnych połączeń pasażerskich,
- regularnych połączeń towarowych,
- przewozów nieregularnych.

Postęp w tej dziedzinie jest uzależniony przede wszystkim od stworzenia możliwości przewozu większych ilości towarów przez PLL „LOT" oraz rozwiązania problemu zaniedbanej od lat infrastruktury transportu lotniczego w Polsce. Mimo, iż nie należy przewidywać ogromnego wzrostu masy ładunków polskiego handlu zagranicznego podatnej do przewozów lotniczych w latach 1985-2000, to należy jednak przypomnieć, że już w połowie lat siedemdziesiątych polski przewoźnik i porty lotnicze w naszym kraju nie były przygotowane do obsługi masy towarowej rzędu 10-12 tys. t. Możliwości te nie uległy praktycznie żadnej poprawie w ostatnich 10 latach.

PLL „LOT" mogłyby z pewnością, z korzyścią dla swej działalności i dla polskiego handlu zagranicznego, podjąć próby zwiększenia zdolności przewozowej w ramach połączeń pasażerskich oraz uruchomić regularne linie towarowe - szczególnie na trasach międzykontynentalnych, ale orientacja na zwiększenie możliwości przewozu towarów wymaga zakupu nowoczesnego i ekonomicznego taboru latającego, warunkującego taką działalność. Chodzi tu zarówno o samoloty pasażerskie mogące zabierać na pokład większe ilości towarów, jak i o samoloty w wersji towarowej umożliwiające obsługę regularnych połączeń towarowych oraz czarterowych przewozów ła-

dunków. Wybór określonych form obsługi przewozów oraz zastosowanie określonych typów samolotów przez PLL „LOT" powinien przy tym zależeć przede wszystkim od wielkości poszczególnych potoków ładunkowych na trasach do i z Polski.

Pierwszoplanową rolę mogłyby w działalności PLL „LOT" odegrać szerokokadłubowe samoloty radzieckie: IŁ-86 (wersja pasażerska lub kombinowana pasażersko-towarowa, która mogłaby być szczególnie opłacalne dla polskiego przewoźnika) oraz towarowy IŁ-76, mogący przewozić jednorazowo około 40 ton towarów w standardowych jednostkach ładunkowych IATA. Należałoby również rozpatrzyć możliwość czarterowania na dłuższy czas lub wynajęcia na zasadach leasingu - od przewoźników obcych - samolotu (może nawet kilku) w wersji towarowej. Mogłoby to dotyczyć takich samolotów, jak np. B-707 lub BC-8, lub innych odpowiadających im wielkością. Jednocześnie, w przypadku przedłużania się niemożności sprzedaży polskiemu przewoźnikowi samolotów przystosowanych do ekonomicznego przewozu towarów przez przemysł radziecki, należałoby przeanalizować celowość i możliwość zakupu samolotów przez PLL „LOT" produkcji zachodniej[10]. Zakup taki, niemożliwy ze względu na brak środków dewizowych obecnie, może się okazać realny za lat kilka. Analiza opłacalności zakupu tych samolotów powinna przy tym wyjść poza problem porównania jedynie cen i warunków nabycia samolotów radzieckich i zachodnich, a uwzględnić w szerszym zakresie również warunki i koszty ich eksploatacji.

Wejście w posiadanie samolotów w wersji towarowej zmusiłoby naszych przewoźników do rozpatrzenia możliwości uruchomienia regularnych linii towarowych.

PLL „LOT" podobnie jak przewoźnicy wielu innych mniejszych krajów nie będzie chyba w stanie podjąć się opłacalnej obsługi takich linii w oparciu o - potencjalnie podatną do przewozu lotniczego - masę towarową polskiego handlu zagranicznego. Trudno jest tu bowiem przypuszczać, aby nawet w przypadku znacznego zwiększenia się takiej masy ładunków w polskim handlu zagranicznym zbiegło się to z ich koncentracją w jednym, ewentualnie kilku szlakach przewozowych, uzasadniając tym samym opłacalną eksploatację regularnych linii towarowych. Warto tu podkreślić, że możliwość uruchomienia własnych regularnych linii towarowych przez przewoźników lotniczych innych europejskich krajów socjalistycznych - poza ZSRR - wydaje się równie nierealne i to z powodów identycznych, jak w przypadku Polski. W sytuacji takiej warto byłoby pogłębić współpracę mię-

---

9) Niezbyt jasne są jednak informacje dotyczące możliwości ewentualnego dostarczenia tych maszyn polskiemu przewoźnikowi. Początkowo była mowa o dostawie w połowie lat osiemdziesiątych, obecnie nie wymienia się żadnej konkretnej daty.

