

Joanna Hawlena\*

## Determinanty rozwoju transportu lotniczego w uwarunkowaniach globalizacji gospodarki

Słowa kluczowe: transport lotniczy, globalizacja, deregulacja, liberalizacja

Keywords: air transport, globalization, deregulation, liberalization

### Wprowadzenie

Stopniowy rozwój lotnictwa cywilnego jako nowego sektora transportu wymaga ujęcia tego procesu w system unormowań prawnych i instytucjonalno-organizacyjnych. W wielu państwach rolę stymulatora podaży tego rodzaju usług przejęły rządy, co spowodowało brak konieczności stosowania reguł gospodarki rynkowej przez związane z nimi podmioty. Do drugiej wojny światowej najważniejszym celem cywilnej komunikacji lotniczej był rozwój technicznych walorów taboru i infrastruktury naziemnej. Po 1945 r. nastąpił dynamiczny wzrost zapotrzebowania na pasażerskie usługi lotnicze realizowane na bazie rachunku ekonomicznego, reguł gospodarki rynkowej oraz globalizacji podmiotów i światowej przestrzeni powietrznej. Przeprowadzenie w wielu państwach deregulacji i liberalizacji spowodowało dynamiczne przyspieszenie tego procesu, wyzwalając najważniejsze stymulatory przemian ekonomicznych, czyli konkurencję i globalizację. Spowodowane tymi procesami skutki sprawiły, że sektor lotnictwa cywilnego stał się jednym z głównych stymulatorów nie tylko w rozwoju lotniczego transportu, lecz także wielu gałęzi gospodarki, branż usługowych oraz całych regionów w przestrzeni geograficznej. Nakreślając krótko- i długoterminowe prognozy rozwoju tego

---

\* dr hab. Joanna Hawlena, Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie, Wydział Agrobiotechnologii, Katedra Turystyki i Rekreacji, e-mail: hawlana@interia.pl

transportu zakładają, że mimo występowania cyklicznych kryzysów w gospodarce światowej rozwój usług lotniczych zachowa trend wzrostowy.

Celem artykułu było zaprezentowanie czynników wpływających na rozwój transportu lotniczego. Analiza tak określonej problematyki wymagała wykorzystania niezbędnych w tym przypadku metod badawczych. W opracowaniu zastosowano dedukcyjny sposób dochodzenia do twierdzeń i ich uzasadnienia, określenia kierunków kształtowania się procesów i generowania skutków. Wykorzystując metodę oceny złożoności wielorelatywnych powiązań transportu lotniczego, turystyki oraz związanych z tą działalnością zjawisk społecznych, starano się dokonać szerszej analizy relacji kształtujących wzajemny wpływ bodźców konkurencyjnych i barier na rozwój zapewniający wzrost efektywności konsumpcji. W części teoretycznej opracowania zastosowano metodę krytycznej analizy literatury.

## Wpływ deregulacji i liberalizacji na aktywizację rynku pasażerskich przewozów lotniczych

Do połowy lat 70. XX w. lotnictwo cywilne w licznych krajach stanowiło dziedzinę gospodarki narodowej znajdującą się pod ścisłą kontrolą rządową i podlegającą scentralizowanej regulacji. Ceny usług ustalało państwo, przez co w zasadzie brakowało mechanizmów rynkowych, szczególnie wolnej konkurencji, będącej niekwestionowanym źródłem postępu. Ten system zarządzania powodował często sztuczne utrzymywanie cen przewozów na wysokim poziomie, bez uwzględnienia czynników kosztowych i aktualnych uwarunkowań rynkowych, a brak konkurencji skutkowało lekceważeniem zasad rachunku ekonomicznego i wysiłków zmierzających do poprawy efektywności przewozów.

Najbardziej aktywni operatorzy przewozów lotniczych zaczęli coraz silniej kwestionować istniejący system krępujących regulacji, poszukując sposobów prowadzenia działalności na zasadach konkurencji, pozwalającej na osiągnięcie zysków na bazie efektywności własnych rozwiązań służących zdobyciu przewagi rynkowej. Także rządy niektórych państw zaczęły dostrzegać błędy w stosowaniu polityki nakazowej i podjęły działania prowadzące do odstąpienia od ścisłej regulacji sektora. Przełamanie zasad sztywnej reglamentacji podaźowej rynku stało się niezbędnym warunkiem ożywienia sektora i umożliwiło rozpoczęcie działalności nowym przewoźnikom oraz uelastycznienie ich oferty cenowej i kierunkowej (Liwiński, 2009, s. 550).

