



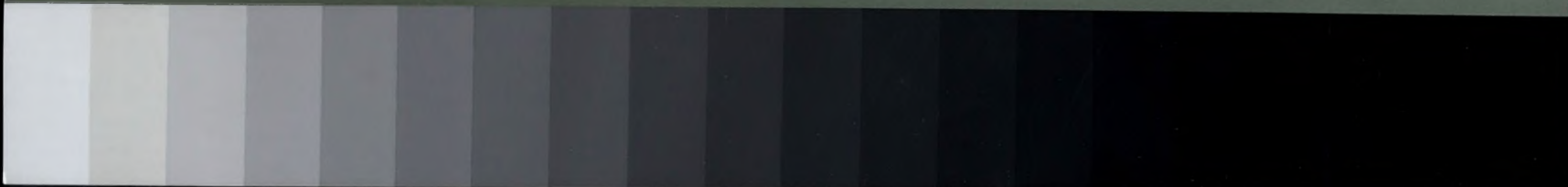
Grey Scale #13



Part Code ST1316

DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



AKADEMIA
OBRONY
NARODOWEJ

AON 5660/2004

Zbigniew MĄCZKA

PROGNOZY A RZECZYWISTOŚĆ
ROZWOJU LOTNICTWA CYWILNEGO
W POLSCE W LATACH 1992 – 2003

Materiał studyjny

57737

WARSZAWA

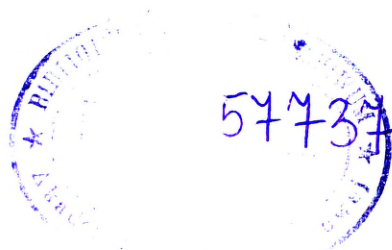
2004



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ

AON 5660/04



Zbigniew MAĆZKA

**PROGNOZY A RZECZYWISTOŚĆ ROZWOJU
LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE
W LATACH 1992–2003**

MATERIAŁ STUDYJNY

WARSZAWA 2004

Redakcja naukowa
Wojciech Michałak

Redaktor techniczny
Beata Klarowska

Korekta
Renata Czerwińska

Skład, druk i oprawa: Akademia Obrony Narodowej – Wydział Wydawniczy
00-910 Warszawa, al. gen. A. Chruściela 103, tel. 681-40-55, tel./faks 681-37-52
Zam. nr 917/2004

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
Rozdział 1.	
Prognoza rozwoju lotnictwa cywilnego w początkowym okresie działania gospodarki rynkowej w Polsce i jego rzeczywisty rozwój	12
Rozdział 2.	
Błędy w prognozach i ich analiza	18
2.1. Różnice między prognozą z 1991 roku a realnym jej wykonaniem do 2003 roku	18
2.2. Cechy wspólne błędów prognozowania	27
2.3. Możliwe materialne skutki błędów prognozowania	32
Rozdział 3.	
Czynniki sprzyjające powstaniu błędów prognozowania rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego w latach 1992–2003	33
3.1. Międzynarodowy obraz gospodarki Polski	33
3.2. Obraz gospodarki Polski w ocenie Polaków	35
3.3. Ankieta orientacyjna na temat obrazu Polski na tle świata w oczach przedstawicieli różnych grup społecznych	39
Rozdział 4.	
Czynniki zagrażające poprawności obecnie opracowywanych prognoz	42
4.1. Liberalizacja rynku przewozów lotniczych w Europie i na świecie	42
4.2. Integracja europejska	43
Zakończenie	46
Bibliografia	50

WSTĘP

Uwagi ogólne

W każdej działalności człowieka występuje element planowania. Planowanie to nie tylko prognozowanie, także próba oddziaływania na przyszłość. Do takiej próby niezbędne jest przewidywanie przyszłości i przewidywanie przyszłych skutków działań lub zaniechań. Jest oczywiste, że skuteczność osiągania celów działalności zależy od jakości wszystkich jej elementów, w tym jakości przewidywania przyszłości.

Rozwój infrastruktury transportowej odbywa się w rozległym planie czasowym. Budowa linii kolejowej, drogi lub autostrady trwa wiele lat, ale taka inwestycja służy społeczeństwu długo. Ograniczenia i błędy początkowego okresu inwestycji skutkują wieloma, nieraz ukrytymi, kosztami. Przykładem mogą być np. widoczne w sieci kolejowej Polski do dzisiaj (początek XXI wieku!) granice między zaborami. Sieć ta powstawała w połowie wieku XIX.

Innym przykładem jest zaplanowana trasa obecnej autostrady A4. Dobre dostosowanie tej trasy do warunków geograficznych i społecznych terenu, przez który przebiega sprawiło, że jest to inwestycja, która przetrwała wojnę światową, upadek dwóch imperiów, wymianę ludności Dolnego Śląska – ponad 70 lat. Jest to obecnie jedyny w Polsce prawie ciągły odcinek nowoczesnej trasy samochodowej prowadzący od zachodniej granicy państwa do jego środka (konkretnie do Krakowa).

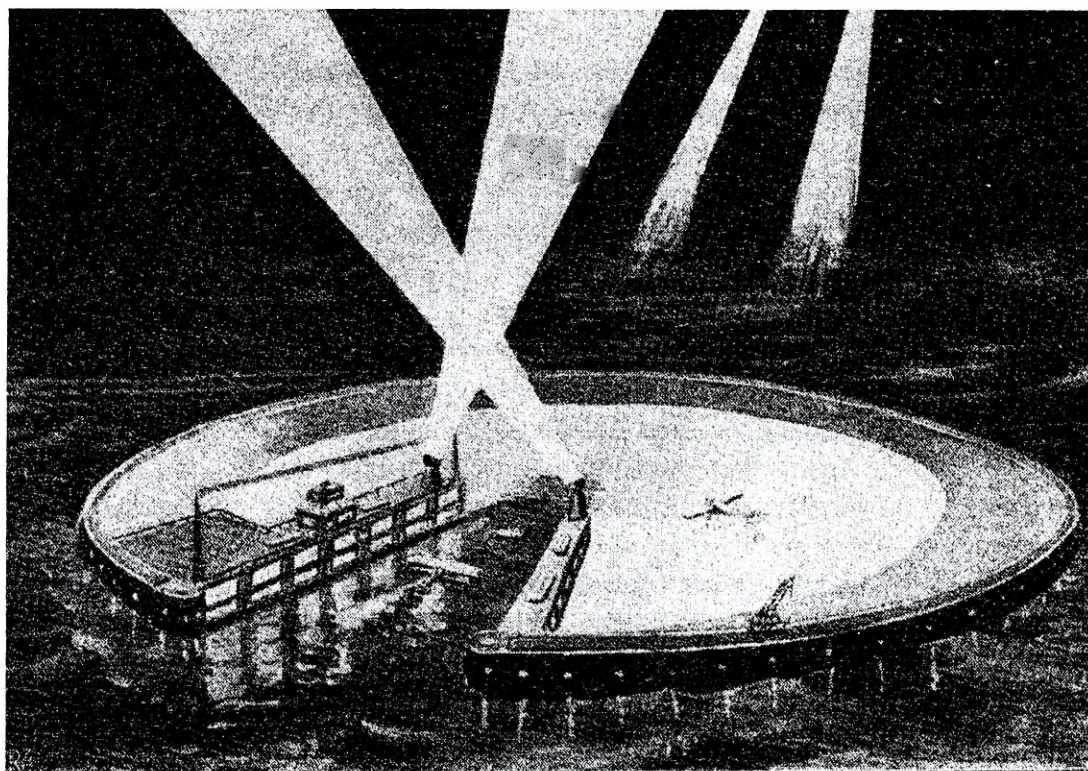
Transport lotniczy jest bardziej elastyczny. Dostosowanie lotniczych tras transportowych do zmieniających się potrzeb społecznych jest mniej ograniczone technicznie. Dlatego można się spodziewać, że przewidywania dotyczące tej dziedziny szybciej zostaną zweryfikowane, dzięki czemu można ocenić, czy zastosowane uprzednio metody prognozowania były wystarczająco skuteczne. Można też spróbować określić różnice między prognozami a rzeczywistym stanem i postawić hipotezy dotyczące przyczyn zaistniałych różnic.

Celem niniejszej pracy jest określenie różnic między prognozami a rzeczywistym rozwojem lotnictwa cywilnego w Polsce po upadku gospodarki centralnie planowanej – do 2003 roku. Wskazanie tych różnic ma posłużyć próbie znalezienia jednej z hipotetycznych przyczyn ich powstania, w celu wypracowania wniosków dla potrzeb opracowywania przyszłych prognoz rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce. Prognozy takie będą niezbędne podczas wypracowania decyzji o inwestycjach zarówno w polskich portach lotniczych, jak i w przedsiębiorstwach przewozowych. Warto w tym miejscu podkreślić, że efektem prognozowania powinno być między innymi opracowanie przez ministra właściwego do spraw transportu programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, które są wymagane przez obowiązujące „Prawo Lotnicze”¹.

¹ *Prawo Lotnicze* z 3 lipca 2002 (DzU z 2002 r., nr 130, poz. 1112), art. 16 ust. 3.

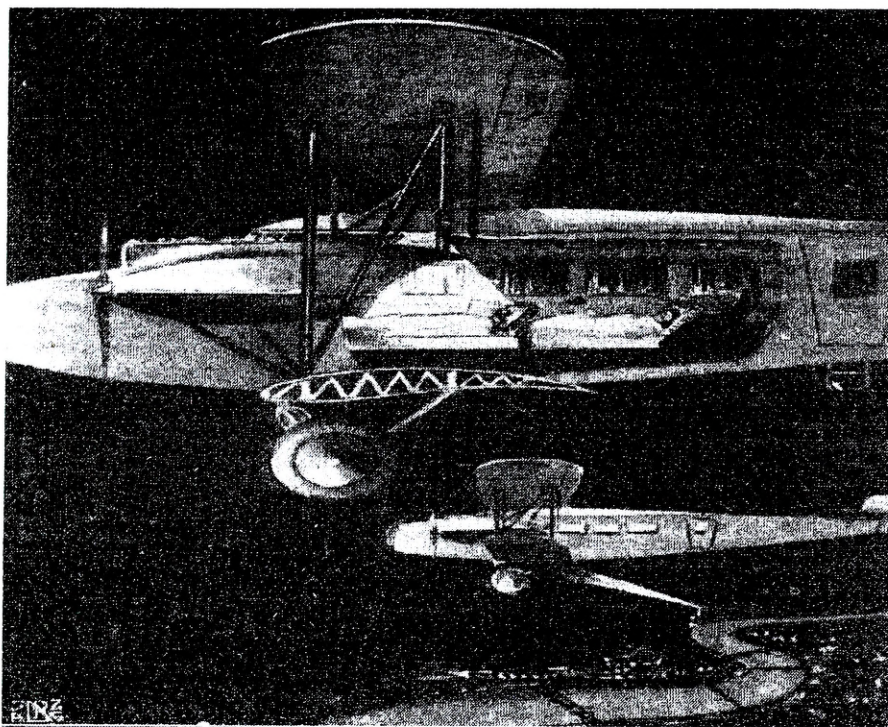
Przewidywanie przyszłości jest działaniem niezwykle ryzykownym. Prawdopodobnie dlatego niezbyt często dochodzi do konfrontacji przewidywań z rzeczywistością, bo zwykle taka konfrontacja przynosi fiasko wysiłków autora przewidywań. Ale podjęcie zadania trudnego, lecz koniecznego nie uwłacza temu, kto je wykonuje rzetelnie i przy wykorzystaniu wszystkich dostępnych w danym momencie, racjonalnych środków.

Na zamieszczonych ilustracjach pokazano prognozy z 1926 roku odnoszące się do lotnictwa cywilnego. Widać na nich silny wpływ nieświadomych wyobrażeń o podróży lotniczej jako podobnej do podróży koleją lub statkiem.



Źródło: E. Porębski, *Cuda techniki*, Warszawa 1929.

Rys. 1. Prognozy zwiększenia się zasięgu lotu



Źródło: E. Porębski, *Cuda techniki*, Warszawa 1929.

Rys. 2. Wygodne łóżko w samolocie wydawało się niezbędne w nocnej podróży



Źródło: E. Porębski, *Cuda techniki*, Warszawa 1929.

Rys. 3. Przewidywano, że posiłek na pokładzie samolotu będzie potrzebny, ale wyobrażano go sobie jako podobny do spożywanego w Orient Ekspresie

Zrozumiały opór wobec uświadomienia sobie naszych błędów nie jest jedynie problemem psychologicznym. Każda z firm lotniczych w Polsce, świadomie lub nie, w bieżącej działalności i przy podejmowaniu bardziej długofalowych decyzji, posługuje się przewidywaniami rozwoju lotnictwa cywilnego, a popełnione błędy prognozowania bywają ważne z finansowego punktu widzenia.

Często korzystanie z takich przewidywań jest oparte na intuicji, zwykle jednak owa intuicja jest skutkiem wymiany poglądów w środowisku lotniczym. Poglądy takie są kształtowane w znacznej części przez istniejące, wcześniejsze opracowania, zwłaszcza przez opracowany w 1991 roku „Plan generalny i program inwestycyjny polskiego lotniska cywilnego”². Gorzej, że czasem wydaje się, że rzeczywiste wydarzenia w polskim lotnictwie cywilnym nie modyfikują intuicyjnych poglądów, a skutki tego stanu widzimy na pustych lub nadmiernie zatłoczonych terminalach portów lotniczych w Polsce.

Oczywiście, każda licząca się firma lotnicza prowadzi prace prognostyczne na własny użytek. Są to jednak opracowania bardziej skoncentrowane na problemach danej firmy i, co ważniejsze, trudno dostępne. Dlatego mniej wpływają one na wyżej opisany intuicyjny proces, który odbywa się bardziej publicznie.

Metodyka pracy

Jako podstawowy analizowany dokument przyjęto wspomniany wyżej „Plan generalny rozwoju i program inwestycyjny polskiego lotnictwa cywilnego, streszczenie wykonawcze” opublikowane przez firmę EER Systems Co w styczniu 1992 roku, dalej nazywane prognozą EER. Jest to, jak już wspomniano, dokument mający znaczny wpływ na rozwój lotnictwa cywilnego w minionej dekadzie, i jest szeroko znany w środowisku lotniczym. W dokumencie tym podano między innymi prognozowane sumaryczne ilości pasażerów odlatujących z polskich portów lotniczych w ruchu międzynarodowym i krajowym w latach 1995, 2000 i 2005. Jako tło tych prognoz podano odpowiednie liczby pasażerów w latach 1971, 1975, 1980, 1985 i 1990. Problem metodyczny stwarza porównywalność tych liczb z ilościami pasażerów podawanymi w innych źródłach. I tak, „Rocznik Statystyczny GUS” za odpowiednie lata zawsze podaje nieco większe niż EER liczby pasażerów odprawianych (o 5–7%). Można sądzić, że firma EER Systems korzystała z materiałów źródłowych bardziej szczegółowych niż GUS i wyłączyła z rozważań jakąś kategorię pasażerów. Najprawdopodobniej dotyczy to pasażerów przewożonych nieodpłatnie, na przykład pracowników LOT-u i ich rodzin, pracowników Ministerstwa Komunikacji z rodzinami lub pracowników PPL-u z rodzinami. Przywilej tych grup pracowników, istniejący w okrojonej formie do dzisiaj, pochodzi z okresu, gdy Ministerstwo Komunikacji miało zarówno LOT, jak i porty lotnicze w swych strukturach. Jednak różnica ta, na tle rozpatrywanych rozbieżności między prognozami a rzeczywistym wykonaniem nie jest duża i nie ma wpływu na wnioski. Dlatego w całej

² *Plan generalny rozwoju i program inwestycyjny polskiego lotnictwa cywilnego*, styczeń 1992, opracowanie zleczone przez Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego firmie EER Systems Corporation z USA, wykonane przy udziale pracowników MTiGM, GILC, PLL LOT, ATC PPL, PRz, OKL, UW i in.

pracy przyjęto jako rzeczywiste liczby pasażerów podawane w „Rocznikach Statystycznych GUS”³. Zapewnia to porównywalność wyników w kolejnych latach (ze względu na ochronę prawną rzetelności danych przekazywanych do GUS) i daje możliwą do osiągnięcia wiarygodność.

Inne źródła⁴ podają liczby pasażerów z punktu widzenia przewoźnika lub z punktu widzenia portów lotniczych⁵. Liczby pasażerów w tych przypadkach są odmienne od podawanych zarówno przez EER, jak i przez GUS, z powodu odmiennego zdefiniowania tych liczb. Na przykład, liczba pasażerów podawana z punktu widzenia portów lotniczych jest sumą ilości pasażerów odlatujących i przylatujących – co utrudnia porównanie z liczbami podanymi przez EER.

Porównanie prognozy EER z rzeczywistymi wynikami rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego pozwoliło na uzyskanie liczbowych wielkości błędów w prognozowaniu ilości przewiezionych pasażerów. Podjęto próbę zaprezentowania na wykresach analizowanych danych w taki sposób, aby widoczne były ogólniejsze prawidłowości. Jedną z takich prawidłowości jest występowanie regularnych błędów prognozy EER w stosunku do rzeczywistego wykonania. Błędy te okazują się dość duże, co skłania do postawienia hipotezy dotyczącej przyczyn ich powstania. Próba weryfikacji postawionej hipotezy polega na wskazaniu dokumentów ją potwierdzających. Ponadto autor niniejszej pracy w latach 1998–2002 prowadził rodzaj badania sondażowego, którego wyniki zdają się potwierdzać postawioną hipotezę.

Zaproponowana hipoteza

Świadomość trudności gospodarczych Polski i ugruntowana w naszej kulturze skłonność do narzekania wpływają na przyjmowanie we wszystkich prognozach często nietrafnych założeń. Właśnie takie, nie poparte dowodami założenia decydują o wynikach wszystkich prognoz. Do analizowanej prognozy rozwoju lotnictwa cywilnego przyjęto sztywne, pesymistyczne założenia. Założenia te nie były krytycznie analizowane, bo wynikały ze stanu świadomości niepodlegającego racjonalnej analizie. Jak to trafnie ujął Gustaw Le Bon: *„Dzięki powtarzaniu wypowiedziane poglądy przenikają do duszy tłumu, a w końcu, czy są rozumiane, czy nie zostają uznane za prawdę nie podlegającą dyskusji. [...] Metodą ciągłego powtarzania dany pogląd wrasta głęboko w te sfery nieświadomości, w których powstają motywy naszego postępowania”*⁶.

Współczesny autor, Stefan Garczyński, tak opisał skutki istnienia nieświadomych, ogólnych założeń, powstałych wskutek powtarzania „prawd oczywistych”: *„My także rzadko zastanawiamy się nad założeniami myśli i działań, a jeśli nawet uświadomiamy je sobie, to czy ich ewentualny fałsz jasno się nam przedstawia? Nie, bo prawdopodobnie są to założenia wspólne dla całego środowiska lub całej*

³ Rocznik Statystyczny GUS, Dział Transport i Łączność, wydania z lat 1960–2003.

⁴ Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego – Statystyka, nr 119, GILC, Warszawa 1998.

⁵ Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego – Działalność lotnisk komunikacyjnych w Polsce w latach 1997–2001, nr 130, GILC, Warszawa 2002.

⁶ G. Le Bon, *Psychologia tłumu*, PWN, Warszawa 1994, s. 80.

*epiki. Nawet do oczywistych (poniewczasie) głupstw tak się przyzwyczajamy, że nas nie rażą*⁷.

Takie właśnie hipotetyczne wyjaśnienie jednego ze źródeł błędu prognozy może pomóc w uniknięciu podobnych błędów w przyszłości, zarówno idących w kierunku nadmiernego pesymizmu jak i hurraoptymistycznych. Może pomóc, gdyż uświadomione zagrożenie jest zagrożeniem mniejszym. Próba świadomej, krytycznej analizy założeń przyszłych prognoz zwiększy ich otwartość na niespodziewane okoliczności, czyli zbliży prognozy do prawdy.

Ograniczenia

W niniejszej pracy przyjęto ograniczenia tematyczne, czasowe i metodyczne. Stąd nie będzie ona pełną odpowiedzią na postawione pytania, jest jednak próbą penetracji słabo zbadanych zagadnień i wskazania korzyści z lepszego poznania tematu.