10) Niektóre z samolotów zachodnich eksploatują z powodzeniem od wielu lat rumuński przewoźnik „TAROM" i jugosłowiański „JAT". Pisał o tym m.in. A.Polański w pracy: Powiązanie systemu transportowego Polski z systemem europejskim i światowym. Warszawa-Szczecin OBET 1979, s. 204-208.

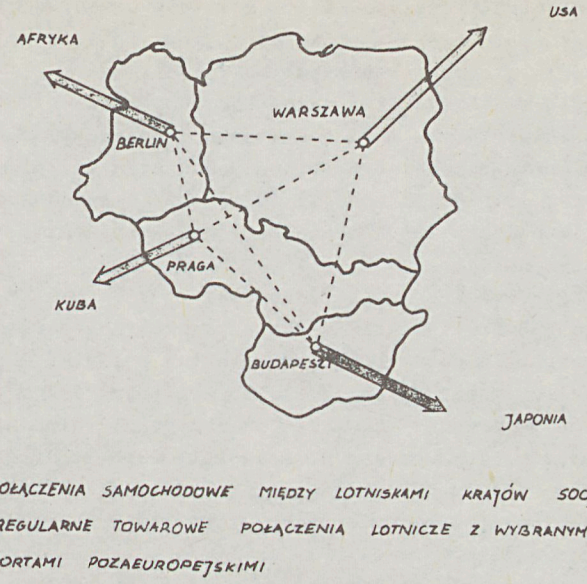
dzy towarzystwami i spedytorami lotniczymi tych państw, która pozwoliłaby podjąć decyzję o uruchomieniu dwu czy trzech linii towarowych przez przewoźników krajów socjalistycznych, dla których ładunki akwirowanoby we wszystkich współpracujących ze sobą krajach.

Szczególnie korzystne wydaje się tu uruchomienie wspólnych lotniczych linii towarowych przez przewoźników CSRS, NRD i Polski (ewentualnie również Węgier), krajów położonych blisko siebie i dysponujących w sumie relatywnie dużymi ilościami towarów handlu zagranicznego podatnych do przewozu transportem lotniczym. Odległości między stolicami tych krajów, w których zapewne znalazłyby się początkowe/końcowe punkty takich połączeń, wynoszą po kilkaset kilometrów, co umożliwia dostawę towarów samochodami ciężarowymi - między dowolnymi z tych stolic - w kilka do kilkunastu godzin (por. rys. 1). W pierwszej kolejności należałoby tu rozważyć możliwości uruchomienia cotygodniowych regularnych lotniczych połączeń towarowych między stolicami tych krajów oraz wybranymi portami USA, Kanady, Japonii, Kuby oraz wybranymi krajami Afryki, Azji i Ameryki Południowej. Poszczególne połączenia mogłyby być obsługiwane przez samoloty jednego z zainteresowanych przewoźników na wspólny rachunek, bądź samoloty będące wspólną własnością tych przewoźników[11]. W początkowej fazie ich uruchomienia wystarczyć mógłby prawdopodobnie jeden samolot w wersji towarowej o ładowności 30-40 ton.

Posiadanie przez PLL „LOT" samolotów mogących przewozić większe ilości towarów, jak również angażowanie się naszego przewoźnika w przedsięwzięcia mające na celu duże zwiększenie lotniczych przewozów towarów do/z Polski będzie miało sens, o ile równocześnie stworzone zostałyby warunki do ich racjonalnej obsługi w polskich portach lotniczych, przede wszystkim na lotnisku międzynarodowym w Warszawie. Biorąc pod uwagę główną rolę Warszawy, jako punktu wysyłki i odbioru większości przesyłek lotniczych do i z Polski, należałoby przystosować ten port do obsługi przewożącej części masy towarowej planowanej do przewozu drogą powietrzną w przyszłości. Biorąc pod uwagę szacowaną wielkość zapotrzebowania polskiego handlu zagranicznego na przewozy lotnicze oraz uwzględniając potrzeby krajowych przewozów lotniczych i możliwości zwiększenia towarowego tranzytu lotniczego przez Warszawę, powinno się już podjąć prace mające na celu przystosowanie tego portu do obsługi masy towarowej rzędu 20-30 tys. ton w 1990 r., 30-50 tys. ton w 1995 r. i 50-80 tys. ton w 2000 r. Szczególnie ważne będzie również wyposażenie tego portu w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, przepustowe terminale towarowe, place i

---

[11] Ta druga forma eksploatacji napotkałaby zapewne na przeszkody wynikające z międzynarodowego prawa lotniczego (por.: M.Żylicz, Międzynarodowy obrót lotniczy. Warszawa WKiŁ 1972, s. 242-244). Inną przeszkodą, którą stoi na drodze ku realizacji powyższej propozycji, są partykularne interesy poszczególnych przewoźników socjalistycznych. Wydaje się, że obie przeszkody można by pokonać z korzyścią dla zainteresowanych towarzystw i handlu zagranicznego ich krajów.