Pionierem tych przemian stały się Stany Zjednoczone, które w 1978 r. wprowadziły w życie ustawową deregulację krajowego pasażerskiego transportu lotniczego. Okazała się ona przełomem powodującym wielokierunkowe skutki na lotniczym rynku amerykańskim i stopniowo także na rynku światowym. Przede wszystkim wyzwoliła procesy

gwałtownej konkurencji, w wyniku której następowały liczne upadki firm przewozowych, ale równocześnie notowano powstawanie wielu nowych. Przewoźnicy, którzy chcieli się utrzymać na rynku, musieli obniżyć ceny swoich usług, co doprowadziło do „wojny cenowej”, restrukturalizacji, zmniejszenia zatrudnienia, ograniczenia kosztów administracji, a nawet redukcji liczby latającego taboru.

W początkowym okresie deregulacja spowodowała wyraźną destabilizację rynku amerykańskiego, co nie trwało jednak długo. W krótkim czasie zaczął się on ponownie rozwijać na bazie zasad swobodnej konkurencji i reguł rynkowych (Pierścionek, 2006, s. 454). Deregulacja doprowadziła do powstania pewnych nisz rynkowych. Jedną z nich z wielkim powodzeniem zagospodarowali przewoźnicy, zwani niskokosztowymi, wchodząc na rynek przewozów z nową, atrakcyjną, elastyczną i konkurencyjną ceną oferowanych usług. Stosowana przez nich zasada małego zysku jednostkowego przy dużych obrotach zaczęła przynosić znaczne korzyści i szybko znalazła naśladowców wśród wielu innych przewoźników na całym świecie. Zmiany, które nastąpiły w komunikacji lotniczej po deregulacji, świadczą, że była to jedna z najważniejszych decyzji w polityce tego sektora transportu.

W nasilającym się procesie globalizacji deregulacja rynku lotniczego spowodowała rozwój procesów integracyjnych na świecie, a wynikały z nich coraz większe wymagania dotyczące swobody rozwijania się rynku lotniczego (*Deregulation...*, 2004, s. 63). Różnorodność uregulowań prawnych, politycznych i organizacyjnych obowiązujących w grupie integrujących się państw stanowiła ważną przeszkodę na drodze przyspieszonego rozwoju gospodarczego, co w sposób najbardziej widoczny można było zauważyć w Europie. Z tego powodu podjęto działania dotyczące liberalizacji regionalnego rynku lotniczych przewozów w ramach całego kontynentu. Wprowadzona trzema pakietami liberalizacyjnymi oraz zniesieniem wszystkich ograniczeń dla wolnej konkurencji w 1997 r. otworzyła przed organizatorami europejskiej komunikacji lotniczej nowe perspektywy rozwoju. W wyniku tych unormowań każdemu przewoźnikowi umożliwiono operowanie na dowolnych trasach w ramach Wspólnoty oraz stosowanie ustalonych przez siebie taryf, pod warunkiem zachowania zasad uczciwej konkurencji, wykluczającej dumping.

Typowym zjawiskiem tego okresu był dynamiczny wzrost wolumenu usług lotniczych na obszarze całej Wspólnoty. Był on wynikiem utworzenia jednolitego liberalnego rynku obejmującego Europejską Przestrzeń Gospodarczą, otwierającą łatwiejszą drogę dostępu nowym przewoźnikom, co wpłynęło na wzrost poziomu konkurencji. W rezultacie powstały istotne korzyści z tytułu obniżki cen i zwiększania dostępności do usług lotniczych, które wystąpiły po stronie popytowej. Takie zliberalizowanie rynku europejskiego nadało silny impuls przewoźnikom w kierunku wykorzystania segmentu usług niskokosztowych, z czego skorzystał m.in. irlandzki Ryanair, otwierając w krótkim

czasie połączenia do Europy kontynentalnej. Liberalizacja unijnego rynku spowodowała dynamiczny rozwój segmentu przewozów niskokosztowych, wywołując szybki wzrost koniunktury na przeloty krótko- i średniodystansowe. Przeorientowaniu uległy zasady planowania czasu zakupu usługi lotniczej. Dotychczas premiowana usługa *last minute* ustąpiła miejsca zasadzie kupna biletu w formule *first minute*, stając się kanonem nowej strategii marketingowej.