Ograniczenie tematyczne jest skutkiem przyjęcia założenia, że praca dotyczy lotnictwa cywilnego w Polsce oraz, że wśród wszystkich możliwych, dających się opisać liczbowo zjawisk występujących w lotnictwie, analizie podlega jedynie wielkość lotniczego ruchu pasażerskiego prognozowanego przez firmę EER Systems. Dodatkowo, z prognozy EER uwzględniono jedynie prognozę najbardziej optymistyczną, czyli zakładającą największe wzrosty zarówno PKB Polski, jak i ilości pasażerów. Prognozy: „realistyczną” i „pesymistyczną” pominięto jako całkowicie błędne, zawierające ponadto w większym nasileniu wszystkie słabości występujące w prognozie optymistycznej.

Ograniczeniem czasowym jest przyjęcie do analizy okresu od 1992 do 2003 roku. Jest to okres funkcjonowania w cywilnym lotnictwie Polski mechanizmów zbliżonych do istniejących w gospodarce rynkowej i prawdopodobnie przydatny do wyciągania wniosków na przyszłość. Takich możliwości nie daje historia rozwoju lotnictwa w PRL, bo system gospodarczy, jaki wówczas istniał, prawdopodobnie się nie powtórzy.

Ograniczenia metodyczne wynikają z charakteru niniejszej pracy. Nie jest możliwe przeprowadzenie kosztowniejszych badań ankietowych ani korzystanie ze źródeł (np. archiwalnych prognoz rozwoju lotnictwa opracowywanych przez LOT lub SWISSAIR) objętych tajemnicą handlową. Zastosowano typowe dla tego rodzaju prac metody – selekcję dostępnych źródeł i ich krytyczną analizę.

Treść pracy

Uzyskane wyniki dociekań zestawiono w czterech rozdziałach.

Rozdział pierwszy zawiera omówienie zmian liczby pasażerów w polskim lotnictwie cywilnym od początku jego powstania i próbę uzasadnienia wyboru liczby pasażerów odlatujących oraz produktu krajowego brutto „na głowę” jako kluczowych parametrów analizowanej prognozy.

⁷ S. Garczyński, *Strzeż się tych błędów*, ALFA, Warszawa 1990, s. 40.

W rozdziale drugim przedstawiono na wykresach prognozę zmian tych parametrów przygotowaną przez firmę EER w roku 1991. Porównano je z rzeczywistymi wynikami uzyskanymi w tych latach przez polskie lotnictwo cywilne i polską gospodarkę (PKB). Wykresy tak dobrano, aby uwidocznili charakterystyczne cechy powstałych błędów prognozowania.

Rozdział trzeci zawiera opis istniejących w momencie opracowywania prognozy firmy EER przekonań o stanie polskiej gospodarki i szansach jej rozwoju. W rozdziale tym podjęto próbę weryfikacji hipotezy wyjaśniającej powstanie błędów prognozowania przez EER rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce w latach 1990–2005 panującymi w tym okresie, powszechnymi przekonaniem, nie analizowanymi świadomie i dlatego niezgodnymi z rzeczywistością.

W rozdziale czwartym podjęto próbę wykorzystania zweryfikowanej hipotezy do oceny zagrożeń dla poprawności opracowywanych obecnie prognoz rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce.

Zakończenie zawiera podsumowanie wyników pracy.

PROGNOZA ROZWOJU LOTNICTWA CYWILNEGO W POCZĄTKOWYM OKRESIE GOSPODARKI RYNKOWEJ W POLSCE I JEGO RZECZYWISTY ROZWÓJ

W celu uzyskania czytelnego, chociaż uproszczonego obrazu rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce przyjęto, że analiza ograniczy się do porównywania liczby pasażerów odlatujących w kolejnych latach z polskich portów lotniczych (do portów krajowych i portów zagranicznych) z liczbami przewidywanymi w prognozie opracowanej przez firmę EER w 1991 roku.

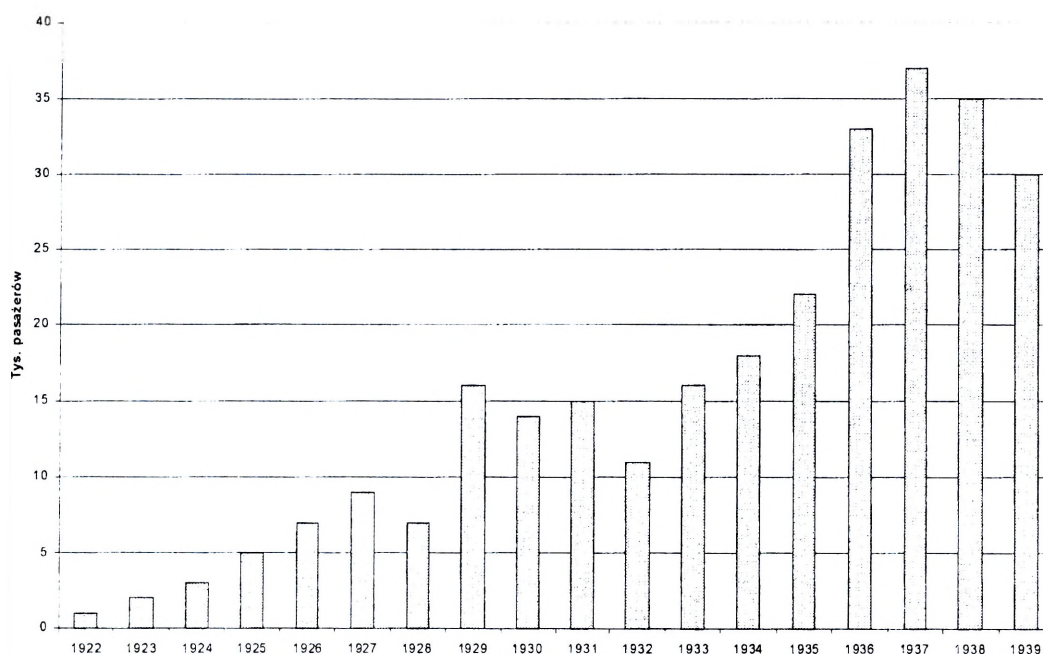
Ograniczenie analizy do tych dwóch wielkości jest dużym uproszczeniem. Dzięki temu jednak bardziej widoczne są procesy długoterminowe. Interesuje nas ponadto związek rozwoju lotnictwa cywilnego z parametrami makroekonomicznymi, bo analizowana prognoza opierała się właśnie na tym związku. Dotyczy to zwłaszcza produktu krajowego brutto na mieszkańca kraju.

Na rozwój lotnictwa cywilnego zawsze ogromny wpływ miały wydarzenia pozaekonomiczne. Zmiany otoczenia prawnego, wydarzenia polityczne i zdarzenia ekonomiczne niemające związku z lotnictwem wpływają na jego rozwój. Zmiany takie oczywiście również wpływają na PKB, co pogłębia związek obu parametrów.

Dlatego, aby sprawdzić, czy wybrany parametr (ilość pasażerów) jest dobrym wskaźnikiem sytuacji lotnictwa cywilnego przeanalizowano dane historyczne. Sprawdzone zostały zmiany ilości pasażerów w polskim lotnictwie cywilnym w jedynym, poprzednim okresie rozwoju lotnictwa w Polsce w warunkach gospodarki rynkowej z istotnymi wydarzeniami w otoczeniu lotnictwa.

Okresem tym było dwudziestolecie międzywojenne. Związek taki jest intuicyjnie oczywisty. Autor jest świadomy ogromnych różnic między coraz bardziej regulowaną przez państwo gospodarką II RP, działającą we wrogim otoczeniu międzynarodowym a gospodarką III RP, świadomie liberalizowaną, działającą w warunkach globalizacji. Jednak, jeśli ważne wydarzenia w otoczeniu lotnictwa mają się ujawnić poprzez analizowaną wielkość (ilość pasażerów), to powinno być możliwe powiązanie zdarzeń historycznych z tą wielkością. Na wykresie poniżej (wykres 1) przedstawiono liczbę pasażerów w polskim lotnictwie cywilnym w okresie międzywojennym. Widać na nim załamanie w latach 1927–1928, skokowy wzrost w 1929 roku, po nim znowu przeważa trend spadkowy, pokonany w końcu przez tendencje wzrostowe. Jest to prawdopodobnie wynik działania dwóch sprzecznych trendów – wpływu trudności gospodarczych na świecie, ujawnionych przez wielki krach na Wall Street w 1929 roku, oraz tendencji rozwojowych wywołanych przez znacjonalizowanie przewoźników lotniczych i ustawowe powołanie wspieranego przez państwo, monopolistycznego przewoźnika – LOT-u.

Ponowny trend spadkowy w latach 1938–1939 można wiązać z sytuacją polityczną w Europie (Austria, Czechosłowacja, 1.09.1939 r.). Wydaje się więc, że intuicyjnie oczywisty związek liczby pasażerów w lotnictwie cywilnym z wielkimi wydarzeniami politycznymi i ekonomicznymi znajduje potwierdzenie w II RP.



Źródło: A. Świątecki, P. Nita, P. Świątecki, *Lotniska*, Warszawa 1999, s. 30.

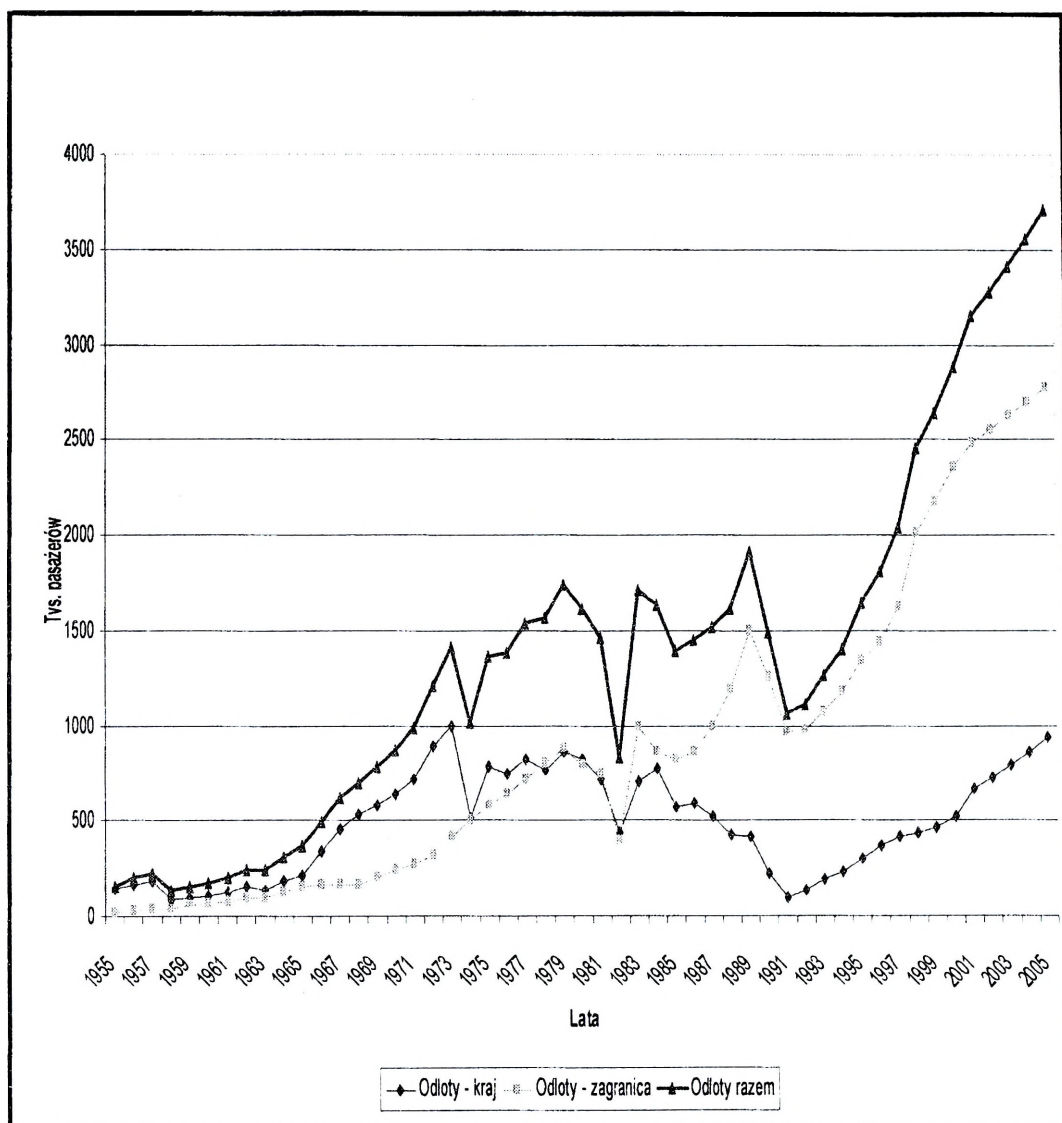
Wykres 1. Liczba pasażerów lotnictwa cywilnego w Polsce w okresie II RP

Dla sprawdzenia związku między liczbą pasażerów w lotnictwie cywilnym a ważnymi wydarzeniami spoza lotnictwa w różnych okresach historycznych Polski, przeanalizowano okres PRL-u.

Na wykresie 2 widać wszystkie ważne momenty w historii PRL-u.

Należy pamiętać, że cały okres gospodarki centralnie sterowanej był okresem rynku producenta. Stąd mechanizm przełożenia sytuacji gospodarczej na ilość pasażerów jest w tym przypadku inny niż dla gospodarki rynkowej.

W przypadku przewozów lotniczych w praktyce nigdy nie mamy do czynienia z rzeczywiście wolnym rynkiem. Również po 1989 roku w Polsce mieliśmy do czynienia ze swoistym rynkiem producenta, jakim był LOT. Stan ten ulegał zmianie pod wpływem nacisków środowisk regionalnych i wymogów globalizacji, ale wciąż rynek regularnych przewozów pasażerskich w Polsce jest głęboko regulowany.



Opracowanie własne⁸.

Wykres 2. Pasażerowie odlatujący z polskich lotnisk od 1955 roku

Wnioski z wykresu 2:

Przedewszystkim uwidacznia się brak wzrostu w latach 1973–1991. W pozostałych okresach liczba pasażerów wzrastała.

Ilość pasażerów odlatujących z polskich portów lotniczych do portów krajowych i zagranicznych pokazuje zmiany w gospodarce po grudniu 1970 roku, w stanie wojennym w 1981 roku i w 1989 roku. Widać, że w latach „małej stabilizacji”, deka-

⁸ Dane z *Rocznika Statystycznego GUS*, wydania z lat 1956–2003.

dzie lat sześćdziesiątych, był słabszy rozwój ruchu zagranicznego przy zauważalnym wzroście ruchu krajowego.

Reakcja liczby odprawionych pasażerów na zmianę polityki po grudniu 1970 r. jest opóźniona o dwa lata. Można na ten temat tworzyć różne hipotezy, ale wykracza to poza temat niniejszej pracy. Gwałtowna podwyżka cen paliw na rynku światowym w tym czasie prawdopodobnie ujawniła istniejące już wcześniej słabości, zarówno w polskim lotnictwie cywilnym jak i w całej ówczesnej gospodarce PRL-u. Stagnacja od 1973 do 1991 roku zasługuje na odrębne opracowanie, bo na tle powszechnego przekonania o dynamicznym rozwoju gospodarki polskiej w latach 1970–1979 jest to zaskakujący fakt.

W latach siedemdziesiątych ilość pasażerów odlatujących do portów zagranicznych systematycznie wzrastająca, zrównała się ze stagnacyjną liczbą pasażerów odlatujących do portów krajowych. Jednak w czasie tej dekady nie nastąpił istotny sumaryczny przyrost liczby pasażerów, a załamanie, jakie nastąpiło na końcu dekady było głębsze niż poprzednie. Podobnie jak we wcześniejszym okresie wyjaśnienie tego stanu jest możliwe i byłoby ciekawym tematem analizy.

Lata osiemdziesiąte są okresem „rozwierających się nożyc”. Liczba pasażerów odlatujących do portów zagranicznych szybko rośnie. Charakterystyczne dla tego ruchu jest to, że liczba pasażerów odlatujących do portów zagranicznych jest większa niż liczba pasażerów przylatujących. Nie jest to widoczne na powyższym wykresie, ale w danych źródłowych⁹ łatwe do odzyskania. Liczba pasażerów odlatujących do portów krajowych przez całą dekadę lat osiemdziesiątych wyraźnie maleje. W efekcie sumaryczna liczba pasażerów odlatujących słabo wzrasta.

Początek lat dziewięćdziesiątych to głębokie załamanie liczby pasażerów na obu kierunkach. Jest to moment opracowywania prognozy EER.

Dotychczasowy bieg historii przewozów pasażerskich w Polsce skłaniał do ekstrapolacji istniejących trendów. Trwające dwadzieścia lat marginalizowanie ruchu krajowego w połączeniu z jego załamaniem w roku 1991 skłoniło do napisania w prognozie EER że: „*zapotrzebowanie na lotnicze podróże krajowe będzie niewielkie*”¹⁰.

W stosunku do ruchu zagranicznego też przyjęto ekstrapolacyjne, ostrożne założenia: „*Jak przewiduje scenariusz optymistyczny, ilość pasażerów odlatujących z wszystkich polskich portów lotniczych w ruchu międzynarodowym wzrośnie, w okresie od 1991 do 2005 roku, o około 90% [...] Większość tego przyrostu będzie miało miejsce w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych i w pierwszym pięcioleciu następnego stulecia*”¹¹. Przewidywano więc zwiększanie się liczby pasażerów w tym okresie o około 4,7% rocznie (czyli pewnie ok. 2% wzrostu PKB średnio).

⁹ *Rocznik statystyczny GUS*, wydania z lat 1957–2003.

¹⁰ *Plan generalny rozwoju i program inwestycyjny polskiego lotnictwa cywilnego. Streszczenie wykonawcze*, Warszawa 1992, EER Systems, s. 5.

¹¹ Tamże, s. 5.

Niemal zaraz po opracowaniu prognozy EER następuje bezprecedensowy, stabilny wzrost sumarycznej liczby pasażerów. Wzrost w ruchu zagranicznym o przewidywane 90% nastąpił dwukrotnie szybciej, zamiast 2005 roku był to 1998 rok.

Wzrost liczby pasażerów odlatujących za granicę jest w rzeczywistości podobny do historycznych rekordowych wzrostów procentowych, przy dużo większych liczbach bezwzględnych i dłuższym okresie trwania wzrostu.

Liczba pasażerów odlatujących do portów krajowych po raz pierwszy od dwudziestu lat zaczęła systematycznie rosnąć, chociaż od niskiego poziomu, porównywalnego z latami pięćdziesiątymi. Pod koniec dekady lat dziewięćdziesiątych liczba pasażerów w ruchu krajowym wzrosła do najwyższego w historii lotów.

