Małgorzata POLKOWSKA¹

KOMUNIKACJA LOTNICZA NA ŚWIECIE W XXI WIEKU²

W artykule zanalizowano stan lotnictwa komercyjnego w XXI w. Bazą pracy są publikacje i zestawienia wyspecjalizowanych instytucji, w tym Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego- ICAO i badaczy od lat zajmujących się problemami komunikacji lotniczej. Na tej podstawie można stwierdzić, że transport drogą powietrzną w XXI w. przynosi społeczeństwu wielu państw coraz większe zyski (między innymi w postaci nowych miejsc pracy), jest sprawniejszy i tańszy od transportu kolejowego i samochodowego. Oprócz istotnej roli ekonomicznej, lotnictwo komercyjne odgrywa ważną rolę polityczną i propagandową. I choć USA od zawsze zarówno w transporcie pasażerów, jak i towarów było liderem, warto wspomnieć o wrastającej roli Europy w tej gałęzi gospodarki.

Rozwój komunikacji lotniczej w Europie w latach 2007-2013, był szybszy niż obu Ameryk, co wynikało m.in. z działalności tanich przewoźników. W 2013 r. pasażerski regularny ruch lotniczy wzrastał w większości państw europejskich, przy czym największy postęp osiągnęła tu Turcja, zwiększając liczbę przewozów pasażerskich o 21,1%. Wśród krajów europejskich największe zyski osiągnęło lotnictwo komercyjne Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Hiszpanii. Polska z tego tytułu uzyskała 11,7 mld USD, wyprzedzając m.in. Węgry. Jednak wbrew sugestiom niektórych autorów zmiany w rankingu największych przewoźników nie oznaczają osłabienia pozycji Stanów Zjednoczonych w światowym lotnictwie komercyjnym, ponieważ to państwo dominuje w produkcji samolotów, programów i urządzeń elektronicznych. Wystarczy porównać zyski lotnictwa komercyjnego w roku 2012 (i gałęzi z nim związanych), kiedy to firmy amerykańskie wzbogaciły krajowy GDP o 561,7 mld dolarów, wyprzedzając drugie na tej liście Chiny (wraz z Hongkongiem – 109 mld dolarów).

Słowa kluczowe: lotnictwo komercyjne, międzynarodowe i krajowe przewozy, bilanse komunikacji

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zmian w komercyjnej komunikacji lotniczej, której stulecie przypada na rok 2014. Praca oparta jest głównie na sprawozdaniach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i wydawnictwie zbiorowym opracowanym przez badaczy i przedstawicieli największych linii lotniczych³. Ma charakter analityczny i porównawczy.

Pierwszą regularną linię lotniczą otwarto 1 stycznia 1914 r. na Florydzie. Tampa Airboat Line łączyła, poprzez Zatokę Tampa, dwa miasteczka oddalone od siebie o 30 km – St. Petersburg i Tampa. Linia ta została uruchomiona dzięki lokalnemu inżynierowo-elektrykowi Percy'owi Fanslerowi, budowniczemu „latającej łodzi” – Thomasowi Benoist

¹ Dr hab. Małgorzata Polkowska profesor nadzwyczajny, Representative of the Republic of Poland on the Council of the International Civil Aviation Organization,

² Artykuł stanowi kontynuację publikacji autorki *Komunikacja lotnicza na świecie na przełomie XX i XXI wieku. Kwestie prawne i ekonomiczne*, „Akademia Obrony Narodowej, Zeszyty Naukowe” 59/2(2005), s. 96–113.

³ *Aviation benefits beyond borders*, Air Transport Action Group 2014, Geneva.

i pilotowi Tonny'emu Jannusowi. Samolot mógł zabrać tylko jednego pasażera, urządzono więc konkurs dobroczynny, w którym bilet (za ogromną na ówczesne czasy sumę 400 dolarów) wygrał Abram C. Pheil, były burmistrz St. Petersburga. W ten sposób Pheil został pierwszym pasażerem komercyjnym na świecie. Linia działała pięć miesięcy; cenę biletu (za dwudziestoprzeminutowy lot) ustalono na dość wysokim poziomie 5 USD (obecnie jest to równowartość 115 USD)⁴.