Szybko wzrastający popyt na niskokosztową usługę spowodował, że niemal wszyscy europejscy przewoźnicy operujący w tym segmencie wykazują coraz większą dynamikę przewozów. Oprócz zwiększenia liczby przewiezionych pasażerów i rozszerzania własnej siatki połączeń zaczęli przejmować nierentowne destynacje, z których rezygnowali przewoźnicy tradycyjni, a w kilku przypadkach w całości przejęli segment przewoźników czarterowych. W wyniku takich działań liczba klientów korzystających z usług tych linii rosła w szybkim tempie, zmuszając przewoźników tradycyjnych do poszukiwania nowych, skutecznych rozwiązań konkurencyjnych, tworzenia niskokosztowych spółek córek oraz szukania możliwości obniżki kosztów.

Na rynku lotniczym przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych powstał nowy układ relacji, dający podstawę oceny sposobu ich funkcjonowania i wzajemnej zależności. O ile liberalizacja stała się motorem rozwoju przewoźników działających w segmencie LCCs, o tyle integracja stawiała przed tą grupą przewoźników coraz większe wymagania. W Europie istnieją lepsze warunki do rozwoju przewoźników niskokosztowych niż na trasach międzykontynentalnych opanowanych przez przewoźników tradycyjnych. Skupienie wielu państw na stosunkowo mniejszym obszarze (np. w Europie) tworzy dogodne warunki działalności przewoźników bazujących na krótszych przewozach i niskokosztowej podaży. Przy krótkim czasie przelotu komfort podróży ma mniejsze znaczenie, natomiast niska cena stanowi przekonujący argument, szczególnie dla głównej grupy klientów tego segmentu, która obejmuje w znacznym stopniu osoby podróżujące w celach zarobkowych i prywatnych. W ostatnich latach można jednak zauważyć, że te uwarunkowania zaczynają się zmieniać, głównie na skutek narastających wymagań w zakresie poprawy jakości obsługi.

## Globalizacja w sektorze usług lotniczych

Niemal od początku lotnictwo cywilne funkcjonowało w warunkach międzynarodowej konkurencji, prowadząc działalność w obszarze silnego oddziaływania procesów globalizacyjnych. Poszukiwanie wzorca zunifikowanej usługi lotniczej wykazuje, że globalizacja sektora komunikacji cywilnej determinuje kierunki i tempo rozwoju zarówno w zakresie przewozów pasażerskich, jak i przesyłek cargo oraz poczty. Rozszerzanie sieci połączeń na coraz większe przestrzenie świata wymagało zmiany strategii, w tym

z jednej strony szczegółowego poznania specyfiki nowych i znacznie zróżnicowanych rynków, a z drugiej wypracowania atrakcyjnej oferty podaźowej uwzględniającej lokalne oczekiwania. Tak kształtujące się determinanty skłaniają oferentów do forsowania zunifikowanej, szeroko akceptowanej usługi, dzięki czemu mogą oni zaspokoić popyt na wszystkich obsługiwanych rynkach, jednak praktyka w istotnym stopniu koryguje ten model oferowania głównie w przewozach pasażerskich. Przywiązanie do tradycji lokalnej powoduje, że istnieje konieczność zachowania właściwych proporcji pomiędzy unifikacją a lokalną różnorodnością podaży usług. Elastyczność tej zależności tworzy optymalną skuteczność aktywizacji popytu. Im lepiej odpowiada potrzebom istniejącym na danym rynku, tym większa jest jej efektywność w rozwoju i dynamice ruchu lotniczego.

Kształtowanie się światowego wolumenu wielkości przewozów z podziałem na transport pasażerski, ładunków i poczty wykazuje systematyczny wzrost w każdym z tych segmentów usług (tab. 1).