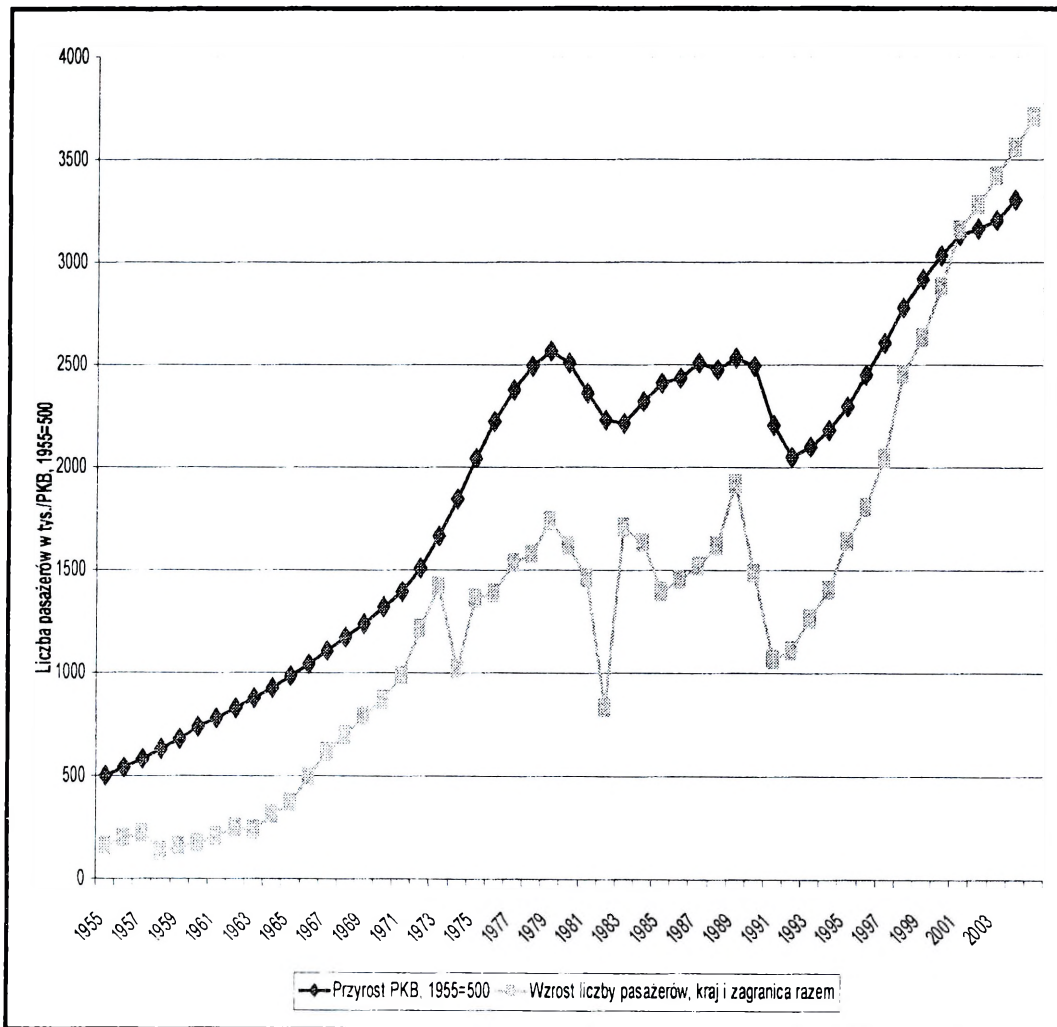
Co ciekawe – pod koniec tego dziesięciolecia nie wystąpiło dotychczas charakterystyczne ostre załamanie. Jego odpowiednikiem jest być może prawie niewidoczne obniżenie dynamiki wzrostu.

Porównanie wzrostu liczby pasażerów ze wzrostem PKB w okresie obejmującym gospodarkę centralnie planowaną nie może być dokładne. Dostępne dane¹² mogą być traktowane jako orientacyjne, ponieważ sposoby liczenia parametrów makroekonomicznych zmieniały się w czasie. Nie wydaje się też, aby ogłaszane wielkości wzrostu (co roku 8% w latach 50. i co roku 6% w latach 60.) w pełni oddawały rzeczywistość. Jednak nawet tak uproszczone dane znajdują potwierdzenie w liczbie pasażerów. Liczba pasażerów lotniczych okazuje się parametrem pozwalającym weryfikować dane o PKB. Na wykresie 3 przyjęto, że w roku 1955 PKB Polski wynosił 500 jednostek. Dzięki temu łatwe jest porównanie przebiegu narastania PKB ze wzrostem liczby pasażerów lotnictwa cywilnego.

Zastanawiające jest widoczne na wykresach wyprzedzenie zmian liczby pasażerów w stosunku do zmian PKB. Jest to widoczne na wykresie pokazującym te wielkości w długim okresie czasu (w latach 1970–1990). W większości przypadków rejestrowanych w literaturze¹³ kolejność zdarzeń jest przeciwna – zmiana (wzrost lub spadek) PKB poprzedza analogiczne zmiany w liczbie pasażerów. Czy może to wskazywać na szczególny sposób liczenia PKB w tym dwudziestolecie? A może to właśnie liczba pasażerów, regulowana podażą usługi przewozu lotniczego, była dostosowywana przez decydentów gospodarczych do przewidywanych trudności?

¹² G. Wojtowicz, A. Wojtowicz, *Historia monetarna Polski*, Warszawa 2003.

¹³ A. Ruciński, *Rynek usług pasażerskiego transportu lotniczego*, Gdańsk 1998, s. 108 i nast.



Opracowanie własne.

Wykres 3. Porównanie wzrostu PKB i liczby pasażerów odlatujących

BŁĘDY W PROGNOZACH I ICH ANALIZA

2.1. Różnice między prognozą z 1991 roku a realnym jej wykonaniem do 2003 roku¹⁴

Prognoza ruchu krajowego

Prognozowana liczba pasażerów odlatujących do portów krajowych w dokumencie EER jest bardzo ostrożna. „Zespół EER spodziewa się, że zapotrzebowanie na lotnicze podróże krajowe będzie niewielkie tak długo, jak długo słaba będzie polska gospodarka [...]. Wiemy, że usługi świadczone przez LOT w 1991 roku zostały bardzo ograniczone i zakładamy, że nowi krajowi przewoźnicy uzupełnią powstałą lukę. Przyjmujemy w związku z tym założenie, że dostępność lotniczych usług przewozowych nie stanowi ograniczenia”¹⁵.

Założenie, że dostępność lotniczych usług przewozowych na terenie kraju nie stanowi ograniczenia, bo powstaną nowi krajowi przewoźnicy nie okazało się prawdziwe. Do 2003 roku nie powstał żaden nowy krajowy przewoźnik, świadczący usługi w ruchu regularnym, jeśli nie liczyć wydzielonego z LOT-u i w pełni od niego zależnego Eurolotu.

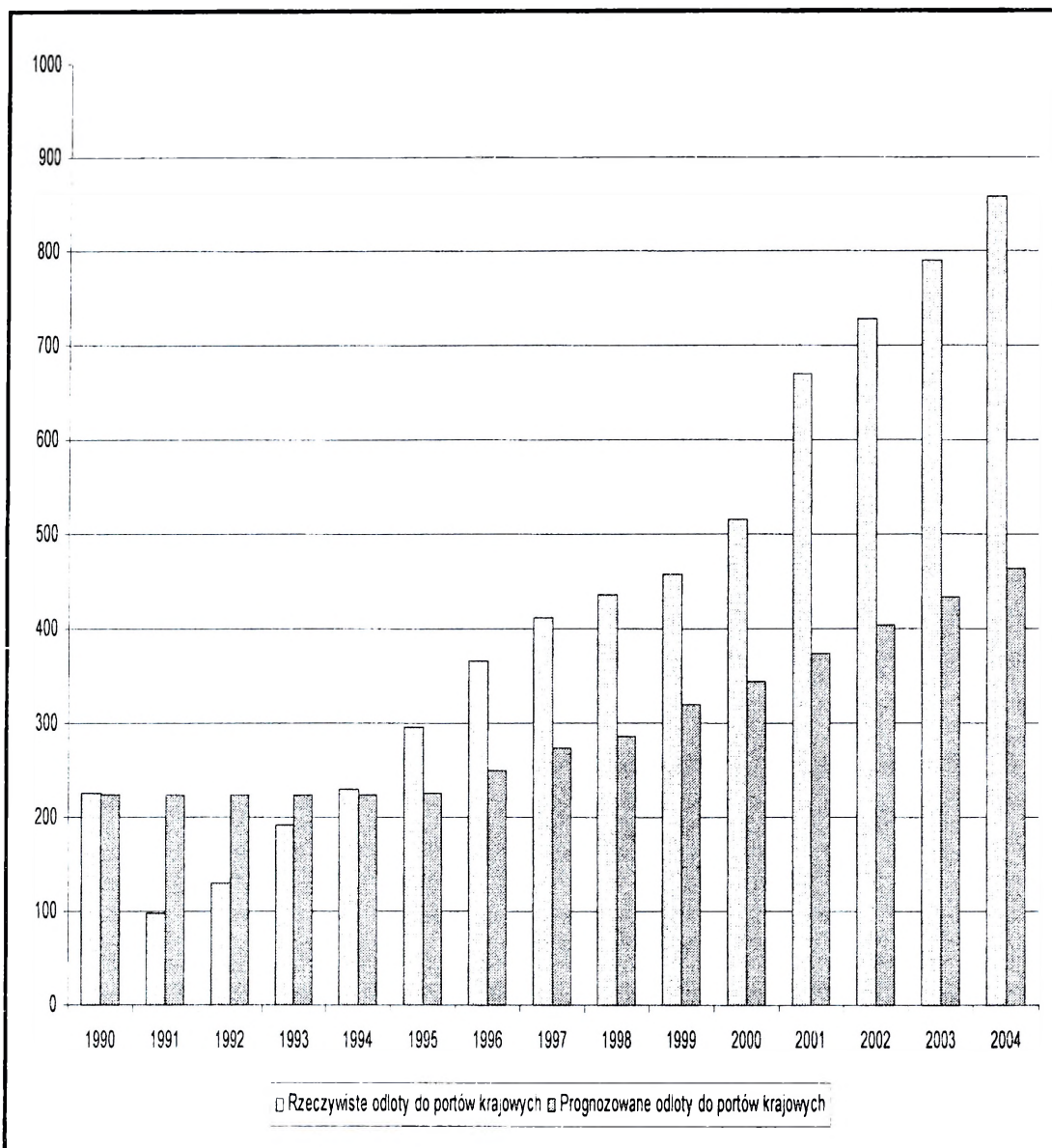
Poza obszarem analizy niniejszej pracy jest weryfikacja tezy, że wzrost liczby pasażerów w ruchu krajowym nie zależał od ilości chętnych do zakupu usługi przewozu. Dane szczegółowe wzrostu liczby pasażerów w portach lotniczych poza Okęciem pokazują, że po wznowieniu lotów, mimo nieraz słabej jakości usług (częste odwołania lotów, brak miejsc dla pasażerów lub bagażu) następuje skokowy wzrost liczby sprzedanych biletów. Wydaje się, że to właśnie ograniczenia podaży i zamknięcie rynku dla konkurencji zagranicznej (zakaz kabotażu) spowodowały, że wzrost liczby pasażerów w ruchu krajowym bardziej odpowiada wzrostowi oferowania niż popytowi.

Przebieg zmian w liczbie pasażerów krajowych okazał się inny niż w prognozie. Przywidywano stagnację do roku 1995, a po nim umiarkowany wzrost. W rzeczywistości nastąpił gwałtowny spadek liczby pasażerów w latach 1990–1991, a w następnych latach 1992–2004 stabilny i wysoki wzrost.

Na wykresie 4 porównano prognozę z rzeczywistymi liczbami pasażerów w ruchu krajowym.

¹⁴ Podane liczby dla roku 2004 są przewidywaniami na podstawie pierwszego półrocza 2004 r.

¹⁵ *Plan Generalny...*, s. 5.



Opracowanie własne.

Wykres 4. Porównanie rzeczywistej i prognozowanej liczby pasażerów odlatujących do portów krajowych (w tys. pasażerów)

Początkowy okres 1990–1991 nie był przez EER prognozowany, bo prognoza powstawała, gdy znane już były wyniki tych lat. Dlatego trzeba uznać, że różnica wynika z uproszczeń przyjętych przy prezentacji wyników.

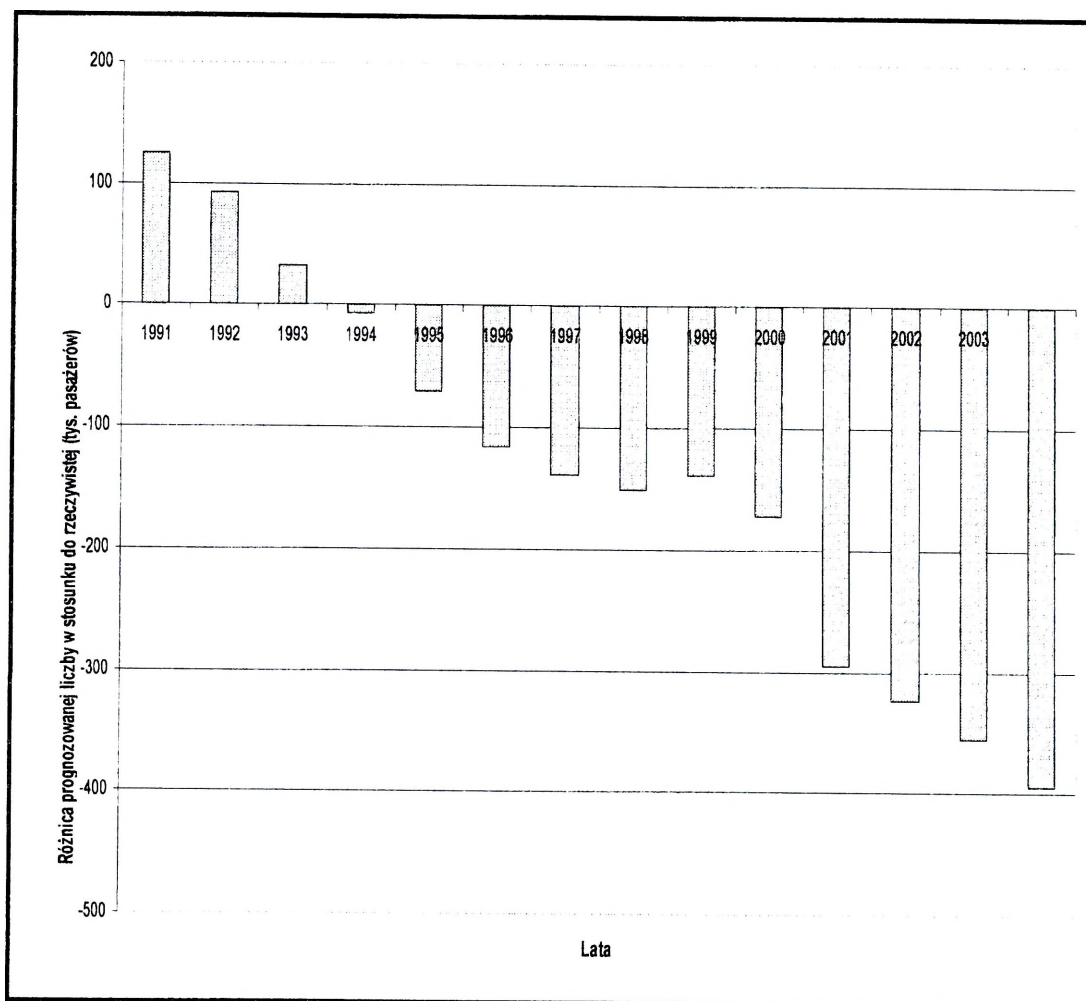
Konkretne liczby w prognozie EER przedstawiono w odstępach pięcioletnich, co „ukryło” załamanie tego początkowego okresu. Dla umożliwienia porównania danych przyjęto, że prognozowany przez EER wzrost pięcioletni rozkłada się równomiernie na kolejne lata.

Wykres 4 nasuwa następującą uwagę:

Wydaje się, że w roku 1990 zrezygnowała z latania na liniach krajowych duża grupa pasażerów. Być może było to przyspieszenie procesu, który trwał od połowy lat siedemdziesiątych – po rekordowym roku 1973.

W 1991 roku rozpoczyna się tworzenie nowego rynku, rozwijającego się dynamiczniej niż to przewidywała prognoza.

Na wykresie 5 pokazano błąd prognozy w liczbach bezwzględnych.



Opracowanie własne.

Wykres 5. Błąd prognozy liczby pasażerów w ruchu krajowym

Na wykresie 5 widać wyraźnie narastanie niedoszacowania ruchu krajowego z upływem czasu. W latach 1999–2000 ujawnia się osłabienie tempa wzrostu PKB. Należy zwrócić uwagę, że osłabienie to zostało przewidziane przez EER¹⁶.

¹⁶ „Zakładana recesja w latach 1998–1999 przyjmie jedynie niewielkie rozmiary”, *Plan Generalny...*, s. 5.

Nie widać natomiast – co oczywiste – skutków ataku terrorystycznego w Nowym Jorku i Waszyngtonie 11 września 2001 roku.

Charakterystyczne jest w tym przypadku liniowe narastanie błędu (ujemnego, bo prognoza była mniejsza niż rzeczywista liczba pasażerów).

Prognoza ruchu zagranicznego

W przypadku odlotów do portów zagranicznych prognoza EER mówi: „Scenariusz pesymistyczny zakłada dalsze trudności gospodarcze w latach 1992–1998; brak sukcesu rządu w zmniejszeniu bezrobocia i ograniczeniu inflacji [...] dzięki pozytywnemu wpływowi rozwoju gospodarczego w innych krajach na międzynarodowy ruch pasażerski i przewóz towarów. Jak przewiduje scenariusz optymistyczny, ilość pasażerów odlatujących z wszystkich polskich portów lotniczych w ruchu międzynarodowym wzrośnie. [...] Większość tego przyrostu będzie miało miejsce w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych i w pierwszym pięcioleciu następnego stulecia”¹⁷.

Trafnie przewidziano wzrost znaczenie portów regionalnych w ruchu krajowym: „Najbardziej znaczący przyrost w międzynarodowym ruchu pasażerskim nastąpi w Gdańsku, Krakowie i Katowicach”¹⁸.

Udział w przewozach przewoźników zagranicznych był regulowany administracyjnie, w celu ochrony interesów LOT-u. Dowóz pasażerów do zachodnich portów przesiadkowych podlegał restrykcjom, co przenosiło część ruchu do Warszawy, a część, trudną do oszacowania, kierowało do tych portów drogą naziemną. Oczywiście, tych pasażerów nie uwzględniają niniejsze analizy. Dostępne przewoźnikom polskim (czyli LOT-owi) informacje o odlatujących pasażerach, pochodzące z systemów rezerwacyjnych, nie uwzględniają przypadków dojazdu pasażera, np. koleją lub autobusem do zagranicznego portu lotniczego i odlot stamtąd. Obywatele polscy odlatujący na przykład z Pragi do Nowego Jorku nie istnieją w ogóle jako pasażerowie lotnictwa cywilnego w Polsce. Tak więc rzeczywiste liczby pasażerów lotnictwa cywilnego w Polsce były większe niż wykazane w rocznikach GUS.

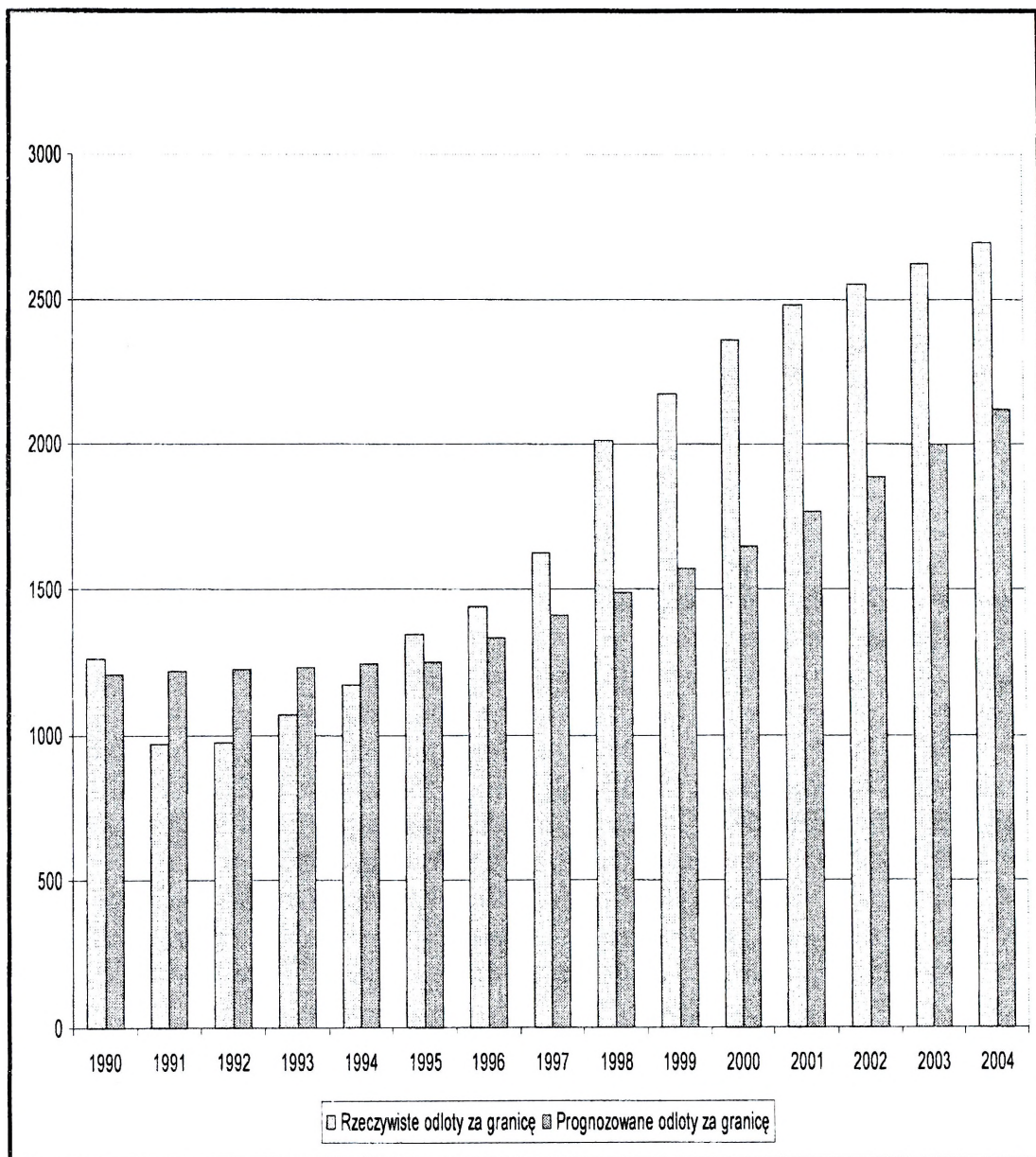
Na wykresie 6 porównano prognozę optymistyczną EER z rzeczywistością.