Do połowy lat dwudziestych XX w. lotnictwo komercyjne rozwijało się dość słabo; często dochodziło do katastrof. Latano od kwietnia do listopada; jednosilnikowe samoloty zabierały tylko dwóch pasażerów. Stosunkowo niewielka szybkość samolotów i wysoka cena biletów sprawiały, że na lądzie podróż kolejną była nadal bardziej opłacalna; na przykład koszt podróży lotniczej z Amsterdamu do Londynu był bardzo wysoki i równy miesięcznej płacy robotnika⁵.

Od końca lat dwudziestych XIX w. nastąpił szybki rozwój lotnictwa komercyjnego (głównie dzięki postępowi technologicznemu w przemyśle lotniczym); zarówno Stany Zjednoczone, jak i kolonialne państwa europejskie uznały ten środek transportu za najlepszy dla ich interesów gospodarczych i politycznych. Już w roku 1937 amerykańskie i europejskie linie lotnicze działały na wszystkich kontynentach. Ale lotnictwo komercyjne nie było łatwą dziedziną działalności gospodarczej. Spośród 19 linii lotniczych, które w 1937 r. należały do *Air Transport Association of America*, tylko trzy działają do dzisiaj: American, Delta i United⁶.

Dopiero zakończenie II wojny światowej spowodowało szybki rozwój lotnictwa komercyjnego. Pierwszym impulsem były transporty lotnicze pomocy amerykańskiej dla Europy w ramach planu Marshalla. Kolejnym etapem rozwoju było wprowadzenie przez linie lotnicze (w latach sześćdziesiątych) samolotów odrzutowych. Wzrost dochodu narodowego w coraz większej liczbie państw, powodujący między innymi rozwój turystyki, sprawił, że korzystanie z komunikacji powietrznej stało się dostępne dla większej liczby ludności. Kolejnym etapem było pojawienie się w latach dziewięćdziesiątych tanich linii lotniczych zmuszających duże linie lotnicze do obniżenia cen biletów⁷.

Komunikacja lotnicza zawsze była i jest czułym barometrem odzwierciedlającym aktualną sytuację gospodarczą i polityczną na świecie. Trzeba jednak podkreślić, że komunikacja lotnicza, tak jak i inne gałęzie gospodarki, od zakończenia II wojny światowej rozwijała się cyklicznie: po okresach dobrej koniunktury następowała depresja. W sumie jednak w tej dziedzinie od zakończenia II wojny światowej nastąpił ogromny wzrost.

W latach 1966–1995 liczba samolotów lotnictwa cywilnego na świecie wzrosła z 9,7 tys. do 15,5 tys., przy czym odsetek samolotów odrzutowych zwiększył się z 60 do 66. Kryzys komunikacji lotniczej, spowodowany w 1990 r. wojną w Zatoce Perskiej przeciw reżimowi Husajna w Iraku, szybko został przezwyciężony. W 1995 r. przewoźnicy ze 184 państw – członków ICAO (740 regularnych i około 80 transportujących towary) – przewieźli (w lotach rozkładowych) 1,288 mln pasażerów i 21 mln ton towarów; w porównaniu z rokiem poprzednim nastąpił wzrost obrotów o 7% (przy czym dynamika wzrostu komunikacji międzynarodowej wyniosła 9%, komunikacji krajowej zaś – 4%). W odróżnieniu od lat poprzednich dynamika wzrostu przewozów w Stanach Zjednoczo-

⁴ *A growth industry*, [w:] *Aviation benefits...*, s. 60; Gill Michael, *Introduction*, [w:] *Aviation benefits...* s. 2.

⁵ M. Dierikx, *Global travel for all*, [w:] *Aviation benefits...*, s. 64.

⁶ *Aviation benefits...*, s. 60.