Tabela 1. Struktura lotniczych wielkości przewozowych na świecie w latach 2000–2016

Lata	Pasażerowie			Ładunki		Poczta		Praca przewozowa <sup>1</sup> (mld tkm)
	liczba pasażerów (mln)	praca przewozowa		wielkość (mln ton)	praca przewozowa (mld tkm)	wielkość (mln ton)	praca przewozowa (mld tkm)	
		mld pkm	mld tkm					
2000	1672	3037,5	279,8	30,4	118,1	2,6	6,0	403,9
2001	1640	2949,5	272,0	28,8	110,8	2,6	5,3	388,1
2002	1639	2964,5	272,8	31,4	119,8	2,7	4,5	397,1
2003	1691	3019,0	277,9	33,5	125,7	2,7	4,5	407,7
2004	1888	3445,3	315,3	36,5	139,0	2,8	4,6	458,9
2005	2022	3721,7	340,6	37,6	142,5	2,9	4,7	487,8
2006	2257	4164,8	359,0	38,8	164,3	2,8	4,4	555,2
2007	2456	4506,9	382,3	41,1	172,3	3,0	4,3	592,1
2008	2492	4596,9	426,4	39,9	170,6	3,2	4,8	601,8
2009	2482	4548,5	415,9	39,5	155,5	3,4	4,6	576,0
2010	2698	4910,2	452,6	47,1	186,2	3,4	4,8	643,6
2011	2863	5233,3	483,8	48,2	186,8	3,5	5,0	675,6
2012	2996	5513,2	509,2	47,5	184,8	3,6	5,1	699,1
2013	3130	5816,1	537,7	48,6	185,6	3,9	5,5	728,8
2014	3308	6163,7	571,3	50,1	194,2	4,4	6,0	771,5
2015	3533	6601,5	613,0	50,7	197,5	4,6	6,5	817,0

<sup>1</sup> Łączna praca przewozowa uwzględnia wagę pasażerów i ich bagażu oraz tonaż cargo i poczty.

Źródło: ICAO (2000); ICAO (2015).

Przedstawione w tabeli 1 dane wykazują, że oferenci coraz skuteczniej wykorzystują znaną zasadę: „myśląc globalnie, działaj lokalnie”. Postępujący światowy rozwój gospodarczy powoduje, że równoległe ze wzrostem ruchu pasażerskiego rośnie także

dynamika przewozów cargo, stając się istotnym segmentem w dostawach wymagających zdecydowanego skrócenia czasu dotarcia ładunków do punktu przeznaczenia oraz towarów o znacznej wartości. Jednak struktura sektorowa przewozów wykazuje, że nadal prawie 3/4 wolumenu przypada na usługi związane z ruchem pasażerskim.

Naturalne funkcje, szczególnie fakt, że niemal od początku lotnictwo cywilne rozwijało się w obszarze międzynarodowym, spowodowały, że spośród wszystkich gałęzi gospodarczych stało się ono najbardziej typowym przykładem sektora globalnego. Istnieje w nim największy potencjał wpływający na globalizację innych dziedzin gospodarki, co wynikało ze skuteczniejszej realizacji wielokierunkowych funkcji, spośród których najważniejsze znaczenie mają:

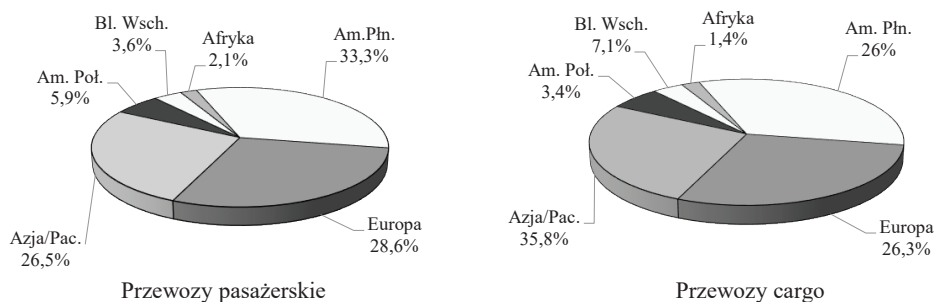
- a) obsługa rynku pasażerskiego (szczególnie w dziedzinie turystyki, przewozów biznesowych, podróży prywatnych);
- b) przewóz ładunków i poczty;
- c) rozwój przemysłu lotniczego wraz ze związanymi z nim branżami rozwiniętych technologii.

Zespół tych funkcji tworzy rynek, który zdaniem B. Liberadzkiego i L. Mindura charakteryzuje się najwyższym poziomem globalizacji, co wyraźnie daje się zauważyć na rynku europejskim (Liberadzki, Mindur, 2006, s. 587). Ten rynek „intensywnie ewoluje w kierunku liberalizacji dostępu, ujednolicenia regulacji ekonomicznych, finansowych, technicznych i socjalnych, wzrostu interoperacyjności i jednolitych zasad konkurencji wewnątrzgałęziowej i międzygałęziowej. Działania te zmierzają w szczególności do zwiększania konkurencyjności i efektywności transportu” (Liwiński, 2008, s. 74). Główną rolę w rozwoju tak pojętej globalizacji podkreśla także A. Ruciński, stwierdzając, że „transport lotniczy wraz z Internetem określany jest mianem filaru, podstawy czy wręcz infrastruktury globalizacji, transport lotniczy jest bowiem jedyną gałęzią transportu, która umożliwi praktycznie w ciągu 24 godzin dotarcie w dowolne miejsce kuli ziemskiej” (Liwiński, 2009, s. 13).