Podobnie jak w przypadku ruchu krajowego, początek wzrostu miał miejsce w 1991 roku. W roku 1998 również ujawnia się wpływ niewielkiej recesji, ale słabiej niż w ruchu krajowym, co można przypisać zauważonemu przez EER wpływowi czynników zagranicznych, to jest innemu okresowi wystąpienia tam recesji niż miało to miejsce w Polsce. Duże liczby pasażerów odlatujących za granicę, większe niż kiedykolwiek w historii lotnictwa cywilnego w Polsce, prawdopodobnie sprawiły, że ujawniły się różnorodne ograniczenia. Widoczne jest jak gdyby „nasytanie się” przebiegu wykresu. Wiemy z informacji publicznych, że w tym czasie pojawiły się okresowe przeciążenia portu lotniczego Okęcie i dróg dojazdowych do tego portu. Pasażerom, zwłaszcza odlatującym do USA nakazano (jeszcze przed

¹⁷ Tamże, s. 5.

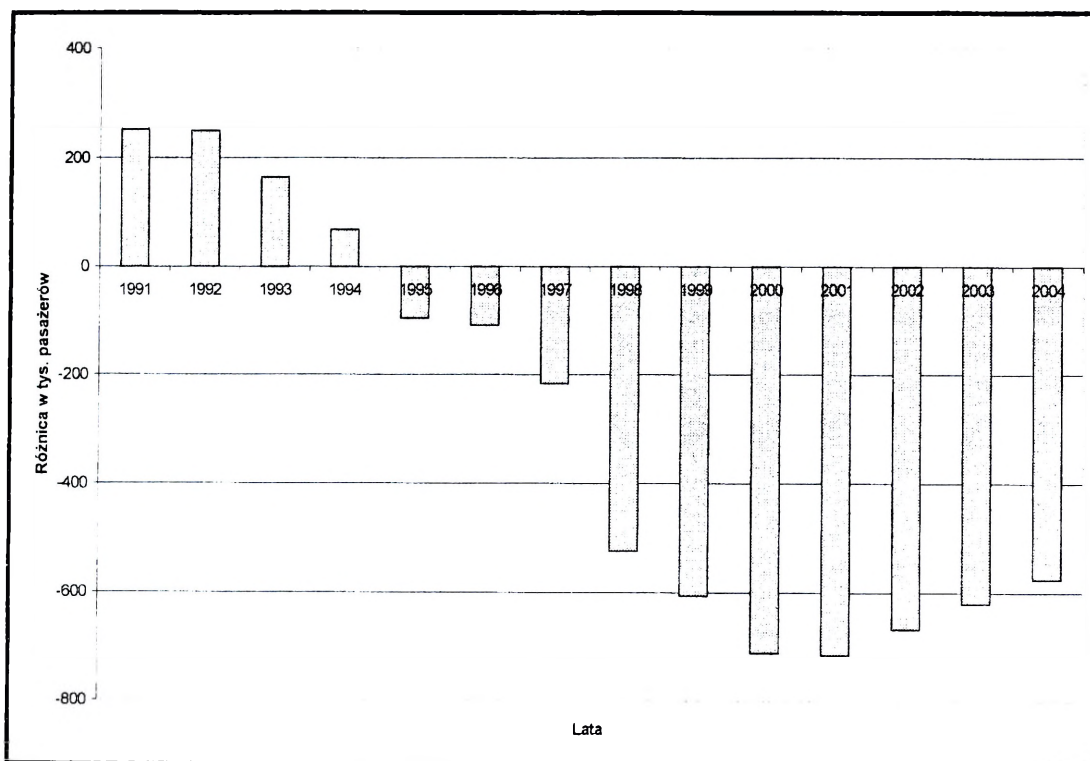
¹⁸ Tamże.

11.09.2001 r.) przybywanie na odprawę znacznie wcześniej, aby mieli czas na długie oczekiwanie w kolejkach. Na wykresie 7 pokazano błąd prognozy w ruchu zagranicznym, wyrażony w tysiącach pasażerów odlatujących.



Opracowanie własne.

Wykres 6. Porównanie prognozowanej i rzeczywistej liczby pasażerów odlatujących za granicę z polskich portów lotniczych (w tys.)



Opracowanie własne.

Wykres 7. Różnica między prognozowaną a rzeczywistą ilością pasażerów odlatujących do portów zagranicznych

W odróżnieniu od błędów prognozy krajowej, w przypadku różnic między prognozą a rzeczywistością w ruchu zagranicznym ujawnia się zmniejszanie niedoszacowania ruchu zagranicznego po roku 2001. Poza omówionym powyżej „nasycającym” jest to najprawdopodobniej skutek wydarzeń z 11 września 2001 roku.

Prognoza EER zakładała rozpoczęcie wzrostu liczby pasażerów odlatujących do portów zagranicznych po 1995 roku. W rzeczywistości taki wzrost nastąpił natychmiast po załamaniu 1991 roku, stąd dość duże błędy do roku 2000. Sumaryczny efekt ograniczeń „11 września” i wyższej prognozy EER na te lata daje lekkie zmniejszanie się błędów prognoz po roku 2001. Zauważmy jednak, że błędy te są wciąż duże w liczbach bezwzględnych – przekraczają znacznie pół miliona pasażerów, co wraz z podobną liczbą pasażerów przylatujących daje ponad milion pasażerów rocznie więcej, głównie w terminalu Okęcie. Do tego dodajmy witających i odprowadzających, i mamy terminal zatłoczony ponad przewidywania.

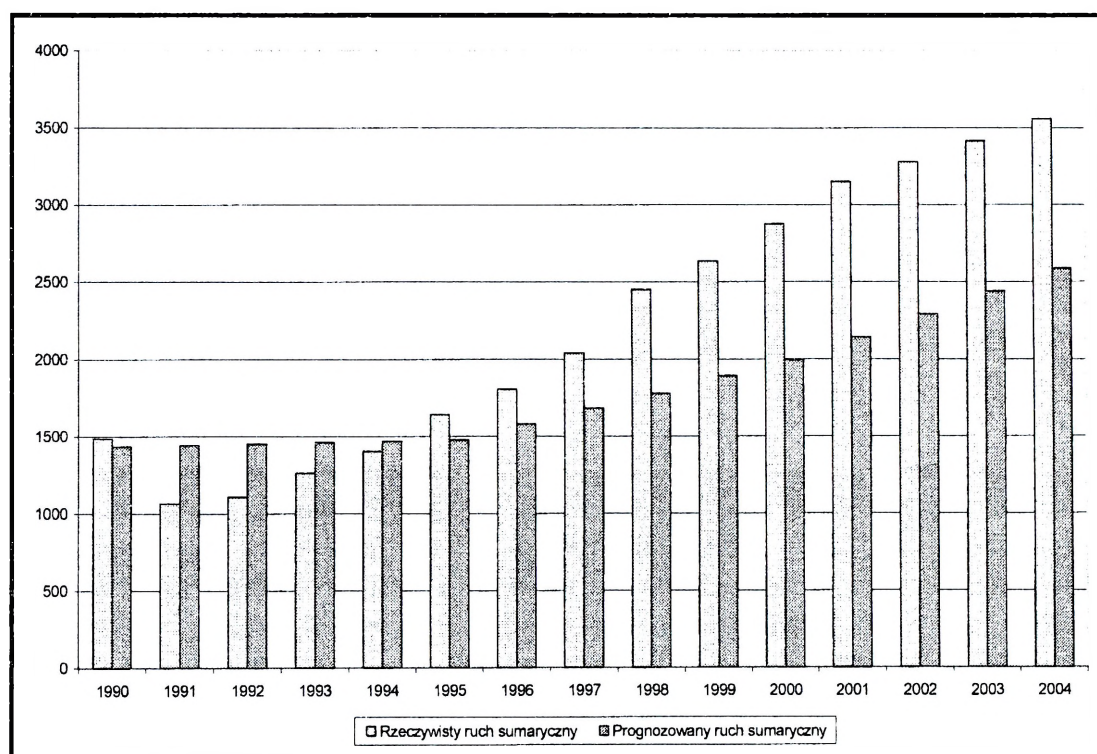
Prognoza sumaryczna

Suma liczb pasażerów odlatujących do portów krajowych i zagranicznych w kolejnych latach analizowanego okresu daje obraz bardziej stabilny, bo czynniki wpły-

wające na te odrębne strumienie pasażerów częściowo się kompensują. Właśnie ta suma jest miarą rozwoju przewozu lotniczego.

Suma liczb pasażerów odlatujących do portów krajowych i zagranicznych jest liczbą powstałą w wyniku milionów indywidualnych decyzji o wydaniu rzeczywistych pieniędzy na zakup biletu lotniczego. W dodatku każda z decyzji o zakupie biletu spotykała się z odpowiednią ofertą przewozową. Liczba ta jest więc niezależna od sposobu liczenia PKB, subiektywnego, propagandowego doboru danych statystycznych itd. Jest to po prostu fakt rzeczywisty.

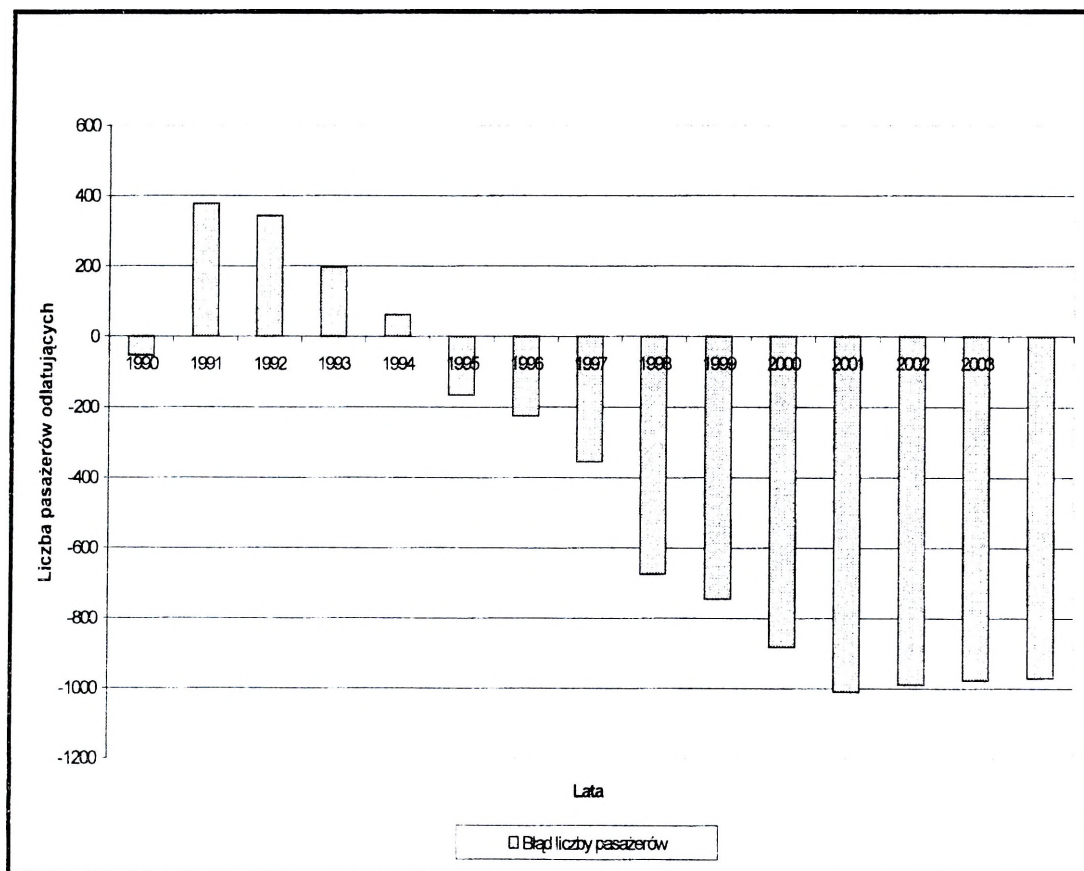
Jak widać na wykresie 8, wzrost pierwszych pięciu lat po 1990 roku skompensował stratę roku 1991. Prognoza EER nie pokazywała tego procesu, ale go uwzględniała, bo błąd prognozy w roku 1995 jest stosunkowo niewielki. Jednak po tym roku następuje wzrost wyraźnie większy od przewidywanego, mimo istnienia recesji w końcówce dekady i zagrożeń terrorystycznych po 2001 roku.



Opracowanie własne.

Wykres 8. Porównanie rzeczywistej i prognozowanej ilości sumarycznej pasażerów odlatujących do portów krajowych i zagranicznych

Błąd prognozy przedstawiony w liczbach bezwzględnych pokazano na kolejnym wykresie 9. Widać na nim wyraźniej zwolnienie tempa wzrostu po roku 2001. Ale wciąż błąd dochodzący do miliona pasażerów wskazuje na niedoszacowanie nawet w prognozie optymistycznej.



Opracowanie własne.

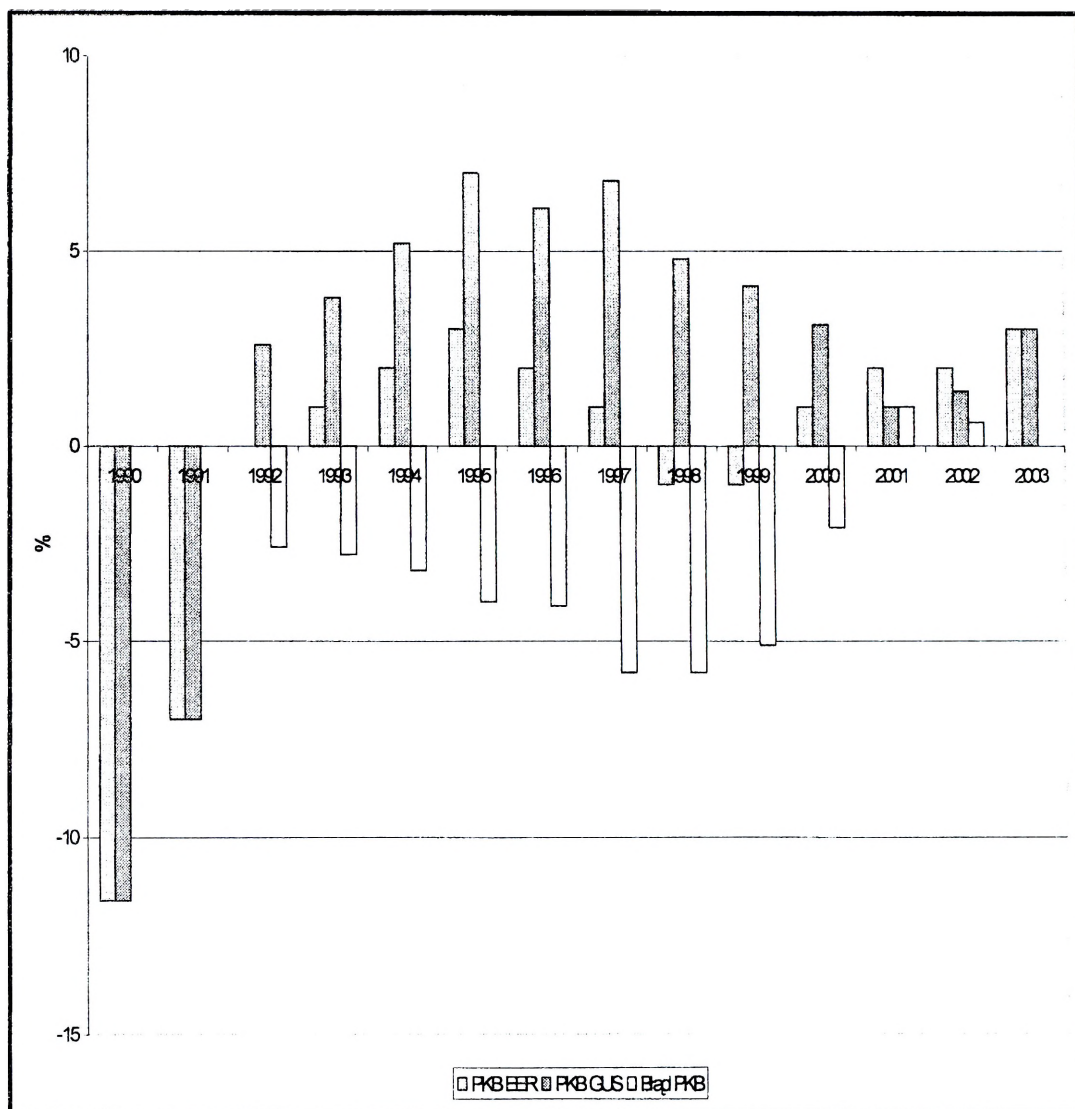
Wykres 9. Błąd sumarycznej liczby pasażerów w liczbach bezwzględnych (w tys.)

Prognoza PKB

Podstawą do prognozowania liczby pasażerów w lotnictwie cywilnym jest prognoza wzrostu produktu krajowego brutto. Na wykresie 10 przedstawiono prognozę PKB przygotowaną przez EER, rzeczywisty wzrost PKB w kolejnych latach wg GUS¹⁹ oraz błąd prognozy PKB. Wszystkie wielkości wyrażono w procentach, obliczonych jako zmiana wielkości rok do roku.

Widać, że prognoza zakładała pojawienie się umiarkowanego wzrostu PKB i wystąpienie niewielkiej recesji w latach 1998–1999. Skutki „szokowej terapii” roku 1990 były jednak głębsze i trwalsze. Po ostrej recesji lat 1990–1991 nastąpił okres dużo większego niż przewidywał EER wzrostu. Przewidywana recesja wystąpiła kilka lat później i ograniczyła się do krótkotrwałego zmniejszenia wzrostu, jednak bez okresu ujemnego, po czym zaczyna się, już widoczny w 2003 roku, następny okres wzrostu (nie wiadomo jak długi).