⁷ M. Dierikx, *op. cit.*, s. 65.

nych znacznie się zmniejszyła, ale ciągle jeszcze amerykańscy przewoźnicy mieli znaczną przewagę nad konkurentami. W 1995 r. udział amerykańskich przewoźników w światowych przewozach pasażerów, towarów i poczty na trasach krajowych i zagranicznych wyniósł 34%, brytyjskich zaś – 8%. Natomiast wskaźnik przewozów na liniach międzynarodowych dla Stanów Zjednoczonych wyniósł już tylko 29%, dla Wielkiej Brytanii zaś – 11%. Stany Zjednoczone, mające ogromny wewnętrzny rynek lotniczy, były bardziej odporne na międzynarodowe zagrożenia. Natomiast jej konkurenci (m.in. Wielka Brytania, Japonia, Niemcy, Francja, Holandia) swoje pozycje opierali na rozwijaniu komunikacji międzynarodowej⁸.

W latach 1992–2000 nastąpił okres dobrej koniunktury gospodarczej na świecie (choć w latach 1997–1998 zanotowano pewien regres). W roku 2000 największy wzrost produktu narodowego brutto (w porównaniu z 1999 r.) nastąpił w krajach Azji i Pacyfiku – 6,7% (w tym w Chinach 7,7%), w Północnej Ameryce – 5,3%, w Ameryce Łacińskiej – 4,3%, w Afryce – 3,6%, w Europie zaś – tylko 3,5%. Jednocześnie nastąpił szybki wzrost liczby turystów zagranicznych. W 2000 r. Światowa Organizacja Turystyki oceniała ich liczbę na 700 mln (59% turystów odwiedziło kraje europejskie), a ich wydatki – na 475 mld dolarów (dla porównania liczba zagranicznych turystów w 1991 r. wynosiła ponad 450 mln). To między innymi spowodowało wzrost obrotów przewoźników lotniczych, którzy w roku 2000 przetransportowali około 1,647 mld pasażerów oraz 30,2 mln ton towarów, z czego 36% przewieźli przewoźnicy z państw Ameryki Północnej, 28% – z Europy, 27% – z krajów Azji i Pacyfiku, 4% – z państw Ameryki Łacińskiej i Karaibów, 3% – z państw Środkowego Wschodu oraz 2% – z państw Afryki⁹.

Rok 2001 przyniósł początkowo niewielkie osłabienie koniunktury; wydawało się, że będzie to krótkotrwała depresja. Tymczasem 11 IX 2001 r. nastąpił zbrodniczy zamach terrorystów, którzy między innymi dwoma porwanymi samolotami zburzyli budynki nowojorskiego World Trade Center. Liczba ofiar tego ataku przekroczyła 3 tys. osób. Władze amerykańskie natychmiast wydały całkowity zakaz lotów samolotów z zagranicy do Stanów Zjednoczonych. Po czterech dniach zakaz ten cofnięto, ale spowodował on znaczne straty przewoźników amerykańskich i europejskich, ponieważ potencjalni pasażerowie obawiali się o swe bezpieczeństwo¹⁰. Faktycznie jednak wpływ tego zamachu terrorystycznego na wyniki eksploatacyjne przewoźników europejskich w 2001 r. był zróżnicowany; na ogół (w liczbach bezwzględnych) najwięcej stracili duzi przewoźnicy, prowadzący intensywną eksploatację szlaków północnoatlantyckich¹¹.

W sumie w roku 2001 nastąpił na świecie spadek wartości produktu narodowego brutto o 2,5% (w porównaniu z rokiem 2000), przy czym w państwach uprzemysłowionych spadek ten był większy. Słaba koniunktura i obawy przed zamachami terrorystycznymi spowodowały zmniejszenie się liczby turystów zagranicznych o 1,3% i co za tym idzie – zmniejszenie liczby pasażerów do 1,621 mld, a transportowanych towarów do 29 mln ton¹². Liczba pasażerów na liniach międzynarodowych zmalała jednak tylko o 1,1% (o 6 mln), krajowych zaś – o 2,6% (o 29 mln). Spadek pasażerów krajowych wynikał

⁸ ICAO, *Annual report of the Council 1995*, Documentation for the session of the Assembly in 1998, s. 2–4.

⁹ ICAO, *Annual report of the Council 2000*, Documentation for the session of the Assembly in 2001, s. 1–3.