Konieczność aktywnego wykorzystania procesów globalizacyjnych powoduje, że bez uwzględnienia potencjału, jaki oferuje lotnictwo, rozwój wielu państw i regionów mógłby ulec znacznemu spowolnieniu. Równocześnie globalizacja sektora przewozów lotniczych nie może bazować wyłącznie na szablonowej standaryzacji i unifikacji usług, ponieważ ten proces wymaga istotnego uwzględnienia oczekiwań lokalnych, których spełnienie w znacznym stopniu decyduje o rozmiarach popytu. Można zatem przyjąć, że w uwarunkowaniach rynkowych XXI w. transport lotniczy staje się jednym z głównych generatorów rozwoju gospodarczego i procesu globalizacji. W pewnym uproszczeniu zasadne jest twierdzenie, że bez transportu lotniczego nie byłoby globalizacji, a bez globalizacji – rozwoju tego sektora komunikacji cywilnej.

Na przełomie wieków pasażerski transport lotniczy coraz wyraźniej zaczął odgrywać rolę jednego z głównych napędów rozwoju, nie tylko własnego sektora, ale także wielu gałęzi gospodarczych i różnych branż usługowych oraz w znacznym stopniu także regionów świata, w których rozwijano ten zakres usług (rys. 1).

Rysunek 1. Udział regionów w regularnych przewozach lotniczych w 2015 roku



Źródło: Annual Report of the Council ICAO 2015.

Trzeba jednak zauważyć, że działalność lotnictwa cywilnego w pierwszych latach XXI w. wykazuje ściślejszy związek z uwarunkowaniami ekonomicznymi, których źródła tkwią w zaostrzającej się konkurencji, a także rosnących cenach taboru lotniczego, kosztów utrzymania infrastruktury naziemnej oraz narastającym zjawisku kongestii transportowej w przestrzeni i w portach lotniczych (Tłoczyński, 2013, s. 1801–1809). W tych warunkach usytuowanie się przewoźników w gronie firm wiodących jest możliwe nie tylko dzięki wiedzy i umiejętnościom, ale głównie zaangażowaniu znacznych środków finansowych, znajomości reguł zawierania aliansów lub zdobyciu niszy rynkowych, decydujących o pozycji i rozmiarach zysku z tej działalności.

To wskazuje, że światowy rozwój usług lotniczych w okresie długoterminowym wymaga przestrzegania tych zasad, determinujących trend wzrostowy mimo powtarzających się cyklicznie kryzysów w gospodarce światowej. Pierwszy, w 1998 r., był skutkiem gwałtownego wzrostu cen paliwa; drugi, obejmujący lata 2001–2003, spowodował znaczne zmniejszenie ruchu lotniczego w wyniku zamachu terrorystycznego w USA; trzeci, najbardziej dotkliwy, objął lata 2008–2009, kiedy to kryzys finansów światowych spowodował wielomiliardowe straty i objął niemal wszystkie podmioty związane z działalnością wielu dziedzin gospodarki, a w konsekwencji wpłynął na pogorszenie sytuacji branży usług lotniczych.

Kryzysy, mimo ich szkodliwych skutków, zawsze wpływały na podejmowanie koniecznych zmian, co powodowało, że w dalszej perspektywie czasowej, po chwilowym



załamaniu rynku usług lotniczych, następowała stopniowa, coraz wyraźniejsza ogólna tendencja wzrostowa.

## Znaczenie prognoz długoterminowych na kształtowanie rozwoju komunikacji lotniczej

Zarówno krótko-, jak i długoterminowa prognoza stanowią najważniejszą informację dla przewoźników, producentów taboru, zarządów portów, władz regionalnych i lokalnych społeczności, wskazując, w których regionach, i z jakim natężeniem nastąpi rozwój branży lotniczej. Założenia dotyczące przyszłości komunikacji lotniczej mają istotne znaczenie w procesie budowy strategii działania, określeniu kierunków i tempa ekspansji oraz koordynacji i planowania rozwoju tego sektora (Hawlana, 2011, s. 135–164).