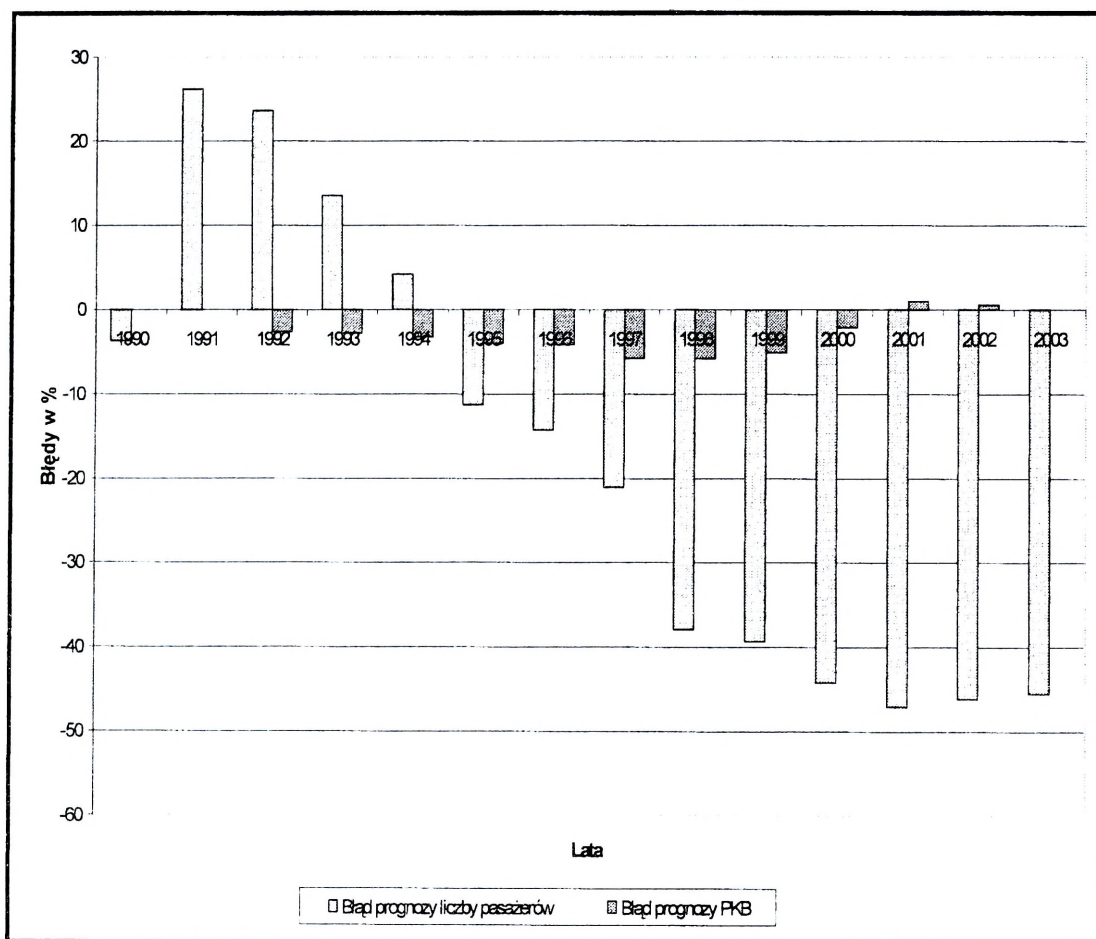
¹⁹ www.stat.gov.pl



Opracowanie własne.

Wykres 10. Porównanie prognozy i rzeczywistych wartości PKB w latach 1990–2003

Porównanie błędów prognozy wzrostu PKB z błędami prognozy liczby sumarycznej pasażerów (wykres 11) pokazuje, że niedoszacowanie wzrostu PKB przekłada się na znacznie większy, ale występujący z opóźnieniem, błąd niedoszacowania ilości pasażerów.



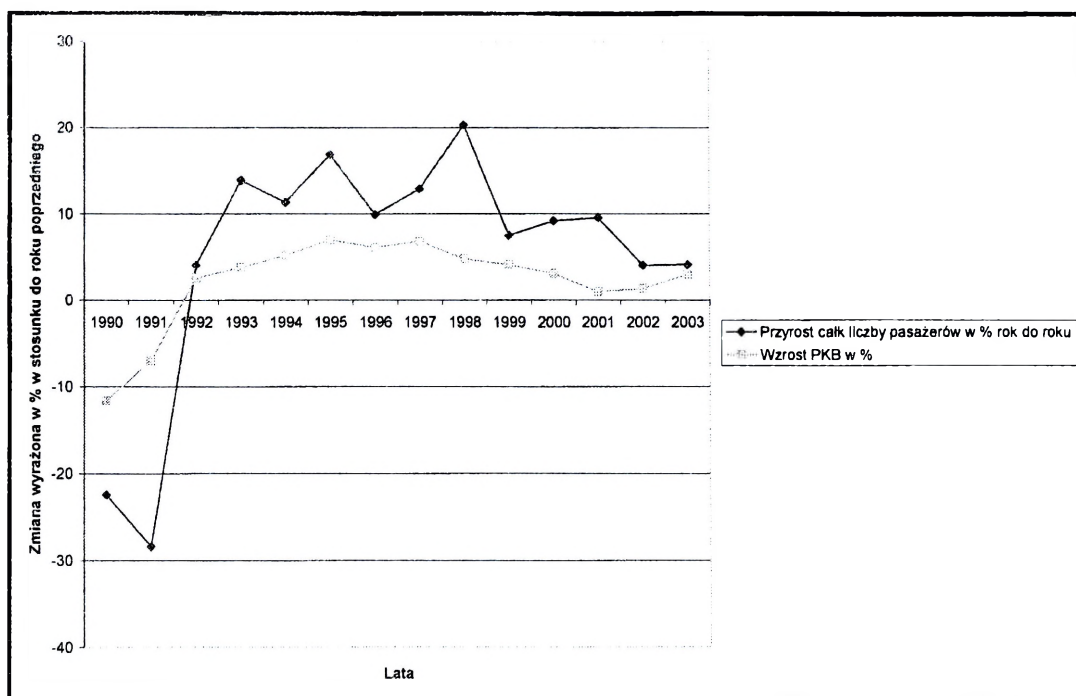
Opracowanie własne.

Wykres 11. Porównanie błędów prognozy PKB i prognozy liczby sumarycznej pasażerów odlatujących

2.2. Cechy wspólne błędów prognozowania

Prognoza EER dotycząca ilości pasażerów w wersji optymistycznej, analizowanej w niniejszej pracy, opiera się na prognozie wzrostu PKB w latach 1993–2003. Przyjęcie przez EER założenia, że wzrost ten będzie umiarkowany (w prognozie optymistycznej) spowodowało ogólne zniżenie wielkości wzrostu liczby pasażerów odlatujących z polskich portów lotniczych. Ponadto, prognoza zniekształcała związek między przewidywanym wzrostem PKB a wzrostem liczby pasażerów, co być może wynikało z przyjętych w opracowywaniu i prezentacji wyników prognozy.

Na poniższych wykresach pokazano rzeczywisty przebieg zmian PKB w Polsce w latach 1992–2003 i liczby pasażerów odlatujących z polskich portów lotniczych do portów krajowych i zagranicznych (wykres 12) oraz takie same parametry prognozowane przez EER w 1991 roku (wykres 13).



Opracowanie własne.

Wykres 12. Związek między PKB a liczbą pasażerów zarejestrowany w latach 1990–2003

Rzeczywisty przebieg zmian potwierdza, że przyrost liczby pasażerów w lotnictwie cywilnym jest około dwa razy większy niż przyrost PKB.

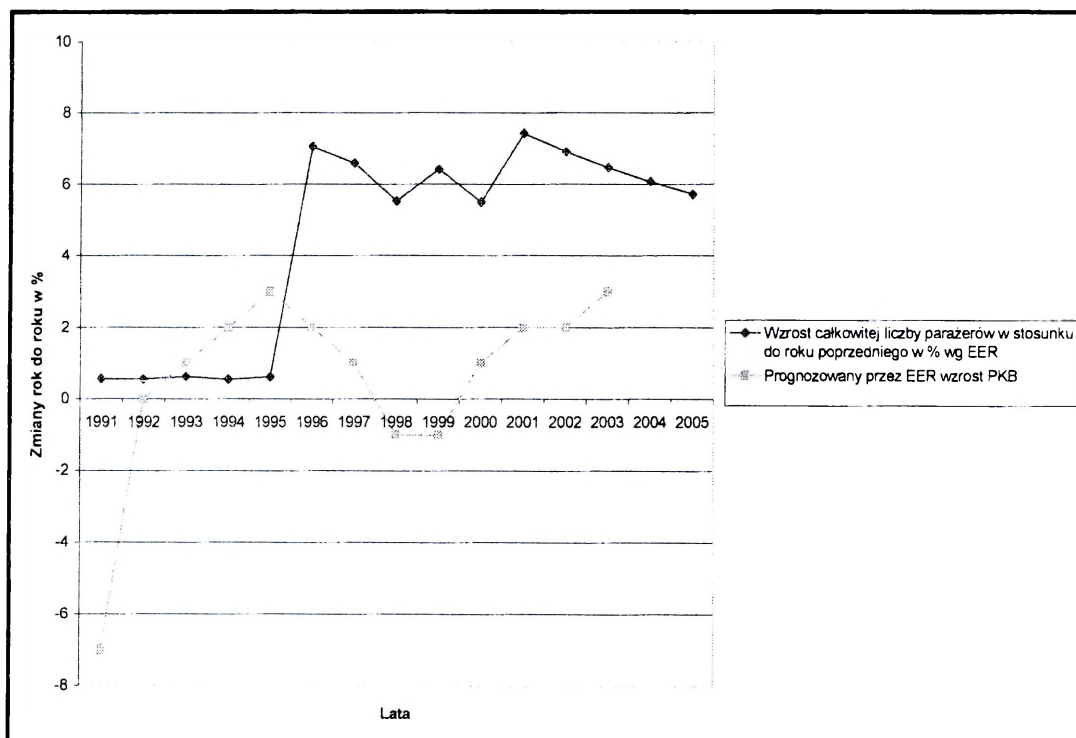
Związek ten jest dość wyraźny w rozpatrywanym okresie, mimo krótkotrwałych odchyień w dół lub w górę. Można stwierdzić, że w celu prawidłowego prognozowania rozwoju lotnictwa pasażerskiego trzeba prawidłowo prognozować zmiany PKB.

W prognozie EER (wykres 13) nie widać wyraźnego związku między wzrostem PKB a wzrostem liczby pasażerów lotnictwa cywilnego. Przyjęto wzrost ilości pasażerów w czasie, gdy założono, bardzo trafnie, zmniejszenie tempa wzrostu PKB. Brak widocznego związku między prognozowanym przez EER PKB a prognozowaną liczbą pasażerów podważa zaufanie do dokładności prognozy EER. Przebieg wydarzeń potwierdził, że prognoza ta nie była dokładna, ponieważ, jak można przypuszczać, była obciążona przekonaniem okresu jej powstania. Mimo tego prognoza ta zawiera poprawne przewidywanie charakteru zmian.

Potwierdziło się przewidywanie wzrostu liczby pasażerów na obu kierunkach (kraj i zagranica). Potwierdziły się przewidywania wyraźnie większego wzrostu w latach 1995–2005. Potwierdziło się zwolnienie tempa wzrostu PKB w końcu lat 90. Ponadto prognoza EER podawana w tabelach i na wykresach jest bardziej optymistyczna niż zawarta w części opisowej²⁰. Można przypuszczać, że poprawne prze-

²⁰ *Plan Generalny...*, wyd. cyt., s. 4, 5, 6.

widywanie charakteru zmian opisane powyżej świadczy o poprawności metod przyjętych przy opracowywaniu prognozy EER. W analizowanym dokumencie jest tylko wzmianka o stosowanych metodach: „Przy użyciu ekonometrycznych technik prognostycznych Zespół EER dokonał obliczenia ilości pasażerów [...]”²¹.



Opracowanie własne.

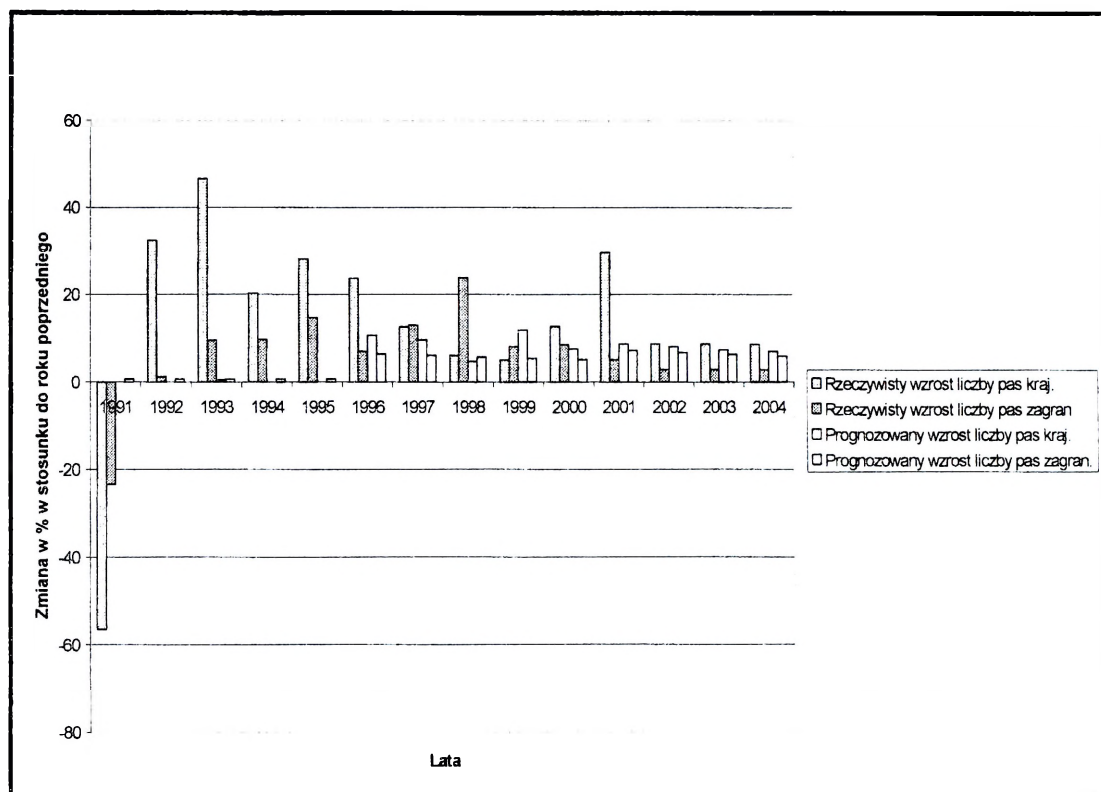
Wykres 13. Prognozowany przez EER związek między wzrostem ilości sumarycznej pasażerów w % w stosunku do prognozowanego wzrostu PKB

Z punktu widzenia niniejszego opracowania nie ma znaczenia jaką przyjęto technikę prognozowania. Istotne jest to, że już w momencie opracowywania prognozy widać było w niej sprzeczność między prognozowanym PKB a prognozowanym wzrostem liczby pasażerów. Jak widać na wykresie 13 przewidywano wzrost liczby pasażerów właśnie w latach na które przewidywano spadek PKB (1996–2000). Ponadto w latach, na które przewidywano wzrost PKB (1993–1995) nie przewidywano wzrostu liczby pasażerów. Mogłoby to być skutkiem opóźnienia, jakie występuje zwykle między wzrostem PKB a następującym po nim wzrostem liczby pasażerów. Jednak brak w prognozie EER uzasadnienia dla tak dużego opóźnienia. Przecież nie potrzeba było budować nowych lotnisk czy szkolić nowych załóg. Po spadku przewozów w latach 1990 i 1991 istniał duży, niewykorzystany

²¹ Tamże, s. 3.

potencjał. Stąd brak podstaw do przypuszczania, że przewozy wzrosną dopiero po jakimś dłuższym czasie po wystąpieniu zapotrzebowania na nie.

Prognozowane i rzeczywiste zmiany procentowe w ruchu krajowym i zagranicznym pokazuje kolejny wykres 14. Na tym wykresie widać zaskakujący wniosek z analizy sprawdzalności prognozy EER – bardziej odpowiada rzeczywistości prognoza odległa niż prognoza na najbliższe lata.



Opracowanie własne.

Wykres 14. Zmiany procentowe rok do roku liczby pasażerów rzeczywistej i prognozowanej

Nasuwa się pytanie, czy nie jest to spowodowane większym wpływem owych „głęboko wrostłych w nieświadomość przekonań” wskazanych przez G. Le Bona na bliższą przyszłość?

Ponadto należy zwrócić uwagę na fakt, nierzucający się w oczy na prezentowanych wykresach, że zmiany rzeczywiste odbywają się w zakresie od -30% do +20%, gdy prognozowano zmiany w zakresie od -8% do +8%.

Możliwym wyjaśnieniem powstania większych błędów w bliższym okresie progностycznym niż w okresie bardziej odległym może być skłonność do przedłużania w przyszłość aktualnych trendów, a w roku 1991 głównym trendem było zmniejszanie się liczb pasażerów. W przypadku lotów krajowych trend ten trwał 20 lat!

Jednak intuicja podpowiada, że wzrost musi nastąpić, jeśli nie wcześniej, to później. W każdym razie widać, że rzeczywisty przebieg zdarzeń był bardziej dynamiczny niż przewidywany przez EER – załamanie było głębsze, wzrost powrócił szybciej i był większy.

Cechą wspólną wszystkich błędów rozpatrywanej prognozy, poza niedoszacowaniem skali wzrostu wszystkich badanych parametrów, było zaniżenie dynamiki zmian. W rzeczywistości zarówno PKB, jak i liczby pasażerów krajowych i zagranicznych malały nawet o kilkadziesiąt procent w niewielkim czasie i w równie krótkim czasie podobnie dynamicznie rosły.

Jeśli przyjąć, że liczba pasażerów odprawionych jest wielkością nie podlegającą propagandowym zafalszowaniom to zgodność jej zmian ze zmianami PKB zwiększa wiarygodność danych dotyczących PKB.

W celu lepszego zobrazowania charakteru różnic między prognozą EER a rzeczywistością porównajmy okres od 1992 do 2003 roku. Daty te zostały wybrane jako graniczne, ponieważ prognoza EER była opublikowana w styczniu 1992 roku, czyli dane za rok 1991 i wcześniejsze były znane, a najnowsze wydawnictwa GUS²² dostępne w chwili opracowywania niniejszego zagadnienia dotyczą roku 2003.

W okresie od 1992 do 2003 roku z polskich portów lotniczych odleciało w sumie 30 mln 627 tys. pasażerów. Większość z nich odleciała za granicę (80%). W stosunku do prognozy EER było 6 mln 314 tys. pasażerów więcej, a w tym do portów krajowych odleciało o 2 mln 32 tys. więcej pasażerów niż prognozowano. Pasażerowie krajowi stanowili więc 20% ogólnej liczby pasażerów, ale w błędzie prognozy EER stanowili aż 32% sumarycznej liczby pasażerów o którą za mała była prognoza EER. Widać ponownie, że w stosunku do pasażerów krajowych przyjęto w prognozie szczególnie błędne założenia.

Sumaryczna prognozowana przez EER liczba pasażerów za okres 11 lat jest więc obciążona niezbyt dużym błędem – przewieziono o 20% pasażerów więcej niż prognozowano. Jednak zasadnicze znaczenie, z punktu widzenia planowania przyszłości, ma fakt, że nie przewidziany przez EER spadek liczby pasażerów w latach 1991–1993 „ukrył” późniejszy trwały i gwałtowny wzrost. Infrastruktura lotniskowa i możliwości przewozowe przewoźników muszą jednak być dostosowane do chwilowych potoków pasażerów, w tym przypadku do rocznych przewozów. W roku 2003 trzeba było przewieźć prawie o milion pasażerów więcej niż mówiła to prognoza EER, co stanowi około 45% prognozowanej przez EER na rok 2003 sumarycznej (kraj + zagranica) liczby pasażerów. Ponieważ większość lotów krajowych odbywa się przez Okęcie (za wyjątkiem nielicznych lotów zagranicznych z portów regionalnych), to przeciążenie nowego terminalu Okęcia musiało wystąpić niedługo po jego oddaniu do użytku.

Co więcej, widoczna na wykresach trwałość trendu wzrostowego wskazuje na możliwość dalszych przyrostów liczby pasażerów. Jednak, czy nie przypomina to trwałych trendów spadkowych widocznych w roku 1991, czyli w czasie opracowania prognozy EER? Czy obecnie opracowywane prognozy nie są narażone na

²² Dane na stronie internetowej GUS: www.stat.gov.pl

wystąpienie błędu podobnego do rozważanego w prognozie EER, tylko skierowanego przeciwnie? Na pytania te odpowiedź dadzą najbliższe lata; lata po wstąpieniu Polski do UE, liberalizacji przewozów lotniczych, konkurencji między przewoźnikami i lotniskami oraz regionami europejskimi.

Niewątpliwie prognozę EER opracowywano w bardzo niesprzyjającym prognozowaniu momencie: kończył się wpływ jednego systemu gospodarczego, a drugi jeszcze nie ujawnił swoich możliwości. Podobny okres dla prognoz na przyszłość jest w 2004 roku. Jednak prognozy są konieczne i są opracowywane²³. Dlatego muszą być one często uaktualniane, a poprzez swoją elastyczność powinny pozwalać na ciągłą weryfikację aktualnych prognoz, wynikającą z nieoczekiwanych zmian sytuacji.