Rys.1. Schemat wspólnego systemu obsługi międzykontynentalnych regularnych połączeń towarowych przez przewoźników lotniczych wybranych państw socjalistycznych[a)]

a) opis w tekście

Ź r ó d ł o: opracowanie własne.

urządzenia składowe itp. Podobnej modernizacji i rozbudowy - w odpowiednio mniejszym zakresie - wymagają porty lotnicze w Gdańsku, Poznaniu i Krakowie.

Zabezpieczenie możliwości obsługi zwiększających się towarowych przewozów lotniczych w Polsce wymaga - w świetle powyższych uwag - poważnych nakładów na zakup nowoczesnego taboru latającego oraz rozwój infrastruktury transportu lotniczego. Zaniedbania w tej dziedzinie w Polsce są szczególnie duże i to już od baruzo wielu lat. Jest to w dużej mierze winą polityki resortu komunikacji, który traktuje transport lotniczy, szczególnie towarowy, jak przysłowiowe „piąte koło u wozu" w całokształcie swej działalności. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w wielkości środków finansowych przeznaczonych na rozwój transportu lotniczego w Polsce, a efektem takiej polityki jest oferowanie polskiemu handlowi zagranicznemu małej ilości, a do tego niskich jakościowo i drogich usług przewozowych świadczonych przez PLL „LOT". Jeśli sytuacja w tym zakresie nie polepszy się w najbliższych latach, to znowu wielu potencjalnych klientów nie będzie wykorzystywać przewozów lotniczych albo nabywać usługi u obcych przewoźników, co wpłynie ponownie obciążająco na nasz bilans usług transportowych, a pośrednio bilans płatniczy Polski. W latach siedemdziesiątych transport lotniczy był z reguły jedyną gałęzią transportu w Polsce posiadającą ujemne saldo bilansu eksportu usług transportowych i jeśli nie podejmie się w najbliższej przyszłości odpo-

wiednich kroków zapobiegawczych - lecz nie typu ograniczenia popytu na usługi transportu lotniczego - to saldo to może znowu stać się faktem, a nawet gwałtownie wzrosnąć w przyszłych latach.

Postulat zwiększenia ilości i jakości usług w zakresie obsługi towarowych przewozów lotniczych musi oczywiście odnosić się również do innych przedsiębiorstw pomocniczych biorących w niej udział, szczególnie zaś do spedytorów lotniczych. Chodzi tu głównie o świadczone przez nich usługi nie tylko o charakterze organizacyjno-technicznym, lecz również reklamowo-akwizycyjnym.

PLL „LOT" muszą również podjąć zdecydowane działania na rzecz obniżenia cen oferowanych przez siebie usług przewozowych, zarówno liniowych, jak i czarterowych. Za dobry prognostyk takiej polityki i przykład wart naśladowania należy uznać wprowadzenie we wrześniu 1984 r. specjalnych stawek rządowych na przewozy towarowe na kontynent północnoamerykański. Ceny tych przewozów, obsługiwanych przez PLL „LOT" i Lufthansę, są niższe o ok. 30-40% w stosunku do aktualnie obowiązujących stawek taryfowych IATA i zbliżone poziomem do stawek kontraktowych stosowanych przez przewoźników zachodnich.

Pozytywne - w aspekcie możliwości szerszego wykorzystania transportu lotniczego - przeniany ilościowe i jakościowe, które mogą zajść w polskim handlu zagranicznym w przyszłości, jak również niezbędne przemiany po stronie podażowej rynku towarowych przewozów lotniczych do i z Polski, odnoszące się do ilości, jakości i cen świadczonych na nim usług, mogłyby stanowić niewątpliwie obiektywną przeszkodę wzrostu znaczenia transportu lotniczego w obsłudze naszych obrotów z zagranicą. Możliwości nastąpienia przewidywanych zmian nie można jednak utożsamiać z automatycznym wzrostem zastosowania transportu lotniczego przez podmioty polskiego handlu zagranicznego. Wiele będzie tu zależało od zmiany podejścia naszych przedsiębiorstw do procesu podejmowania decyzji o wyborze określonych wariantów transportowych. Zmianę tego podejścia powinno rozpatrywać się w co najmniej trzech aspektach:

1) podjęcia wysiłków na rzecz walki ze zrutynizowanym podejmowaniem decyzji dotyczących wyboru określonych wariantów transportowych - zarówno przed zawarciem kontraktu, jak i po jego zawarciu - bez uzasadniania ich konkretnym rachunkiem ekonomicznym;

2) poprzedzanie podejmowania tych decyzji wszechstronną analizą wszystkich ekonomicznych aspektów związanych z ewentualnym podjęciem określonych decyzji, uwzględniającą zarówno interes przedsiębiorstwa prowadzącego handel z zagranicą, jak i w płaszczyźnie interesu gospodarki narodowej;

3) konkretny wybór określonego - z możliwych - wariantów musi być poparty odpowiednim rachunkiem wykazującym ekonomiczną zasadność podejmowanej decyzji[12].