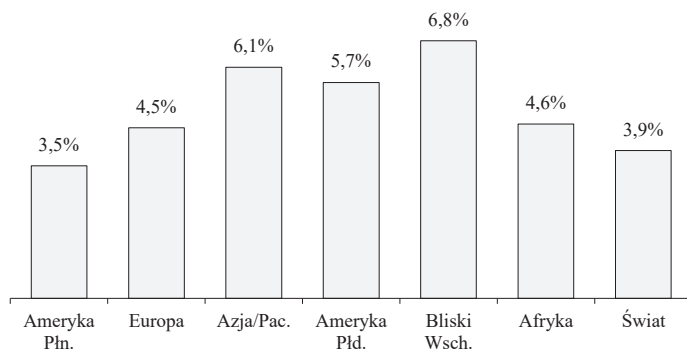
Mimo że regiony objęte nową lub dynamicznie rozwijającą się siecią połączeń lotniczych uzyskują sprzyjające warunki szybkiej aktywizacji, to jednak w głównej mierze tempo rozwoju lotnictwa cywilnego wykazuje ścisły związek z poziomem kondycji ekonomicznej gospodarki tych obszarów. Nieprzewidywalne kryzysy wywołujące recesję mają ogromny wpływ na branżę lotniczą, w której powodują znaczące zmiany na rynku. Z tego względu prognozowane założenia ulegają okresowej korekcie, stwarzając poważne trudności organizatorom ruchu lotniczego i producentom taboru. Niemniej jednak prognoza rozwoju branży lotniczej jest oczekiwaną i jedną z najważniejszych informacji, niezbędnych w planowaniu kierunków i tempa ekspansji rynkowej. Powinna także uwzględniać tempo globalizacji, zmienność konkurencji, poziom dochodów ludności oraz związany z tym popyt na usługi lotnicze, a także poziom przewidywanego wprowadzenia innowacji technicznych i technologicznych taboru (Hawlana, 2012, s. 141).

Analiza tych uwarunkowań pozwala określić, jak będzie kształtowała się siła nabywcza przewoźników w zakresie zakupu samolotów oraz potencjalny popyt determinujący efektywność ekonomiczną tego rodzaju transportu. Długoterminowe prognozy przewozów lotniczych wskazują na zróżnicowaną dynamikę rozwoju w najważniejszych regionach świata (rys. 2).

Zaprezentowane dane wykazują, że rynek Ameryki Północnej będzie się rozwijał poniżej średniej światowej, ponieważ już teraz znajduje się na wysokim poziomie i dalsze przyrosty nie będą już tak dynamiczne, jak w innych regionach. Średni poziom światowy zostanie nieznacznie przekroczony w regionach Afryki i Europy, natomiast największą dynamikę wzrostu przewozów przewiduje się w regionach Bliskiego Wschodu, Azji i Pacyfiku oraz Ameryki Południowej i Środkowej. Według aktualnych założeń światowa struktura przewozów lotniczych i pracy przewozowej w 2028 r. uzyska poziom zaprezentowany na rysunku 3.

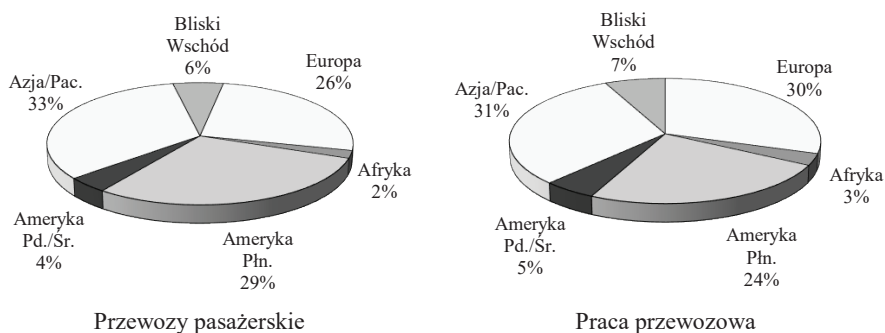


Rysunek 2. Dynamika przewozów lotniczych w poszczególnych regionach świata do 2028 roku



Źródło: *Global Market Forecast 2009–2028* (2009).