¹⁰ DG Tren, *Analysis of the European Air Transport Industry 2001. Final Report*, July 2003, s. 10, 11.

¹¹ *Ibidem*, s. 60–64.

¹² ICAO, *Annual report of the Council 2001*, Documentation for the session of the Assembly in 2004, s.1.

głównie z obaw Amerykanów przed powtórzeniem się masowych zamachów terrorystycznych w ich kraju¹³.

W 2002 r. nastąpiła pewna poprawa koniunktury na świecie; w porównaniu z rokiem poprzednim produkt narodowy brutto zwiększył się o 3%, wymiana handlowa – o 2,9%, ruch turystyczny zaś – o 3,6%. W tej sytuacji poprawił się także stan transportu lotniczego. Przewoźnicy ze 188 państw – członków ICAO (obecnie jest ich 191) – w rozkładowych rejsach przewieźli 1,615 mld pasażerów i 30 mln ton ładunków. W międzynarodowych regularnych przewozach lotniczych przewagę mieli przewoźnicy europejscy; amerykańscy zaś koncentrowali się głównie na przewozie pasażerów i towarów w Stanach Zjednoczonych. Warto tu podkreślić szybki wzrost wyników Air France, jeszcze w 1993 r. zajmującej dziesiąte miejsce, dziesięć lat później zaś już trzecie. Inaczej wyglądała sytuacja w odniesieniu do międzynarodowych przewozów towarów; największym międzynarodowym przewoźnikiem towarów w latach 1993–2002 była niemiecka Lufthansa; warto tu też podkreślić szybki rozwój tej dziedziny transportu w państwach Azji i Pacyfiku.

W 2002 r. wśród dziesięciu największych portów lotniczych na świecie (dla ruchu międzynarodowego i krajowego łącznie) było pięć portów z Stanach Zjednoczonych. Przodowały: Atlanta (liczba pasażerów wsiadających i wysiadających wyniosła tu 76,6 mln) oraz Chicago (65,5 mln). Porty lotnicze Stanach Zjednoczonych zawdzięczały swoją wysoką pozycję ogromnemu wewnętrznemu rynkowi komunikacji lotniczej, natomiast największe porty lotnicze obsługujące międzynarodowy ruch pasażerski znajdowały się w Europie i Azji¹⁴.

W następnych latach, mimo pewnych trudności gospodarki światowej (między innymi recesji gospodarczej w 2008 r.), lotnictwo komercyjne osiągnęło bardzo dobre rezultaty. W 2013 r. na świecie (regularnymi lotami linii lotniczych) przewieziono już 3,1 mld pasażerów, z czego najwięcej z krajów Azji i Pacyfiku (1,008 mld) i krajów europejskich (817 mln). Linie lotnicze Ameryki Północnej (Kanady i Stanów Zjednoczonych) spadły na trzecie miejsce (815 mln). Dalsze miejsce zajmowały linie lotnicze krajów Ameryki Łacińskiej i Karaibów (230 mln), Środkowego Wschodu (161 mln) i Afryki (73 mln). Tak wielki przyrost przewozów pasażerskich wynikał ze wzrostu dochodu narodowego wielu państw, rozwoju techniki lotniczej i obniżenia cen biletów (m.in. dzięki pojawieniu się tanich linii lotniczych).

W 2013 r. 52% przewozów pasażerskich stanowiły wyjazdy turystyczne, 27% za przyczynę podawano sprawy zdrowia i religii (głównie pielgrzymki), a jedynie 14% sprawy biznesowe (dla 7% przelotów komercyjnych nie uzyskano informacji). Wśród ogółu turystów na świecie najwięcej było pasażerów lotnictwa (53%), znacznie mniej osób wybierało transport drogowy (40%), znikomy procent podróżnych przemieszczał się drogami wodnymi (5%) i koleją (2%).

W transporcie towarów drogą powietrzną najlepsze wyniki w 2013 r. osiągnęły także linie lotnicze krajów Azji i Pacyfiku (74 miliardy tono-kilometrów). Kolejne miejsca zajęły firmy z krajów: europejskich (41,5 mld), Ameryki Północnej (39,1 mld), Środkowego Wschodu (22,6 mld), Ameryki Łacińskiej i Karaibów (5,3 mld) oraz Afryki (3,1 mld)¹⁵.