---

[12] Szersze uzasadnienie przedstawionych tu postulatów Czytelnik znajdzie w pracy: K.Rutkowski, Transport lotniczy w obsłudze handlu zagranicznego, op. cit., s. 188-195.

Postulowana zmiany podejścia polskich przedsiębiorstw prowadzących wymianę towarową z zagranicą do zagadnień związanych z metodologią uzasadniania decyzji o wyborze określonych wariantów transportowych jest jednym z podstawowych warunków nadania transportowi lotniczemu należytej roli w obsłudze polskiego handlu zagranicznego. O ile podejście to nie ulegnie zmianie, transport lotniczy będzie stosowany w polskim handlu zagranicznym w dalszym ciągu marginalnie, głównie wtedy, gdy jego wybór będzie wymuszony ze względu na właściwości przewożonego towaru lub wymagany termin dostawy.

Warto tu dodać, że niektóre elementy wprowadzanej w Polsce reformy gospodarczej, szczególnie podniesienie roli rachunku ekonomicznego w samodzielnych, samorządnych i samofinansujących się przedsiębiorstw, sprzyjać powinny zastosowaniu proponowanych zmian w metodologii oceny opłacalności zastosowania transportu lotniczego przez wiele z tych przedsiębiorstw.

Potencjalny wzrost znaczenia towarowego transportu lotniczego w obsłudze naszej wymiany z zagranicą był pod koniec lat siedemdziesiątych powodem szczególnego zainteresowania się jego problemami w Ministerstwie Komunikacji oraz w Ministerstwie Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej. W 1979 r. powołano nawet do życia międzyresortową komisję, która miała się zająć problemami poprawy sytuacji w zakresie towarowego transportu lotniczego w Polsce. Komisja ta nie przyczyniła się niestety w jakimkolwiek stopniu do poprawy sytuacji w tym zakresie, a jej funkcjonowanie zamarło w świetle wydarzeń na początku lat osiemdziesiątych. Do idei powołania takiej komisji warto byłoby powrócić obecnie, wierząc że jej działalność przyczyniłaby się do powstania rozsądnej i realnej koncepcji obsługi przewozów towarów polskiego handlu zagranicznego przez polski transport lotniczy. W interesie naszej gospodarki leży, aby program taki w końcu powstał i aby nie podzielił losu wielu innych, które nigdy nie zostały wdrożone w życie.

Resort handlu zagranicznego powinien ze swej strony zająć się dokładną analizą zapotrzebowania polskiego handlu zagranicznego na usługi transportu lotniczego. Wydaje się, że bardzo sensowne byłoby powołanie - pod patronatem PIHZ - zespołu, w skład którego weszliby m.in. przedstawiciele MHZiGM, przedsiębiorstw handlu zagranicznego i produkcyjnych - użytkowników transportu lotniczego, spedytora lotniczego - PSM C.Hartwig Warszawa oraz przedstawiciele środowisk naukowych, zajmujących się transportem lotniczym. Celem pracy tego zespołu byłoby głównie opracowanie prognozy zapotrzebowania polskiego handlu zagranicznego na usługi transportu lotniczego w bliższej i dalszej przyszłości oraz określenie możliwości i warunków zaspokojenia tego zapotrzebowania. Zespół taki mógłby również poprzez stałą działalność przyczynić się do szybszego rozwiązywania aktualnych problemów związanych z obsługą polskiego handlu zagranicznego przez transport lotniczy, jak również sprzyjać wymianie informacji i doświadczeń między jego członkami.

Krzysztof Rutkowski

PROSPECTS AND CONDITIONS OF THE GROWTH OF USE OF AIR TRANSPORT IN SERVICE OF THE POLISH FOREIGN TRADE UNTIL 2000

Summary

Starting from the volume analysis and material structure of Poland's foreign turnover executed so far and anticipated for the years until the end of the century, the author tries to foresee both the size and the geographical directions of the Polish imports and exports. Against this background he shows the possibilities of development of the Polish air transport taking into account activities of such factors as: world's economic situation, degree of progressing restructurization of the Polish economy and effects of the implemented economic reform. Next he shows what changes should take place in the conditions offered to the present and prospective customers by Polish Airlines LOT.