2.3. Możliwe materialne skutki błędów prognozowania

Każda działalność gospodarcza nastawiona jest na przyszłość. Siejemy po to, aby zbierać – nie dzisiaj, ale jutro. Siejemy, bo na podstawie tysięcy lat doświadczeń prognozujemy, że plon będzie większy niż zasiew.

Błąd prognozowania niesie skutki materialne. Gdy błędnie przyjmiemy, że w naszym klimacie zasiew ryżu da dobre plony, to stracimy nie tylko zasiew, ale i potencjalny plon innych roślin z danego kawałka ziemi.

Błąd prognozowania wielkości ruchu lotniczego może skutkować zbędnymi inwestycjami rzędu miliardów dolarów.

Czy niedoszacowanie wielkości ruchu lotniczego przynosi straty materialne? Oczywiście tak. Zbyt małe inwestycje w portach lotniczych sprawiają, że szybko pojawia się tłok i straty potencjalnych pasażerów, którzy rezygnują z podróży lotniczych z naszych portów.

Podjęcie rozbudowy niedawno zbudowanych obiektów, niedostosowanych do rozbudowy, powoduje konieczność częściowych rozbiórek – przed odzyskaniem środków zainwestowanych w przerabiane objekty.

Po stronie przewoźników występuje podobne zjawisko. Zakup nadmiernej ilości samolotów to strata. Zakup zbyt małej ilości samolotów to też strata – nie tylko potencjalnych zysków, ale i części rynku w przyszłości. Dlatego każdy błąd prognozowania ruchu lotniczego kosztuje, a koszty te są rozłożone między porty lotnicze, przewoźników, pasażerów i budżet państwa.

²³ Np. *Program rozwoju lotnictwa cywilnego*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.

CZYNNIKI SPRZYJAJĄCE POWSTANIU BŁĘDÓW PROGNOZOWANIA ROZWOJU POLSKIEGO LOTNICTWA CYWILNEGO W LATACH 1992–2003

Zgodnie z postawioną hipotezą jednym z czynników wpływających na niedoszacowanie potencjału gospodarczego Polski w latach 1991–2003 jest dominowanie w świadomości społecznej pesymistycznego obrazu gospodarki Polski. Jaki jest to więc obraz?

3.1. Międzynarodowy obraz gospodarki Polski

Polska widziana w 1991 roku z perspektywy obcokrajowca, negocjująca umorzenie długu międzynarodowego, będąca niedawno adresatem paczek z pomocą humanitarną, a obecnie programów pomocowych, takich jak PHARE nie wygląda na kraj zasobny. Jest to obraz potoczny, istniejący w świadomości czytelników gazet niebędących szczególnie zainteresowanych ekonomią. Gdy jednak zechcą oni sięgnąć do opracowań ekonomicznych znajdą na przykład specjalistyczne opracowanie przygotowane przez ICAO.

Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) utrzymuje się ze składek państw członkowskich, w tym Polski. W ramach swojej działalności prowadzi prace analityczne w obszarze ekonomii i publikuje je w postaci raportów WEFA.

Raporty te mogą być źródłem informacji o potencjale rozwojowym lotnictwa polskiego. Wydaje się, że dane wykorzystywane przy opracowywaniu tych raportów są rzetelne, ale sumaryczne prezentowanie wyników analiz, w tym prognoz, jest zdecydowanie mylące.

Raport WEFA opracowany w roku 2001²⁴, podobny do poprzednich i następnych, zawiera tabele opisujące parametry ekonomiczne państw świata pogrupowanych w zawsze takie same regionalne jednostki. Są to:

Świat:

Państwa rozwinięte: USA, Kanada, Japonia

Zachodnia Europa: Unia Europejska (poszczególne państwa)

Inne państwa europejskie: Norwegia, Szwajcaria, Turcja, Australia, Nowa Zelandia, Republika Południowej Afryki.

Euroazja: Dawny Związek Radziecki, Wschodnia Europa.

Reszta świata: Afryka, Ameryka Łacińska, Basen Pacyfiku, Bliski Wschód, inne państwa azjatyckie, Chiny, Meksyk.

²⁴ Raport WEFA, Montreal 2001.

Jak z tego widać dane dotyczące Polski znajdują się w grupie euroazjatyckiej i są uśrednione z danymi i prognozami dla Albanii, Bośni, Bułgarii, Chorwacji, Czech, Jugosławii, Macedonii, Rumunii, Słowacji, Słowenii, Węgier. Są w tej grupie państwa względnie bogate (Słowenia, Czechy, Węgry), ale o małej liczbie ludności i państwa ubogie, ale ludnościowo znaczące. W efekcie powstaje, w stosunku do Polski, systematyczny błąd, widoczny na przykładzie porównania danych z tabeli TABLE 11: REAL GDP PER CAPITA IN US\$ (str. 4.11 Raportu) i tabeli TABLE 1: REAL GDP GROWTH RATES (str. 4.1 Raportu); opracowanie wykonano w połowie roku 2001:

Lata:	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
WEFA	3374	3720	3095	3207	3454	3859	4272	4675	5087	5511
PKB %	2,0	2,2	2,4	4,0	4,3	4,7	4,8	4,7	4,8	4,8

Dla porównania podaję dla tych lat wzrost PKB Polski za Ministerstwem Finansów²⁵:

MF RP	1997	1998	1999	2000
PKB % RP	6,8	4,8	4,1	3,1

Jest to przykład pochodzący ze źródła poważnego, organizacji afiliowanej przy ONZ i stanowiącej autorytet w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

Innym dokumentem ukazującym obraz gospodarki Polski na tle świata jest atlas będący pomocą naukową w szkołach we Francji²⁶.

W tym atlasie na stronie 11 podany jest produkt krajowy brutto na mieszkańca w państwach europejskich.

Polska według tego źródła w roku 1994 ma 1960 USD produktu krajowego brutto „per capita”.

W geograficznej Wschodniej Europie (do Uralu) uboższe (w USD per capita) od Polski są tylko: Mołdawia (1260), Rumunia (1620), Ukraina (1670) i Macedonia (1800). Podobnie zasobni do Polaków mają być obywatele Bułgarii (1900), Słowacji (1930), Czech (2000).

Bogatsi, niekiedy znacznie, mają być mieszkańcy następujących państw wschodniej Europy: Albanii (2150), Armenii (2150), Białorusi (2920), Bośni (2500), Chorwacji (4400), Estonii (3840), Jugosławii (3100), Litwy (2700), Łotwy (3400), Rosji (3220) i Węgier (2690).

Autorzy nie wyjaśniają sprzeczności wysokości PKB na osobę z podanymi na tej samej stronie danymi, wyglądającymi na bardziej obiektywne, czyli z ilościami mieszkańców danego kraju przypadających na jeden zarejestrowany samochód.

²⁵ Portal internetowy Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl

²⁶ P. Mérienne, *Petit Atlas de l'Europe et de l'Union Européenne*, ÉDITIONS OUEST-FRANCE, Rennes 1992, aktualizowany na sierpień 1994.

Według tego kryterium państwami uboższymi od Polski są Albania (213), Armenia (15,4), Białoruś (20,7), Jugosławia (7,5), Litwa (7,9), Łotwa (7,9), Macedonia (8,7) Mołdawia (24,6), Rosja (15,3), Rumunia (16,2), Ukraina (17,9). Zaś państwami bogatszymi od Polski są: Bułgaria (6,5), Słowacja (5,8), Czechy (4,2), Węgry (5,1) Estonia (5,8), Chorwacja (6,4) i Bośnia (5,2).

Prawdopodobnie gdyby z tej statystyki wyeliminować samochody o wartości mniejszej niż 100 USD (np. w Bułgarii), to pozycja Polski byłaby bliska rzeczywistej na tle rozpatrywanych państw. Ale czytelnik tego francuskiego atlasu szkolnego pamięta przede wszystkim PKB „per capita” i widzi, że Polska jest krajem szczególnie ubogim. Atlas ten wskazuje następujące źródła informacji:

Bank Światowy, OECD, ONZ, INSEE (dla Francji).

3.2. Obraz gospodarki Polski w ocenie Polaków

Doskonale zsynchronizowany algorytm związania dochodu narodowego z ruchem lotniczym da fałszywe wyniki, jeśli wprowadzimy do niego błędne prognozy tego dochodu. Podobnie pewny sposób przewidywania przyszłego dochodu narodowego nie da dobrych wyników, jeśli przyjmowane do tych przewidywań prognozy ekonomiczne, społeczne, a nawet polityczne nie będą trafne. Dlatego hipoteza wyjaśniająca przyczyny istotnego niedoszacowania wielkości lotnictwa cywilnego w Polsce opiera się na stwierdzeniu, że do prognoz z 1991 roku, w obawie przed nadmiernym optymizmem, wprowadzono założenia pesymistycznie ostrożne. Polska widziana z perspektywy Polaka, ofiary komunistycznych eksperymentów gospodarczych, mającego w świeżej pamięci fiaska kolejnych „manewrów gospodarczych”, planów Messnera itp. stoi zawsze przed kolejnym załamaniem gospodarczym, bo „lepiej już było”. Dlatego, w opinii społecznej, każdy prognosta mówiący o sukcesach w przyszłości jest niewiarygodny, a wszystkie pesymistyczne przewidywania na pewno się spełnią.

Na prognozie EER ciążyła historia wielu prognoz opracowywanych w Ministerstwie Komunikacji, mających jedną wspólną cechę – były nadmiernie „urzędowo” optymistyczne. Na przykład w jednej z takich prognoz przewidywano dla Okęcia kilka milionów pasażerów na rok 1989.

Dlatego w prognozie EER, wykonywanej bez „urzędowego” nacisku ujawnił się przeciwny mu „indywidualny” pesymizm. Zniesienie cenzury, rzeczywista, katastrofalna sytuacja gospodarcza, spory dotyczące przyszłego systemu gospodarczego Polski i związane z tym kasandryczne przepowiednie tego, co ma nastąpić, gdy nie przyjmie się proponowanej przez danego publicystę „jedynie słusznej drogi” – oto owo wskazane przez G. Le Bona „ustawiczne powtarzanie”, które wrosło w sfery nieświadomości wszystkich, również dotychczasowych „urzędowych optymistów”.

Nie ma potrzeby szerokiego przytaczania opinii na temat przyszłości polskiej gospodarki, wyrażanych publicznie w latach opracowywania prognozy EER i mają-

cych wpływ na poglądy jej autorów. Istnieje jedno, metodyczne, chociaż publicystyczne opracowanie wyrażające ówczesne poglądy i ono może służyć jako przypomnienie obaw i oczekiwań inteligentnych Polaków w 1991 roku.

Jest to książka prof. Pawła Bożyka²⁷. Cytuje on raport rządu J. Olszewskiego i uzupełnia go własnymi danymi: „Dochód narodowy Polski obniżył się w ciągu ostatnich dwóch lat o 1/5; cofnęliśmy się tym samym do miejsca sprzed 18 lat. Nastąpił olbrzymi spadek dochodu w przeliczeniu na jednego Polaka; przesunęliśmy się w tej dziedzinie na daleką pozycję w światowym rankingu. Kraje, które nie tak dawno jeszcze były blisko nas odskoczyły o całe mile do przodu. Za przykład może służyć Hiszpania. Jeszcze w połowie lat siedemdziesiątych różnice między naszymi krajami były stosunkowo niewielkie. Dziś Hiszpania pod względem dochodu narodowego na jednego mieszkańca wyprzedza nas trzykrotnie [...]. Spadły inwestycje; nie przybyło nam ani nowych fabryk, ani nowych dróg – niczego [...]. Przodujemy też pod względem inflacji: w roku 1990 ceny wzrosły w Polsce 6 razy, a w roku 1991 – o dalsze 70% [...]. Prawie 2/3 obywateli uważa, że w Polsce idzie ku gorszemu, a stan gospodarki kraju i warunki materialne ludności są więcej niż złe”. P. Bożyk nie polemizował również z cytowanym przez siebie dalszym ciągiem raportu J. Olszewskiego²⁸.

„Zaangażowanie kapitału zagranicznego w Polsce [...] wyniosło na początku 1992 roku tylko 700 mln dol., co świadczy, że nie jesteśmy krajem atrakcyjnym dla zagranicznych inwestorów”.

P. Bożyk jako powody tej klęski wskazuje błędną koncepcję reformy gospodarki socjalistycznej podejmowaną już w latach 80. przez ekonomistów o liberalnym nastawieniu²⁹:

„Zgodność poglądów co do szans reformy zaczęła się mocno kruszyć w połowie lat 80. Przyczyną było oczywiście rozmijanie się rzeczywistości z oczekiwaniami. Końska kuracja cenowa, jaką zastosował min. Zdzisław Krasiński, nie doprowadziła do poprawy na rynku, a ceny towarów konsumpcyjnych wzrastały w tempie galopującym. W latach 1980–1985 zwiększyły się one 4,5-krotnie, zaś w latach 1985–1989 aż 8,5-krotnie. Najwyższy wzrost cen towarów konsumpcyjnych nastąpił w roku 1989 – ponad 2,5-krotnie, w roku 1982 – o ponad 100% i w roku 1988 – o prawie 60%. W tym samym czasie płace nominalne zwiększyły się odpowiednio 3,7-krotnie (w latach 1980–1985) i ponad 10-krotnie (w latach 1986–1989).

Po upływie kilku lat przeciętny obywatel nie dowierzał oficjalnej propagandzie, skoro zamiast obiecane go raju miał do czynienia z bardzo wysoką inflacją, spadkiem stopy życiowej, a równocześnie z wielkimi trudnościami w zakupie czegokolwiek”.

Autor przemilcza „realnie socjalistyczne” otoczenie reformy Z. Krasińskiego, którego symbolem jest skazanie „za spekulację” jednego z mieszkańców wsi pod

²⁷ P. Bożyk, *Kto winien? Politycy i polityka gospodarcza pod pręgierzem*, Wyd. PAE, Warszawa 1992, s. 7 i nast.

²⁸ Tamże, s. 16.

²⁹ Tamże, s. 56.

Przemysłem, który kupował w mieście pieczywo dla sąsiadów i przywoził im je codziennie. Taka „wolność gospodarcza” jak istniała u schyłku PRL-u, mogła zablokować wszystkie reformy, ale skutek tej blokady został słusznie wskazany przez autora – ludzie nie spodziewali się obiecanego raj.

Ocena następnych lat, związanych z rzeczywistością, liberalną reformą gospodarczą w Polsce, zapoczątkowaną przez rząd M.F. Rakowskiego i wspartą rewolucją polityczną roku 1989 jest u P. Bożyka jeszcze bardziej krytyczna³⁰ – poza tym, że sam kierunek zmian był błędny, to: „[...] *popelniono przy okazji wiele błędów czysto technicznych, jak przyjęcie fałszywych parametrów ekonomicznych, zwłaszcza finansowych (zamiar błyskawicznego zwalczania inflacji przy pomocy redukcji popytu ludności w wyniku wielokrotnie szybszego wzrostu cen niż płac, bardzo wysoka dodatnia stopa procentowa przewyższająca stopę inflacji (podkr. ZM) i znaczna dewaluacja złotego mająca zapewnić jego wymienialność*”.

W tej sytuacji prognozy na przyszłość mogą być tylko pesymistyczne³¹: „*Grozi nam długotrwała i głęboka recesja gospodarcza. Warunkiem przeżycia dla wielu przedsiębiorstw będzie wyłącznie obniżka zatrudnienia i płac realnych [...]. W warunkach spadku produkcji i dochodu narodowego bogacenie się jednych może następować wyłącznie w wyniku ubożenia pozostałych [...]. Nawet, jeśli po pewnym czasie inflacja ograniczona zostanie do paru procent [...] nie znikną jej źródła. Rozpocznie się kolejny okres jej narastania*”. Co więcej, oprócz inflacji nastąpi bunt społeczny³².

Lotnictwo jest niezwykle wrażliwe na zachwiania polityczne, jest też uzależnione od PKB, dlatego prognozy rozwoju lotnictwa cywilnego muszą uwzględniać takie oto przewidywania autorytetów ekonomicznych Polski³³: „*Kontynuacja dotychczasowej polityki nie stworzy szans poprawy obecnej sytuacji. Wręcz odwrotnie. Potwierdzają to m.in. prognozy CUP [...]. Produkcja polskiego przemysłu zmniejszy się w latach 1990–1992 o połowę, szybka jej odbudowa nie będzie więc możliwa, a reorientacji strukturalnej bez nakładów kapitałowych nie da się osiągnąć. Jednak inwestycje kapitałowe są szczątkowe, a krajowy pieniądz coraz większym strumieniem wypływa za granicę [...]*.”

• **Nieuniknione jest w roku 1992 przyspieszenie inflacji;**

Wiele wskazuje na to, że osiągnie ona liczby trzycyfrowe [...].

• **Nastąpi zwiększenie zadłużenia zagranicznego, a jednocześnie narastać będą kłopoty z jego obsługą.**

W ślad za tym pojawi się groźba zawieszenia wymienialności złotego.

• **Narastać będzie deficyt budżetu państwa.**

W roku 1992 przekroczy on z pewnością 100 bln zł i będzie większy niż 10% PKB”.

³⁰ Tamże, s. 100.

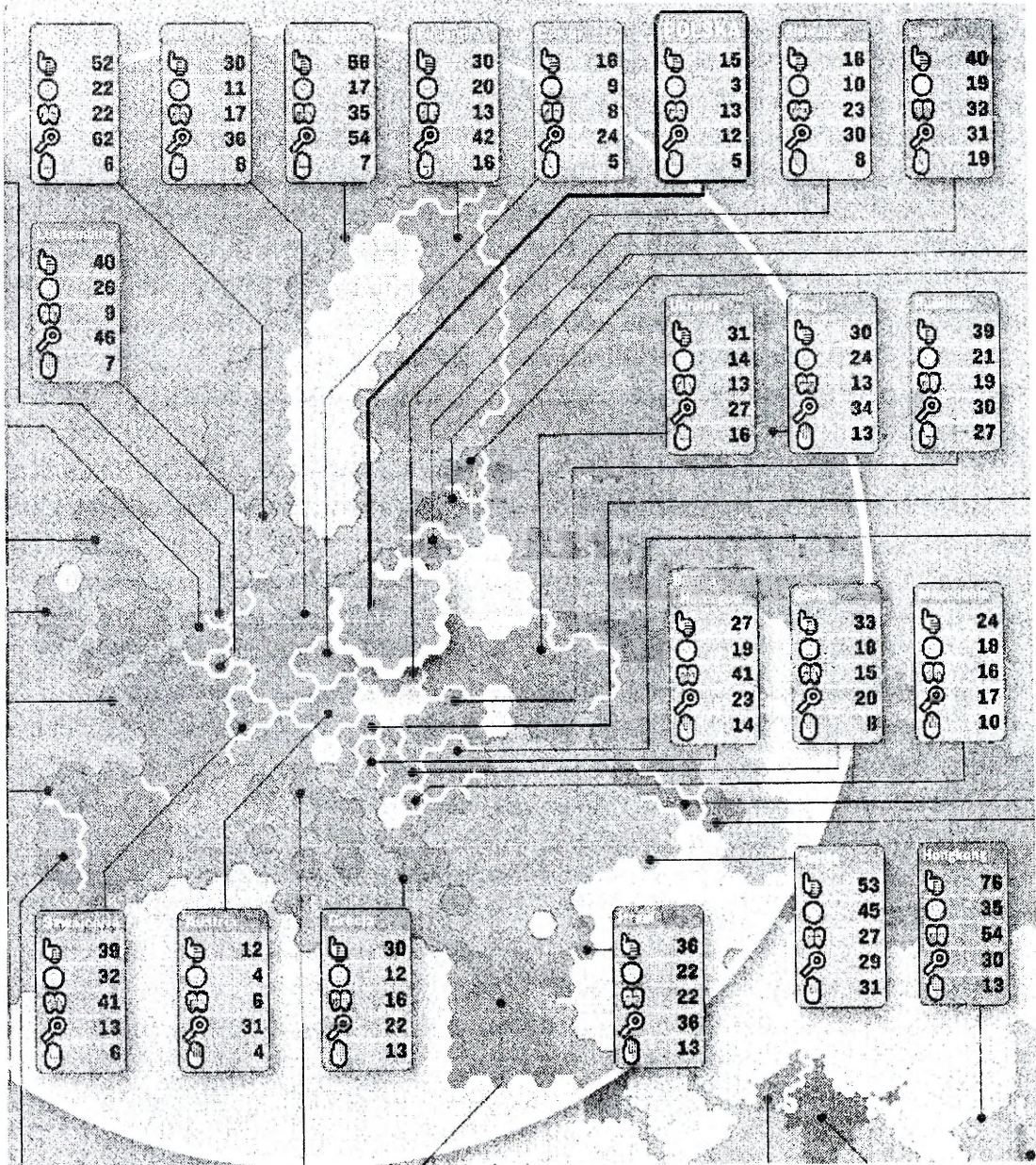
³¹ Tamże, s. 163.