¹³ 2001. *Annual Civil Aviation Report*, „ICAO Journal” 2002/6, s. 14.

¹⁴ ICAO, *Annual Report of the Council 2002*, s. 1–2.

¹⁵ ICAO, 2013 – *State of Air Transport*, Transport Bureau. International and domestic scheduled traffic, 2014, s. 6–10.

W 2013 r. wśród największych linii lotniczych znalazło się 5 linii z Ameryki Północnej, 4 z Europy, 3 z Azji i Pacyfiku oraz 1 ze Środkowego Wschodu (tab. 1).

Tabela 1. Największe linie lotnicze w 2013 r. (w kolejności miliardów pasażero-kilometrów)

Nazwa linii, państwo rejestracji, liczba pasażero-kilometrów (w miliardach)		
United (Stany Zjednoczone) 286,8	Air France (Francja) 136,4	Singapore Airlines (Singapur) 95,1
Delta (Stany Zjednoczone) 277,5	British Airways (Wielka Brytania) 129,2	Cathay Pacific (Chiny) 93,7
Emirates (Zjednoczone Emiraty Arabskie) 209,4	China Southern (Chiny) 121,2	
American (Stany Zjednoczone) 206,5	US Airways (Stany Zjednoczone) 106,4	
Southwest (Stany Zjednoczone) 145,1	Ryanair (Irlandia) 103,5	
Lufthansa (Niemcy) 144,7	China Eastern (Chiny) 97,7	

Źródło: ICAO, 2013 – *State of Air Transport*, Air Transport Bureau. International and domestic scheduled traffic, 2014, s. 10.

Jak można stwierdzić na podstawie tabeli 1, w 2013 r. do grupy największych linii lotniczych dołączyła linia ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, trzy linie chińskie i linia z Singapuru. Największym zaskoczeniem jest wysoka pozycja irlandzkiej taniej linii (Ryanair) – działającej między innymi w Polsce (i przewożącej tu prawie tyle pasażerów co LOT).

W tabeli 2 zamieszczono informacje o wynikach regularnego transportu pasażerskiego prowadzonego przez poszczególne kraje w 2013 r.

Tabela 2. Państwa o największym pasażerskim ruchu lotniczym w 2013 r. (w miliardach pasażero-kilometrów)

Państwo	Liczba pasażero-kilometrów w miliardach	Wzrost (+) spadek (–) w stosunku do 2012 r.
Stany Zjednoczone	1352,5	+2,5
Chiny (też Hongkong i Makau)	676,4	+10,5
Zjednoczone Emiraty Arabskie	290,3	+16,3
Wielka Brytania	259,2	+3,2
Niemcy	217,8	+1,6
Francja	177,9	+3,1
Federacja Rosyjska	168,2	+11,5
Kanada	152,6	+1,6
Japonia	148,3	+7,4
Australia	144,4	+4,0
Irlandia	119,8	+5,9
Turcja	116,9	+21,1
Singapur	115,4	+3,9
Brazylia	113,4	+1,7
Indie	111,7	+4,4

Źródło: ICAO, 2013 – *State of Air Transport*, Air Transport Bureau. International and domestic scheduled traffic, 2014, s. 10.