Rysunek 3. Prognozowana struktura przewozów lotniczych i pracy przewozowej pasażerów w poszczególnych regionach świata w 2028 roku



Źródło: *Global Market Forecast 2009–2028* (2009).

Prognoza dotycząca światowego rozwoju usług lotniczych w okresie długoterminowym wykazuje trend wzrostowy, mimo skutków generowanych wieloźródłowymi kryzysami. Wynika to z założeń kształtowania się struktury przewozów i pracy przewozowej w perspektywie do 2028 r.

Zgodnie z przewidywaniami analityków Airbusa największy względny przyrost przewozów zostanie odnotowany na Bliskim Wschodzie oraz w regionie Azji i Pacyfiku. Przekroczenie średniego poziomu światowego przewiduje się w Ameryce Południowej i Środkowej oraz w Afryce, natomiast w Ameryce Północnej będzie się kształtował poniżej średniej. W założeniach zwraca się uwagę na możliwość wystąpienia okresów osłabienia koniunktury związanych z okresowym wzrostem kosztów (ubezpieczeń, opłat lotniskowych oraz związanych z bezpieczeństwem i ekologią), natomiast do

czynników aktywizujących ruch lotniczy należy zaliczyć: rozwój siatki połączeń, wzrost ekspansji najsilniejszych korporacji, w tym głównych przewoźników tradycyjnych i niskokosztowych, oraz przyspieszoną wymianę starych modeli samolotów na nowoczesne, oszczędne w eksploatacji, pojemniejsze i odpowiadające zaostżającym się wymogom ekologicznym.

W założeniach długoterminowej prognozy, sporządzonej przez analityków Boeinga, przewiduje się, że do 2028 r. nastąpi prawie dwukrotny wzrost światowych przewozów pasażerskich. Raporty tej firmy dotyczą rynku przewozów i produkcji samolotów we wszystkich regionach świata. W założeniach przewiduje się największą dynamikę wzrostu przewozów w Azji i rosnącą ekspansję przewoźników niskokosztowych na tym rynku, związaną z dynamiką rozwoju gospodarczego i demograficznego tej części świata. W regionie Dalekiego Wschodu i Pacyfiku prognozuje się w tym okresie dwukrotnie większe tempo wzrostu gospodarczego niż w Ameryce Północnej (odpowiednio 6,9 i 2,5%), co oznacza, że będzie to największy rynek przewozów pasażerskich na świecie. Można jednak mieć nadzieję, że tak jak to miało miejsce w czasie poprzednich kryzysów, branża lotnicza w okresie 2–3 lat jest zdolna zniwelować skutki powstałej z tego tytułu zapaści.

## Podsumowanie

Okazało się, że kryzysy ekonomiczne, które dotknęły wielu liczących się linii lotniczych, jednak przyhamowały tempo procesu globalnego rynku, umacniając równocześnie pozycję przedsiębiorstw posiadających największy potencjał ekonomiczny. Najsilniejsi przewoźnicy, mimo poniesionych strat, najczęściej dysponują pewnymi zasobami finansowymi, pozwalającymi w tych warunkach zneutralizować zakres konkurencji oraz niebezpieczeństwa agresywnych fuzji i przejęć. To wyjaśnia, dlaczego niemal wszystkie prognozy wskazują, że rozwój przewozów pasażerskich, ładunków i poczty nadal będzie wzrastać na blisko wszystkich tradycyjnych kierunkach, jednak większą dynamikę zakłada się w regionach charakteryzujących się silnym rozwojem nowych centrów gospodarczych świata (Hawlina, 2011, s. 857–866). Średnioroczny wzrost pracy przewozowej w omawianym okresie wskazuje, że największa dynamika wystąpi na trasach wewnętrznych Indii i Chin, natomiast w destynacjach międzynarodowych należy się spodziewać wzrostu ruchu między Europą Zachodnią a Chinami, Indiami, USA, Ameryką Południową i Europą Środkową. Należy również podkreślić, że przyspieszające tempo rozwoju technicznego i technologicznego może doprowadzić do istotnej zmiany parametrów eksploatacyjnych samolotów (hybrydowe, wykorzystujące biopaliwa i energię słoneczną), które w kluczowy sposób mogą zmienić warunki rynkowe, a tym samym założenia perspektywicznego rozwoju sektora.