³² Tamże, s. 165.

³³ Tamże, s. 181 i nast.

W roku 2004 będzie: (odpowiedzi w proc.)

- | | | | |
|--|--------------------------------|--|---------------------|
| | lepiej | | optymiści |
| | lepsza koniunktura gospodarcza | | wierzący w optymizm |
| | większe bezrobocie | | wierzący w pesymizm |
| | można łatwiej znaleźć pracę | | pesymiści |
| | spokojniej | | nieaktywni |



Źródło: „Newsweek”, edycja polska, z dn.11.01.2001 r.

Rys. 4. Fragment wyników ankiety Gallup International

Taki obraz losu gospodarki Polski w latach 1992–2000 przewidywano w roku 1991, czyli w roku opracowywania prognozy EER. Autorzy prognozy EER okazali się jednak znacznie większymi optymistami (!) niż P. Bożyk, bo założyli jednak wystąpienie umiarkowanego wzrostu gospodarczego i w ślad za tym – wzrost liczby pasażerów w lotnictwie komercyjnym.

Czy obraz Polski w oczach mieszkańców naszego kraju zmienił się do roku 2003? Wystarczającą odpowiedzią na to daje ankieta³⁴, przeprowadzona przez Gallup International w 59 krajach świata na 65 tysiącach respondentów. Ankietowano kraje leżące na wszystkich kontynentach, znajdujące się w różnym stanie politycznym i gospodarczym. Wiele z nich było w trakcie wojen domowych lub głębokich kryzysów gospodarczych. Wiele z nich było niezwykle ubogich i bez szans na zmianę tego stanu rzeczy. Wśród mieszkańców tych wszystkich krajów najgorzej swoją przyszłość widzą właśnie Polacy.

Z innych badań (np. OBOP) wiemy, że Polacy zawsze gorzej oceniają sytuację kraju niż swoją osobistą. Nie zmienia to jednak typowego dla naszej mentalności pesymizmu. Przyczyny tego stanu nie są analizowane w niniejszej pracy, ale jego skutki pokazano w rozdziale 2.

3.3. Ankieta orientacyjna na temat obrazu Polski na tle świata w oczach przedstawicieli różnych grup społecznych

W latach 1997–2002 autor niniejszej pracy próbował sprawdzić, czy jego przesadne, jak się okazało, przekonanie o słabości gospodarki Polski na tle świata było podzielane przez innych ludzi. Błędność tego przekonania ujawniła się w konfrontacji z danymi makroekonomicznymi, co spowodowało zainteresowanie tematem.

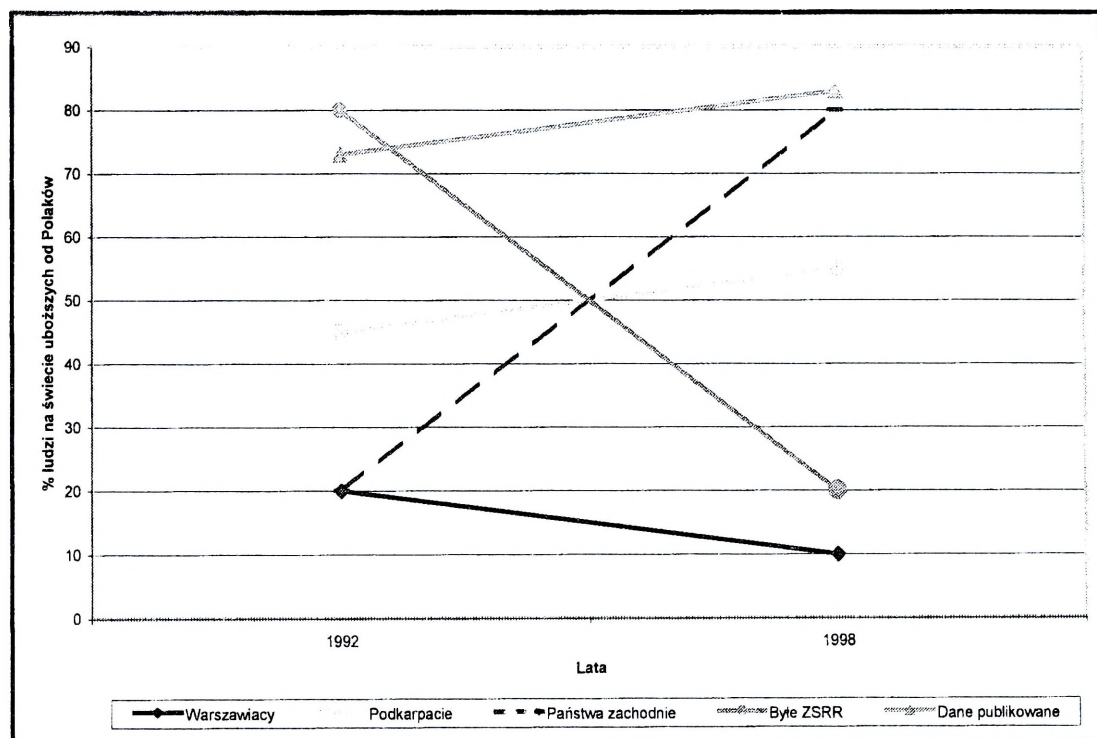
Określenie „ankieta” jest tu zastosowane bardzo na wyrost. Nie były to świadome badania stosujące pełny aparat naukowy. Jednak zadawanie przez kilka lat wielu dziesiątkom ludzi z różnych krajów i środowisk tego samego pytania i rejestrowanie (tylko w pamięci!) odpowiedzi, grupujących się w niewiele charakterystycznych kategorii dało wynik mający związek z hipotezą postawioną w niniejszej pracy. Wynik jest na tyle wyrazisty, że mimo szkicowego charakteru „ankiety” nieco ujawnia „pogląd wrosły głęboko w sfery nieświadomości” o jakim pisał Gustaw Le Bon.

Pytanie zadawane „ankietowanym” było następujące:

Proszę sobie wyobrazić, że każdy człowiek na świecie otrzymuje do ręki sumę dolarów równą PKB na mieszkańca w jego kraju. Proszę sobie wyobrazić wszystkich tych ludzi, całe 6 miliardów, ustawionych w kolejkę, od najbogatszych, na początku, do nędzarzy, na końcu kolejki. W jakim miejscu kolejki stoją Polacy? Ile procent ludzkości stoi za nimi? Jak to było w roku 1992, a jak po 6 latach reform, w roku 1998?

³⁴ *Prognozy, Wielka smuta nad Wisłą*, „Newsweek”, edycja polska, z dn. 11.01.2004 r., s. 2 i 3.

Wyniki przedstawiono na wykresie 15. Dane porównawcze podano (na wykresie jako „dane publikowane”) za „The Economist”³⁵ oraz „Leksykonem państw świata”³⁶.



Wykres 15. Subiektywna ocena zamożności Polski dokonywana przez różne grupy respondentów

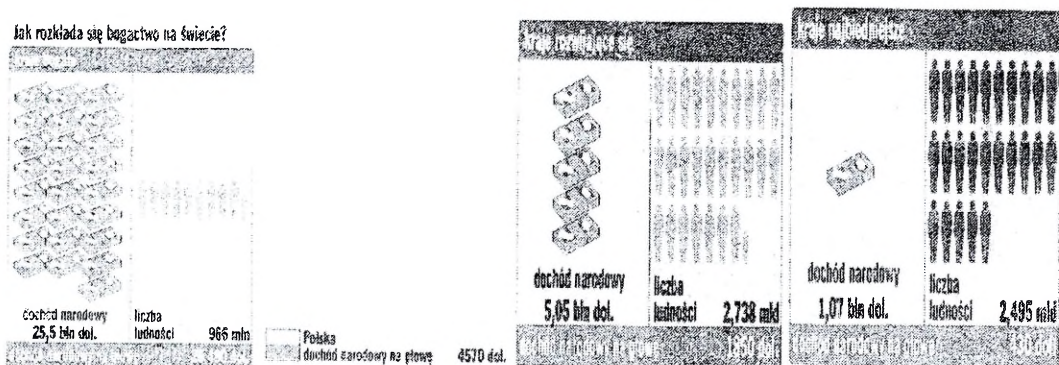
Linia pokazująca rzeczywiste położenie Polski wg „Leksykonu państw świata” i „The Economist” jest, przy świadomej analizie, dość oczywista. Przecież na około 6 miliardów ludzi na świecie prawie 5 miliardów ma mniejszy PKB „na głowę” niż Polacy (Indie, Chiny, prawie cała Afryka, większość Ameryki Południowej, Rosja, większość Europy nienależącej do UE [...]). Po prostu świat jest bardzo ubogi, zwłaszcza, gdy uważamy, że i my jesteśmy biedni, bo akceptowany poziom dochodów umieszczamy wysoko. Nasza uwaga jest po prostu zwrócona na ten miliard najbogatszych i do nich się porównujemy. Właśnie to porównanie „wrosło głęboko w sfery nieświadomości” o jakich pisał G. Le Bon. Więcej okazji do porównań z bogatymi obcokrajowcami mają mieszkańcy Warszawy, stąd ich szczególny pesymizm. Mieszkańcy polskiej podkarpackiej prowincji to mieszkańcy pogranicza Ukrainy i wskutek częstszych kontaktów z sąsiadami lepiej dostrzegający własną pozycję. Odpowiedzi obcokrajowców również mają swoje psychologiczne uzasadnienie, związane z ich przekonaniami politycznymi.

³⁵ „Życie” z dn. 14.12.1999 r.

³⁶ *Leksykon państw świata*, Warszawa 1994.

Prognoza EER była tworzona w 1991 roku przez grupę ekspertów z USA współpracujących z fachowcami z Warszawy. Właśnie te grupy na początku dekady lat dziewięćdziesiątych szczególnie nisko oceniali możliwości materialne Polaków.

Rzeczywistą sytuację Polski na tle świata w 2003 roku oddaje niedawno opublikowany *Raport Banku Światowego*, którego fragment przytaczam za „Gazetą Wyborczą”³⁷ (rys. 5). Według tego dokumentu na świecie żyje obecnie 6199 mln ludzi. Z tego 966 mln ma PKB „per capita” większy niż w Polsce, co wynosi 15,6%. I również, tak jak to było w 1998 roku, jest to informacja sprzeczna z powszechnymi odczuciami.



Źródło: „Gazeta Wyborcza”.

Rys. 5. Rzeczywiste miejsce Polski na tle świata w roku 2003

³⁷ A. Leszczyński, *Życie za 1 dolara*, „Gazeta Wyborcza”, 24–25.04.2004 r., nr 97.4611, s. 1.

CZYNNIKI ZAGRAŻAJĄCE POPRAWNOŚCI OBECNIE OPRACOWYWANYCH PROGNOZ

4.1. Liberalizacja rynku przewozów lotniczych w Europie i na świecie

Jak wiadomo do 1 maja 2004 roku w Polsce obowiązywał bezwzględny zakaz kabotażu w przewozie lotniczym. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej dokonuje się gwałtowna liberalizacja na tym rynku. Zaczynają być możliwe działania konkurencyjne dla polskich przewoźników, w tym działania na rynku krajowym. Rynek ten jest jeszcze niewielki, 1 mln pasażerów rocznie. Ale dynamika tego rynku jest imponująca – wzrost co roku rzędu kilkunastu procent w ciągu pięciu lat podwaja liczbę przewiezionych pasażerów. Czyli za 5 lat do dyspozycji powstaje drugi, taki sam rynek jak obecnie.

Tendencje liberalizacyjne w gospodarce światowej są, po 11 września 2001 r., mniej widoczne. Państwa zaangażowały się w obronę swoich przewoźników. Jednak należy oczekiwać, że jest to zjawisko przejściowe. Także państwa, posiadające silnych przewoźników są trwale zainteresowane liberalizacją. Mają one oczywiście większy wpływ na wydarzenia niż państwa słabe ekonomicznie lub politycznie, które zwykle wolą rozwiązania protekcyjnistyczne.

Unia Europejska prowadzi od dawna rywalizację ze Stanami Zjednoczonymi. W 2003 roku widać było niesymetryczną liberalizację przewozów lotnictwa cywilnego. Z jednej strony, ze względu na podział polityczny Europy, faktycznie dla przewoźników amerykańskich możliwy był np. kabotaż między państwami Europy, czyli wewnątrz UE. Z drugiej strony, dla przewoźników europejskich taki kabotaż między stanami USA nie był możliwy, bo byłby to ruch wewnątrz jednego państwa. Możliwe jest zrównoważenie tego stanu rzeczy przez zakaz kabotażu wewnątrz UE dla przewoźników z USA albo otwarcie kabotażu wewnątrz USA dla przewoźników z Europy.

Zakaz kabotażu wewnątrz UE dotyczy już wykonywanych lotów. Oznacza to natychmiastowe straty dla przewoźników z USA i ich silny opór.

Zezwolenie na kabotaż wewnątrz USA wcale nie oznacza rzeczywistego wejścia europejskich przewoźników na ten rynek. Muszą oni bowiem sprostać ostrej konkurencji od dawna działających tam firm amerykańskich, które są po długim już okresie wewnętrznej liberalizacji i głębokich obniżkach kosztów. Firmy europejskie, chronione dotacjami państwowymi (Francja, Włochy i in.) mają małe szanse na walkę na tym polu. Opór ze strony przewoźników amerykańskich przeciwko kabotażowi wewnątrz USA dla firm z UE byłby raczej doktrynalny niż wywołany zagrożeniem istotnych interesów.

Na tym przykładzie widać, że liberalizacja jest bardziej prawdopodobna niż wzrost protekcjonizmu. W odniesieniu do Polski może to spowodować pojawienie się konkurencji dla dotychczasowego de facto monopolisty, czyli LOT-u. Wywołane tym obniżenie cen biletów przyciągnie kolejnych pasażerów – chociaż nie zawsze będą to pasażerowie poprawiający sytuację ekonomiczną naszego dotychczasowego „narodowego przewoźnika”. Czy po jego upadku będzie nadal istniała oferta przewozowa w małych polskich portach regionalnych?

4.2. Integracja europejska

Swobodny przepływ ludzi, towarów i usług, czyli fundament integracji europejskiej zwiększy z pewnością liczbę potrzebnych podróży wewnątrz Europy. Czy będą to podróże lotnicze? Patrząc na dotychczasowy rozwój transportu w Europie można stwierdzić, że wzrost liczby pasażerów lotnictwa cywilnego występuje równoległe ze wzrostem liczby pasażerów innych środków transportu, w tym szybkich kolei i autostrad. Dlatego można sądzić, że jeśli nie nastąpi drastyczna zmiana stylu życia Europejczyków, w tym Polaków, to prognozy wykorzystujące europejski przykład mogą być względnie rzetelne. Jednak nie wiemy, jak głęboka będzie integracja europejska za 20 lat. Może być wówczas wielu pasażerów europejskich, ale trudno będzie wydzielić z nich pasażerów „polskich”, tak jak teraz trudno w Polsce wydzielić pasażerów „śląskich” czy „lubelskich”. W ten sposób obecnie opracowywane prognozy będą trudno weryfikowalne.

W przypadku portów lotniczych integracja w małym stopniu wpływa na weryfikowalność prognoz.

Jeśli idzie o przewoźników, to już pojawiają się problemy z kwalifikowaniem ich przynależności narodowej. W rozporządzeniach europejskich istnieje kategoria przewoźników będących pod efektywną kontrolą (zarządem) podmiotów z Unii Europejskiej. Czy przewoźnik działający na polskim lotnisku, zarządzany przez Węgrów i finansowany przez Niemców, wożący Polaków i Czechów może być zakwalifikowany jako „narodowy przewoźnik” w rozumieniu umów bilateralnych systemu chicagowskiego? Czy może istnieć „narodowy przewoźnik” Unii Europejskiej? Wkraczamy w ten sposób na niebezpieczny obszar prognozowania. Mówienie o narodzie europejskim wydaje się natomiast mocno przedwczesne.

Koncentracja przewoźników lotniczych w warunkach liberalizacji rynku jest potwierdzona doświadczeniem USA. Podobne zjawisko już zaczyna występować w UE. Można spodziewać się jego nasilenia. W efekcie trudno jest obecnie prognozować, jakie z obecnie istniejących firm przewozu lotniczego staną się ośrodkami przyszłej koncentracji. Są ku temu pewne wskazania, ale doświadczenie USA pokazuje, że zdarzają się duże niespodzianki.

Nie jest możliwa obecnie do przewidzenia przyszła polityka mających powstać w wyniku procesu koncentracji wielkich, europejskich, przewoźników wobec przyszłych, prawdopodobnie dużych, ilości pasażerów na polskich lotniskach. Czy pa-

sazerom tym będzie się proponowało dowóz szybką koleją do, np. pubu w Berlinie? Czy w ten sam sposób nie będą transportowani pasażerowie ze Słowacji do Krakowa czy Katowic?

Nie wykształciły się jeszcze widoczne tendencje; dlatego do celów prognozytycznych teraz, w maju 2004 roku, dwa tygodnie po wejściu Polski do UE jest zbyt mało danych i prognozy obecnie opracowywane są bardzo niepewne. Dokonywać się bowiem mogą zmiany zasadnicze.

W przypadku struktury lotnisk przesiadkowych sytuacja w Europie Środkowej już jest przełomowa. Wejście państw tego regionu do UE zmienia czasy dojazdu do portów lotniczych w regionie. Swobodne przekraczanie granic państwowych, w przyszłości ta sama waluta, czyli euro, we wszystkich krajach, inwestycje w drogi, a może i w niektóre linie kolejowe usuwają dotychczasowe bariery. Obecne lotniska przesiadkowe były rozwijane w oparciu o siedziby „narodowych przewoźników” i planowane w strukturze państwowej. Jedynym wyjątkiem była Skandynawia, ze swoim dawnym, ponadnarodowym przewoźnikiem (SAS).

Zmiany w „narodowości” przewoźników zasygnalizowano powyżej. Zmiany (w praktyce: zniknięcie) granic państwowych dokonują się od roku 2004. W tej nowej sytuacji w 2004 roku jest za wcześnie na prawdopodobne prognozowanie przyszłości. Zwłaszcza, że pojawienie się możliwości operowania w Polsce, w tym na trasach kabotażowych, tanich przewoźników może spowodować powstanie nowych grup pasażerów. Obniżenie bariery cenowej zarówno wskutek obniżki cen biletów lotniczych, jak i z powodu wzrostu płac realnych może sprawić, że niektóre lotniska i niektóre trasy w Polsce zaczną spełniać kryteria opłacalności dla tzw. tanich przewoźników. Jednak dotychczas typową strategią takich przewoźników było operowanie dużymi samolotami przy dużych potokach pasażerów. Tylko kilka lotnisk w Polsce spełniać będzie w najbliższych latach takie kryteria. Tak więc wzrost liczby pasażerów może się skoncentrować na tych lotniskach.

Związki gospodarcze i społeczne między różnymi regionami w Polsce i Europie mogą wywołać specyficzne potoki ruchu pasażerskiego. Na przykład między Białą a Turynem. Dla obsługi takiego ruchu mogą powstać wyspecjalizowani przewoźnicy. Dostęp do kapitału europejskiego i pasażerowie płacący europejskimi pieniędzmi mogą spowodować rzeczywiste pojawienie się takich przewoźników. W prognozie EER przewidywano na lata 1992–2005 pojawienie się innych przewoźników niż LOT. Nie powstał żaden taki przewoźnik do 2003 roku. Regularny przewóz pasażerów rozpoczęła natomiast Air Polonia jako tani przewoźnik w 2004 roku, w związku z integracją z UE.