Na podstawie tabeli 2 można stwierdzić, że w 2013 r. najlepsze wyniki w transporcie pasażerskim (krajowym i międzynarodowym) zachowały Stany Zjednoczone, wyprzedzając Chiny (wraz z Hongkongiem i Makau) i Zjednoczone Emiraty Arabskie. Na następnych miejscach znalazły się: Wielka Brytania, Niemcy i Francja. Porównanie wyników przewozów w 2013 r. z danymi za rok 2012 wykazuje, że największe wskaźniki wzrostu osiągnęło lotnictwo pasażerskie Turcji (21,1%), Zjednoczonych Emiratów Arabskich (16,3%), Federacji Rosyjskiej (11,5%) i Chin (10,50%), natomiast kraje wysoko uprzemysłowione osiągnęły niewielki wzrost rzędu 1,6–3,2%. W sumie w latach 2007–2013 największy rozwój pasażerskiego ruchu transportowego nastąpił w krajach Azji i Pacyfiku. W rezultacie w 2013 r. wyprzedził on ruch pasażerski w Ameryce Północnej o 2%. Linie lotnicze Stanów Zjednoczonych wykonujące w 2007 r. 32% światowych przewozów pasażerskich w roku 2013 zmniejszyły swój udział do 26%. Lepsze wyniki (27%) od Stanów Zjednoczonych osiągnęło lotnictwo pasażerskie w Europie. Duże tempo wzrostu zanotowało w tych latach lotnictwo pasażerskie w krajach Środkowego Wschodu (z 6% do 9%).

W roku 2013 wśród 15 największych pasażerskich portów lotniczych nadal przodowała Atlanta, która obsługiwała 94,4 mln pasażerów (spadek w stosunku do roku 2012 o 1,1% – podobny spadek zanotował 15 na liście port w Denver). Na drugim miejscu znalazł się port lotniczy w Pekinie (83,7 mln pasażerów – wzrost w skali rocznej o 2,7%), a na trzecim Londyn (72,4 mln – wzrost o 3,3%). Największy wzrost liczby pasażerów w skali roku zanotowały jednak porty w Dubaju (15,2%), Hongkongu (6,3%) i w Singapurze (5%).

Największym portem towarowym (cargo) w 2013 r. był nadal port w Memphis w Stanach Zjednoczonych, który odprawił 4,134 mln ton towarów, ale kolejne miejsca zajęły już porty lotnicze w Hongkongu (4,127 mln), Szanghaju (2,856 mln) i Dubaju (2,436 mln). Faktycznie w dziedzinie transportu towarów już od roku 2007 pierwsze miejsce zajmowały kraje Azji i Pacyfiku wykonujące 42% światowych przewozów cargo (w 2013 r. spadek o 2%). Przewozy towarów przez linie północnoamerykańskie w tych latach spadły z 25% do 21%, a linii europejskich z 23% do 22%. Wzrósł natomiast udział w światowym transporcie cargo drogą powietrzną krajów Środkowego Wschodu odpowiednio z 6% w 2007 r. do 13% w 2013.

Jak już wspomniano, rozwój lotniczej komunikacji w Europie w latach 2007–2013, choć słabszy niż w krajach Azji i Pacyfiku, był jednak szybszy niż w krajach obu Ameryk. Wynikało to między innymi z działalności tanich linii lotniczych – w 2013 r. wykonały one 40% wszystkich europejskich rejsów komercyjnych (w Ameryce Północnej – 31%, w krajach Azji i Pacyfiku – 21%). W 2013 r. pasażerski regularny ruch lotniczy w większości krajów europejskich wzrastał; największy postęp osiągnęła Turcja, która (w porównaniu z rokiem 2012) zwiększyła liczbę przewozów pasażerskich o 21,1%, następnie Federacja Rosyjska (11,5%), Węgry (8,8%) i Irlandia (5,9%). Spadek ruchu lotniczego zanotowały: Szwajcaria i Włochy (po 12,2%) i Hiszpania (5,5%) (statystyki międzynarodowe nie uwzględniają wyników lotnictwa komunikacyjnego w Polsce). Do największych europejskich portów lotniczych (obsługujących ruch pasażerski) tradycyjnie zaliczane są: Londyn, Paryż, Frankfurt nad Menem i Amsterdam. Obecnie dołączył do nich Istambuł.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe roczne tempo rozwoju lotnictwa pasażerskiego w latach 1995–2010 (4,6%), przewiduje się dla lat 2010–2030 nieco niższy wynik – 4,5%; natomiast przewozy cargo, rosnące w latach 1995–2010 rocznie o 4,8%, w następnym

okresie wzrastać będą o 5,2%. Dla okresu 2030–2040 zarówno pasażerski ruch lotniczy, jak i przewozy cargo będą wzrastać tylko o 4,4% rocznie¹⁶.