Przeprowadzona analiza potwierdza przewagę generowania pozytywnych skutków globalizacji i konkurencji globalnej oraz ich korzystnego wpływu na rozwój sektora i rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Niepodważalny jest również silny wpływ komunikacji lotniczej na dynamizowanie procesu globalizacji wielu dziedzin działalności gospodarczej, handlowej i turystycznej. Najwyższy poziom efektywności ekonomicznej w zakresie działalności eksploatacyjnej uzyskują podmioty usług lotniczych, które stworzyły mechanizm umożliwiający pozyskanie największej części globalnego popytu i przejmowanie nowych atrakcyjnych rynków. Realizacja tego kierunku działalności prowadzi do wzrostu intensywności rywalizacji o pozyskanie klienta pomiędzy przewoźnikami tradycyjnymi i niskokosztowymi, którzy systematycznie zwiększają udział w globalnym oferowaniu. Powoduje to również odchodzenie części przewoźników każdego segmentu od dotychczasowego modelu działalności i dostosowanie go do nowych potrzeb konsumentów.

## Literatura

- Deregulation and Liberalization of the Airline Industry. Asia, Europe, North America and Oceania Airlines-Deregulation* (2004). Burlington: Ashgate Publishing Company.
- Global Market Forecast 2009–2028* (2009). Tuluza: Publishers Airbus.
- Hawlena, J. (2011). Development Prospects of Air Transport in Poland and Its Influence on Regional Economic Stimulation. *Autobusy*, 12, 857–866.
- Hawlena, J. (2012). Konkurencja na rynku lotniczych przewozów pasażerskich w warunkach globalizacji. Katowice: Wydawnictwo UE.
- ICAO (2000). *Doc 9770 Annual Report of the Council*. Montreal.
- ICAO (2015). *Doc 10067 Annual Report of the Council*. Montreal.
- Liberadzki, B., Mindur, L. (red.) (2006). *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, Polityka transportowa państwa – podstawowe założenia*. Warszawa: Instytut Technologii Eksploatacji – PIB.
- Liwiński, J. (2008). Długoterminowe prognozy Airbusa dla Europy Środkowej i Polski. *Przeгляд Komunikacyjny*, 8, 74.
- Liwiński, J. (red.) (2009). *Rynek transportu lotniczego w Polsce i na świecie 2008*. Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC (*Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego*, 2, 550).
- Pierścionek, Z. (2006). *Strategie konkurencji i rozwoju przedsiębiorstwa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Ruciński, A. (2009). Gospodarowanie w gałęziach i rodzajach transportu. W: W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport lotniczy* (s. 176). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Tłoczyński, D. (2013). Światowy rynek przewozów lotniczych w 2011 r. *Autobusy*, 3, 1801–1809.

## Abstrakt

W artykule omówiono podstawowe uwarunkowania kształtujące procesy przemian na rynku lotniczych przewozów pasażerskich, towarów i poczty. Poruszona tematyka jest związana z dostosowaniem form rynkowej działalności lotniczych podmiotów do warunków zaistniałych po wprowadzeniu deregulacji, liberalizacji oraz globalizacji w komunikacji powietrznej. Przedstawiono w nim możliwości wyjścia z regresu związanego ze światowymi kryzysami gospodarczymi, identyfikując sposoby rozszerzenia aktywnego uczestnictwa w procesie globalizacji, radykalnej redukcji kosztów i poszukiwaniu bardziej opłacalnych rynków oraz destynacji.

Wykazano, że przedsiębiorstwa lotnicze w warunkach niestabilnej sytuacji ekonomicznej zmuszone są do uczestnictwa w strategicznych sojuszach partnerskich i porozumieniach bilateralnych, zyskując warunki pozwalające wyjść z długookresowych kryzysów.

Przedstawiono także prognozy rozwoju sektora komunikacji cywilnej, które wskazują, że ta branża znajduje się w trendzie wzrostowym.

## Determinants of air transport in the context of globalization of the economy

The article discusses the basic conditions shaping the processes of transformations in the market of air passenger transport, goods and mail. The topic is related to the adaptation of market forms of aviation activities to the conditions that followed the introduction of deregulation, liberalization and globalization and air transport. It outlines the options for a global recession, identifying ways to expand active participation in the globalization process, radically reducing costs and finding more profitable markets and destinations.

It has been shown that airlines under unstable economic conditions are compelled to participate in strategic alliance partnerships and bilateral agreements, gaining conditions to overcome long-term crises.

The prediction for the development of the civilian communications sector, which indicate that this sector is in an upward trend, are also presented.