„Tani przewoźnik” to w znacznym stopniu zjawisko marketingowe. Nadzieja na drastyczne obniżenie cen biletów lotniczych w praktyce jest na terenie Polski złudna, co ujawnia np. Mikołaj Wojtowicz w „Gazecie finansowej”³⁸. Pojawienie się oferty „tanich” przewoźników ma oczywiście znaczenie psychologiczne – sprzyja „odkryciu” lotnictwa przez potencjalnych pasażerów, którzy podświadomie zakładali, że bilety lotnicze są dla nich za drogie. Podczas gdy w rzeczywistości wydają oni więcej na inne środki transportu, mniej wygodne i bardziej niebezpieczne.

³⁸ M. Wojtowicz, *Tanie lotanie*, „Gazeta Finansowa” nr 21 (22–28 V 2004 r.).

I znowu rok 2004 jest rokiem głębokich zmian, których skutki jeszcze się nie ujawniły. Prognoza przygotowywana w tej sytuacji jest niezbyt pewna.

Przez Polskę przechodzą transeuropejskie korytarze transportowe. Planowane jest inwestowanie środków Unii Europejskiej, w tym w budowę tras szybkich kolei. Wymagania ochrony środowiska sprzyjają rozwojowi takiego transportu – przy dużych potokach pasażerskich. Możliwy jest więc rozwój konkurencyjnych dla lotnictwa sposobów podróżowania na trasach łączących główne porty regionalne. Z drugiej zaś strony, może to sprzyjać specjalizacji tych portów w ruchu zagranicznym.

Budowa tras kolejowych dostosowanych do szybkiego ruchu jest długotrwała. Lotnictwo szybciej reaguje na potrzeby rynku, dlatego w początkowym okresie kolej nie będzie prawdopodobnie miała większego niż obecnie wpływu na przewozy lotnicze.

Autostrady zbliżają do siebie ośrodki leżące w ich pobliżu. Zwiększa to potencjalną liczbę pasażerów w istniejących portach lotniczych. Dotyczy to ruchu na dłuższych dystansach. Wobec bliższych portów autostrada jest konkurencją. Ale w praktyce tylko autostrada A4 zaczyna mieć długość mającą realne znaczenie. Jak rozwinie się program budowy autostrad po wejściu Polski do UE? Czy opór mieszkańców Warszawy odsunie w czasie i przestrzeni możliwość łatwego dojazdu do Okęcia? Prognoza ruchu lotniczego musi uwzględniać takie niewymierne czynniki.

Polska w 2004 roku jest państwem bardzo scentralizowanym. Dowodzenie tej tezy nie jest tematem niniejszej pracy, dlatego przyjęto ją bez uzasadnienia.

Wszystkie krajowe regularne połączenia lotnicze do tej centralizacji są dostosowane. Setki tysięcy ludzi dziennie muszą być służbowo w Warszawie. Przenoszą się tam centrale firm prowadzące produkcję na prowincji. System koncesji i zezwoleń, certyfikacji i licencjonowania, dotacji i subwencji działa w oparciu o zasadę, że „wszystkie istotne decyzje podejmuje się w odległości nie większej niż 5 km od Pałacu Kultury”. Na przykład wszyscy piloci w Polsce muszą w celu odebrania licencji pilota udać się do Warszawy.

Po wejściu Polski do UE część z tych decyzji przenosi się do Brukseli i innych europejskich centrów. Część decyzji być może przesunie się do regionów lub województw. Czy zostanie odciążona zatłoczona Warszawa?

Można oczekiwać pojawienia się potrzeby regularnych połączeń portów regionalnych Polski z centrami europejskimi. Założona w Konstytucji RP subsydiarność państwa być może zacznie być bardziej realizowana. Są to czynniki wpływające na rozkład i wielkość ruchu lotniczego, w tym na tak ważne decyzje jak na przykład konieczność budowy nowego lotniska – czy będzie ono „dla Warszawy” czy też „dla Polski”? Czy z Katowic do Brukseli polecą bezpośrednio czy przez Warszawę lub Frankfurt? A jeśli tak, to dlaczego?

Wskazanie powyższych problemów ma na celu przypomnienie, że hipoteza zawarta w niniejszej pracy (mówiąca, że prognozę zniekształca nieuświadomione przekonanie twórcy prognozy) nie jest jedynym wyjaśnieniem błędów prognoz. Niepewność przyszłości ma wiele źródeł, ale każda poważniejsza działalność człowieka, mimo tej niepewności, musi opierać się na prognozach.

ZAKOŃCZENIE

W pracy przedstawiono zmiany liczby pasażerów odlatujących z polskich portów lotniczych do portów krajowych i zagranicznych. Stwierdzono rozbieżności liczb podawanych w różnych źródłach. Jako źródło podające dane porównywalne dla dłuższych okresów wybrano „Roczniki Statystyczne GUS”.

Przeanalizowano prognozę wykonaną w 1991 roku (opublikowaną w styczniu 1992 r.) przez firmę EER Systems Corporation. Była to praca wykonana w ramach dotacji udzielonej Głównemu Inspektoratorowi Lotnictwa Cywilnego przez Program Stanów Zjednoczonych na Rzecz Handlu i Rozwoju.

Porównano prognozowane wielkości wzrostu PKB, liczbę pasażerów odlatujących do portów krajowych i zagranicznych i sumaryczną liczbę pasażerów odlatujących z wielkościami rzeczywistymi, występującymi w latach 1990–2004. Przedstawiono różnice liczbowe między prognozami a rzeczywistością. Porównano też wyliczone na podstawie prognozy przewidywane procentowe przyrosty liczby pasażerów w układzie „rok do roku”.

Zaprezentowano związki między wzrostem produktu krajowego brutto a liczbą pasażerów w polskim lotnictwie cywilnym w latach 1955–2003.

Wykazano, że analizowana prognoza obciążona jest stałym błędem, polegającym na przyjęciu zbyt małej wielkości wzrostu PKB w latach 1992–2003. Błąd ten ujawnia się jako prognozowanie mniejszej od rzeczywistej liczby pasażerów zarówno w lotach zagranicznych, jak i krajowych. Zwłaszcza liczba pasażerów odlatujących do portów krajowych jest niedoszacowana.

Błąd prognozy widoczny jest szczególnie przy rozpatrywaniu dynamiki zmian analizowanych wielkości – prognozowane było umiarkowane zmienianie się zarówno PKB, jak i ilości pasażerów – w rzeczywistości dynamika była kilkakrotnie większa.

Poprawność ogólnej wymowy prognozy EER została mimo wszystko potwierdzona – przewidywała ona bowiem wzrost liczby pasażerów, jego wystąpienie zwłaszcza w latach 1995–2005 oraz pojawienie się umiarkowanej recesji około 2000 roku i takie zjawiska rzeczywiście wystąpiły.

Jednak wszystkie te czynniki przewidywano tylko w najbardziej optymistycznym wariantcie prognozy. Ponadto, nawet te przewidywania były bardziej pesymistyczne niż rzeczywistość. Przewidywano wzrost PKB na poziomie kilku procent po początkowym okresie recesji, następnie niewielki, ale rzeczywisty spadek PKB przez 2–3 lata i powrót wzrostu. W rzeczywistości już w roku 1992 rozpoczął się wzrost PKB, który szybko doszedł do 6–7%. Przewidziana recesja wystąpiła 3 lata później niż to prognozowano i objawiła się jedynie jako krótkotrwały spadek wzrostu PKB do 1% – ale wciąż było to jednak zwiększanie się PKB.

Rzeczywiste zmiany PKB zostały potwierdzone przez faktyczny wzrost liczby pasażerów – zgodnie z obserwowanymi na świecie związkami: liczba pasażerów

zmieniała się dwukrotnie szybciej niż wzrastał produkt krajowy brutto. Oznacza to, że zarówno liczby pasażerów, jak i PKB podawane przez GUS dla okresu 1990–2003 wydają się być zgodne z rzeczywistością.

Odmiennie jest w prognozie EER. W niniejszej pracy pokazano, że przewidywany przez EER wzrost PKB nie wykazywał regularnego związku z przewidywanym wzrostem liczby pasażerów lotnictwa cywilnego.

Tego rodzaju porównanie można zaproponować jako metodę sprawdzenia poprawności prognozy już na etapie jej opracowywania.

Postawiono hipotezę, że na dokładność prognozy duży wpływ ma moment jej przygotowywania. Szczególne znaczenie ma, zgodnie z tą hipotezą, wewnętrzne, nieświadome nastawienie autorów prognozy, ich ocena sytuacji bieżącej i szans na przyszłość.

Przedstawiono obraz sytuacji gospodarczej Polski w oczach różnych grup ludzi. Obraz ten był zdecydowanie gorszy od obiektywnej rzeczywistości. Potwierdzeniem tej tezy jest zaprezentowany wynik orientacyjnych zapytań o subiektywne poglądy na temat pozycji Polski na tle świata, kierowanych do przedstawicieli różnych grup społecznych. Te badania sondażowe pokazały, że powszechnie występuje pesymistyczny pogląd na miejsce Polski w świecie.

Można przypuszczać, że właśnie ten czynnik wpłynął na prognozowanie przez EER zbyt małego przyrostu liczby pasażerów, zwłaszcza w odniesieniu do pasażerów krajowych.

Być może opierając się na tej prognozie nie przewidziano budowy terminalu krajowego na Okęciu oraz, początkowo, zakupu dla LOT-u samolotów przydatnych na liniach krajowych. Dlatego konieczne było pod koniec lat 90. wydzielenie części terminalu międzynarodowego do tego celu, co zwiększyło i tak już duże przeciążenie niedawno oddanego do użytku obiektu.

Istnieje jednak ryzyko, że pamięć niedawnych niedoszacowań liczby pasażerów oraz chęć uzasadnienia potrzeby nowych inwestycji („chciejstwo” wg Stefana Garczyńskiego³⁹) wytwarza nowe, nieświadomione założenia, tym razem działające w kierunku optymistycznym.

Rozwój techniki, a usługa przewozu lotniczego jest usługą techniczną, według prof. Alfreda Wiślickiego, przebiega według krzywej logistycznej⁴⁰. Początkowy fragment tej krzywej, rosnący wykładniczo, już widać na wykresach 2 i 3 (lata 1992–2003). Jak daleko jest od punktu przegięcia krzywej wzrostu liczby pasażerów i rozpoczęcia zmniejszania się tempa wzrostu aż do uzyskania nasycenia? Pewne światło na to zagadnienie rzuca następujące rozumowanie.

Rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce od roku 1992 był, na tle jego historii, bardzo pomyślny (patrz wykres 3). Roczny wzrost liczny pasażerów wynosił (do roku 2001) przeciętnie 12,5%. Początkowa liczba pasażerów w roku 1992 była jednak bardzo niewielka – 1,108 mln pasażerów odlatujących (w ruchu krajowym i zagra-

³⁹ S. Garczyński, *Strzeż się tych błędów*, ALFA, Warszawa 1990, s. 19.

⁴⁰ A. Wiślicki, *Z dziejów maszyn*, „BGW”, Warszawa 1996, s. 196.

nicznym razem). Było to tylko 0,03 lotu rocznie na mieszkańca Polski. W 2001 roku było już 3,152 mln pasażerów, czyli 0,082 lotu na mieszkańca.

Dla porównania⁴¹ w Unii Europejskiej, w roku 1992 było 208 mln pasażerów, czyli jeden mieszkaniec krajów UE odbywał rocznie około 0,6 podróży lotniczej. Do roku 2001 liczba pasażerów w UE rosła 8,5% rocznie (czyli tylko 2/3 wzrostu w Polsce), ale doszła do 435 milionów pasażerów. To oznacza, że w roku 2001 każdy mieszkaniec UE wykonał więcej niż jeden lot. Można zastanowić się nad potencjałem wzrostu lotnictwa cywilnego w Polsce. Zakładając, że obecny poziom PKB w Unii Europejskiej Polska osiągnie za 20 lat, przyjmijmy, że za 20 lat każdy Polak wykona rocznie nieco ponad jeden lot. Oznacza to około 40 mln pasażerów. Jest to ponad dziesięciokrotny wzrost w stosunku do wielkości obecnych.

Czy jest to realne? Po pierwsze – podobny wzrost dokonał się w UE, ponieważ jest tam teraz prawie pół miliarda pasażerów rocznie, a kiedyś było ich znacznie mniej. A po drugie – dla uzyskania prawie 40 milionów pasażerów w Polsce za 20 lat wystarczy roczny wzrost liczby pasażerów rzędu 12–13%. Czyli dokładnie taki, jaki trwa w polskim lotnictwie cywilnym już od 1992 roku. Optymistyczne prognozy zdaje się potwierdzać informacja z dnia 18 maja 2004 zawarta na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego⁴² oznajmiająca, że w I kwartale roku 2004 ruch na polskich lotniskach cywilnych wzrósł o 18%.

Lotnictwo polskie jest więc jeszcze daleko od stanu nasycenia potencjalnie istniejącego zapotrzebowania na przewozy pasażerskie. Ale taka sytuacja była w przeszłości i wzrost nie następował. Zależy on od wielu czynników, nie tylko od popytu. Są już widoczne przejawy publicznie wyrażanego optymizmu, być może oddające nowe przekonania. W artykule w „Gazecie Prawnej” czytamy⁴³: „Jest 12, może być 170 prawdziwa eksplozja ruchu lotniczego nastąpi za kilka lat, a lotnisku na Okęciu przybędą regionalni konkurenci”.

Prognoza EER w 1991 roku tworzona była pod wpływem nieuświadomionego, głębokiego pesymizmu jej twórców. Przynajmniej taką hipotezę starano się udowodnić w niniejszej pracy. Czy prognozy „Gazety Prawnej” podlegają wpływom nieuświadomionego optymizmu ich twórców? Istnieją też publicznie wyrażane nastroje sceptyczne⁴⁴ – „Z jednej strony rekordowo wysokie ceny paliwa lotniczego wskazywałyby na konieczność podnoszenia cen połączeń lotniczych, z drugiej, wzrastająca konkurencja tanich linii powoduje, że niektórzy przewoźnicy obniżają ceny biletów”.

W przypadku zjawisk społecznych niekiedy możliwe jest opracowanie niezwykle precyzyjnych długoterminowych prognoz. Na przykład w roku 1976 opublikowano⁴⁵ prognozę liczby ludności w Polsce w latach 1975–2000. Na rok 2000 prze-

⁴¹ L. Kaliński, *Tani Przewoźnicy*, prezentacja ZPL3 T12.

⁴² <http://www.ulc.gov.pl>

⁴³ Z. Żukowski, *Jest 12, może być 170*, nr 95 z 17.05.2004 r., „Gazeta Prawna”, dodatek „Gospodarka”.

⁴⁴ M. Gałczyńska, *Przewoźnicy kalkulują ceny*, „Puls Biznesu”, nr 102 (27 V).

⁴⁵ J. Chłopecki, B. Tryfan, *Wyprzedzić współczesność – Polska roku 2000*, TWP, Warszawa 1976, s. 38.

widziano 38 mln 590 tys. Błąd prognozy zweryfikowany po 25 latach okazał się sporo mniejszy niż 1 procent. Podobna prognoza, zawarta w innej publikacji, z roku 1967⁴⁶, przewiduje dla Polski na 2000 rok 45,4 miliony ludności, a na 2020 rok 55 milionów. Błąd wyniósł więc 15,4%, był więc kilkanaście razy większy.

Prognozy rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce czynione w 2004 roku muszą być traktowane jako bardzo niepewne i dlatego powinny być często weryfikowane.

⁴⁶ H. Kahn, A.J. Wiener, *The Lear 2000*, Hudson Institute Inc., 1967, za wyd. Robert Laffont Paris Match, Paryż 1968, s. 220.

BIBLIOGRAFIA

- 85 lat lotnictwa polskiego*, praca zbiorowa, wyd. Aeroklub Polski i Agencja Altair, Warszawa 2003.
- Annual Report of the Council 2002*, Doc. 9814 ICAO, Montreal 2003.
- Biuletyn informacyjny lotnictwa cywilnego*, numery od 118 z 1998 r do 130 z 2002 r. Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, Warszawa 2002.
- Chłopecki J., Tryfan B., *Wyprzedzić współczesność – Polska roku 2000*, Towarzystwo Wiedzy Powszechnej, Zarząd Główny, Warszawa 1976.
- Gałczyńska M., *Przewoźnicy kalkulują ceny*, „Puls Biznesu” nr 102 (27 V 2004 r.).
- Garczyński S., *Strzeż się tych błędów*, wydawnictwo „ALFA”, Warszawa 1990.
- „Gazeta Prawna” dodatek „Gospodarka” nr 95 z dn. 17.05.2004 r.
- Le Bon G., *Psychologia tłumu*, PWN, Warszawa 1994.
- Liwiński J., *Pasażerowie i cargo*, „Skrzydłata Polska” nr 11(2289)/2003.
- Kahn H., Wiener A.J., *L’an 2000, un canevas de spéculations pour les 32 prochaines années*, Wyd. Robert Laffont Paris Match, Paryż 1968.
- Katowice Airport, Preliminary Development Study, Stage 1, March 1995*, British Aerospace (Consultancy Services) Ltd, maszynopis w posiadaniu autora.
- Koncepcja rozbudowy infrastruktury lotniskowej lotniska Katowice w Pyrzowicach*, Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLKONSULT, Warszawa 1998, maszynopis w posiadaniu autora.
- Mały Rocznik Statystyczny 1939 r.*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 1989; reprint wydania z 1939 roku, nakładem GUS.
- Plan generalny rozwoju i program inwestycyjny polskiego lotnictwa cywilnego – Streszczenie wykonawcze*, EER Systems Corporation, Styczeń 1992, maszynopis w bibliotece Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Podstawowe informacje dotyczące lotnictwa cywilnego, wyd. 5, 1999–2000*, Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, Warszawa 2002.
- „*Polityka/The Economist*” nr 1/2003, wydanie specjalne, grudzień 2003–luty 2004 r.
- Porębski E., *Cuda techniki – Cykl odczytów wygłoszonych przed mikrofonami Polskiego Radia w 1927 i 1928 roku*, Skład Główny w księgarni M. Arcta, Warszawa 1929.
- Prognoza stanu i struktury ludności Polski 1971–2000*, GUS, Warszawa, 1971.
- Program rozwoju transportu lotniczego*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa grudzień 2002, maszynopis w posiadaniu autora.
- Program rozwoju lotnictwa cywilnego*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.
- Raport Roczny 2001*, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, Warszawa 2002.
- Raport WEFA*, Montreal 2001, maszynopis w posiadaniu autora.
- Rocznik statystyczny GUS, 1960–2003*, Warszawa 2003.
- Ruciński A., *Rynek usług pasażerskiego transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.
- Sprawozdanie z wykonania pracy badawczej: Ekonomiczne aspekty konstrukcji i produkcji sprzętu lotniczego dla komunikacji III poziomu w Polsce*, Zadanie badawcze wg umo-

wy 02/3/30/78, Szkoła Główna Planowania i Statystyki w Warszawie, Warszawa, wrzesień 1978, maszynopis w posiadaniu autora.

Studium rentowności rozwoju systemu ruchu lotniczego i portów lotniczych w Polsce, EER Systems Corporation, Kwiecień 1993, maszynopis w bibliotece Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Szymajda I., *Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Wyd. Liber, Warszawa 2002.

Świat w liczbach 2003/2004, wydanie jedenaste zaktualizowane, WSiP, Warszawa 2003.

Świątecki P., Nita P., Świątecki P., *Lotniska*, Wydawnictwo Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, Warszawa 1999.

Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku, materiały z konferencji naukowej pod redakcją prof. dr hab. E. Gołembskiej, Poznań 1998.

Wielka smuta nad Wisłą, „Newsweek” nr 02/2004.

Wiślicki A., *Z dziejów maszyn*, Polska Oficyna Wydawnicza „BGW”, Warszawa 1996.

Wojtowicz G., Wojtowicz A., *Historia monetarna Polski*, Biblioteka bankowca, Warszawa 2003.

Wojtowicz M., *Tanie latanie?*, „Gazeta Finansowa” nr 21 (22–28 V 2004 r.).

Wokół Lotniska, *Biuletyn Pracowników PPPL*, nr 1(38), rok V.

Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wydawnictwo prawnicze LexisNexis, Warszawa 2002.

Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 1995.

57737