Na wzrost zaufania pasażerów do komunikacji lotniczej duży wpływ miał spadek liczby wypadków przy jednoczesnym wzroście ruchu powietrznego. W latach 2008–2012 procent wypadkowości (jeden wypadek na 1 milion lotów) spadł z 4,8 do 3,2. Mimo ogromnego zwiększenia liczby przewożonych pasażerów liczba wypadków była stabilna i wahała się między 110 a 120 rocznie¹⁷. W liczbach bezwzględnych liczba poszkodowanych pasażerów niestety jest ciągle zbyt duża; pod tym względem niekorzystnie wypada rok 2014, w którym między innymi zginęli pasażerowie dwóch dużych samolotów malezyjskich.

Znaczenie komercyjnej komunikacji lotniczej w świetle ostatnich badań jest znacznie większe, niż dotąd sądzono. W 2012 r. światowy przemysł lotniczy zatrudniał około 8,7 mln pracowników, z czego 2,3 mln pracowało bezpośrednio na etatach linii lotniczych (załogi samolotów, pracownicy kontroli i obsługi pasażerów oraz sztab kierowniczy), 470 tys. osób zaś – przy technicznej obsłudze samolotów w portach lotniczych. Następnymi 4,6 mln osób znalazło pracę na terenach portów lotniczych w sklepach, restauracjach, hotelach oraz w agendach rządowych (między innymi w punktach kontroli paszportowej i celnej), 195 tys. zaś w służbie nawigacyjnej. Do tego należy dodać 1,2 mln miejsc pracy w fabrykach produkujących cywilne samoloty. W sumie przemysł lotniczy w roku 2012 dał 606 mld dolarów dochodu globalnego świata brutto (GDP) – była to prawie połowa wkładu do GDP przemysłu chemicznego (1282 mld). Dla porównania światowy przemysł samochodowy wypracował w 2012 r. 555 mld dolarów, przemysł farmaceutyczny – 451 mld dolarów, a tekstylny – 223 mld.

Do tych wyników światowego przemysłu lotniczego należy dodać około 9,8 mln miejsc pracy powstałych pośrednio dzięki współpracy lotnictwa komercyjnego z wieloma gałęziami gospodarki, między innymi przemysłem paliwowym, przemysłem elektronicznym, firmami budowlanymi itp. Dzięki temu światowy produkt GDP w 2012 r. wzrósł o kolejne 697 mld dolarów. W 2012 r. linie lotnicze przewiozły ponad 3 mln pasażerów i ponad 50 milion ton towarów. Komercyjne lotnictwo pasażerskie przyczyniło się do ogromnego wzrostu turystyki; ocenia się, że dzięki temu przybyło około 35 mln miejsc pracy. W sumie dzięki transportowi lotniczemu powstało na świecie około 58,1 mln miejsc pracy, a łączne zyski osiągnęły 2,4 trylion dolarów, co stanowi 3,4% światowego GDP.

Wydatki na infrastrukturę lotniczą (terminale, płyty lotnisk, kontrola ruchu itp.) są wysokie i głównie finansowane z pieniędzy publicznych. W 2012 r. na ten cel wydano 19,3 mld dolarów, mniej niż na budowę dróg i linii kolejowych (tu symbolem kosztownej, nieudanej inwestycji jest projekt budowy szybkiej kolei w Wielkiej Brytanii). Poza tym każde 100 mln dolarów wydanych rocznie na infrastrukturę lotniczą przynosi roczny zysk w wysokości 70 mln dolarów.

Do niekorzystnych efektów rozwoju lotnictwa komercyjnego należy zaliczyć wzrost emisji dwutlenku węgla i poziomu hałasu. W 2012 r. linie lotnicze wyprodukowały 689 mln ton tego gazu, a w roku następnym już 705 mln ton, co stanowi 2% emisji świa-

¹⁶ ICAO, 2013 – *State of Air Transport...*, s. 10, 12–15, 29, 30, 50–54; I. Saxon, *Fostering growth in emerging markets Aviation*, [w:] *Benefits beyond borders...* s. 51–52

¹⁷ ICAO Safety, 2013, s. 15 i n.

towej. Lepsze wyniki dały przedsięwzięcia w kierunku zmniejszenia hałasu powodowanego przez samoloty; najnowsze konstrukcje są już o około 70% cichsze¹⁸.

Wpływ lotnictwa komercyjnego na gospodarki narodowe poszczególnych regionów i państw obliczono przez zsumowanie zysków uzyskanych w wyniku: zatrudnienia pracowników w lotnictwie komercyjnym, eksportu samolotów i urządzeń technicznych, zatrudnienia osób w gałęziach bezpośrednio i pośrednio współpracujących z lotnictwem oraz zysków z turystyki.

W 2012 r. największe zyski (liczbach bezwzględnych) dla krajowego GDP uzyskało lotnictwo komercyjne Stanów Zjednoczonych – 561,7 mld dolarów. Wśród krajów Azji i Pacyfiku największe wpływy osiągnęło lotnictwo Chin (wraz z Hongkongiem) – prawie 109 mld dolarów, w regionie Bliskiego Wschodu – lotnictwo Zjednoczonych Emiratów Arabskich (35,2 mld USD), w regionie Ameryki Łacińskiej i Karaibów – Brazylia (47,3 mld USD), w Afryce zaś – Południowa Afryka (13,7 mld USD).

Wśród krajów europejskich największe zyski osiągnęło lotnictwo komercyjne Wielkiej Brytanii (96,8 mld USD), Francji (89,9 mld USD), Niemiec (86,3 mld USD) i Hiszpanii (86,0 mld USD). Polska z tego tytułu uzyskała 11,7 mld USD, wyprzedzając między innymi Węgry (które transportują więcej pasażerów), dzięki wpływom z turystyki. Przed Polską znalazły się niektóre mniejsze państwa, między innymi Holandia (28,3 mld USD), Grecja (21,6 mld USD), Irlandia (16,3 mld USD), Szwecja (15,1 mld USD) i Norwegia (14,9 mld USD)¹⁹. Trzeba podkreślić, że największe zyski osiągają te państwa, które mają silny przemysł lotniczy i elektroniczny.

Oprócz znaczenia ekonomicznego lotnictwo komercyjne odgrywa ważną rolę polityczną i propagandową. Jeszcze w roku 1990 zatrudniony na Uniwersytecie Harvarda profesor Joseph Nye określił ten rodzaj oddziaływania państwa jako *soft power*. Najbardziej charakterystycznym przykładem sukcesu tej działalności jest szybki rozwój lotnictwa tureckiego, popieranego przez władze państwowe. Obecnie Turkish Airlines dociera do 197 miejscowości w 104 krajach i wpływa nie tylko na intensyfikację kontaktów ekonomicznych z zagranicą, ale i na wzrost prestiżu Turcji na świecie²⁰.

LITERATURA

- [1] A global industry. Aviation's economic, social and environmental profile in 2012, [w:] Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group, Geneva 2014.
- [2] A growth industry, [w:] Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group, Geneva 2014.
- [3] DG Tren, *Analysis of the European Air Transport Industry 2001. Final Report*, July 2003.
- [4] Gill M., *Introduction*, [w:] Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group, Geneva 2014.
- [5] Dierikx M., *Global travel for all*, [w:] Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group, Geneva 2014.
- [6] ICAO, *Annual report of the Council 1995*, Documentation for the session of the Assembly in 1998.
- [7] ICAO, *Annual report of the Council 2000*, Documentation for the session of the Assembly in 2001.

¹⁸ A global industry. Aviation's economic, social and environmental profile in 2012, [w:] Aviation. Benefits beyond borders, Air Transport Action Group, Geneva 2014, s. 4–27.

¹⁹ National analysis, [w:] Aviation. Benefits beyond borders..., s. 54–56.

²⁰ J. McClory, *Love from above: soft power of Aviation*, [w:] Aviation. Benefits beyond borders..., s. 30–31.

- [8] ICAO, *Annual report of the Council 2001*, Documentation for the session of the Assembly in 2004.
- [9] ICAO, *Annual Report of the Council 2002*.
- [10] "ICAO Journal" 2002/6.
- [11] ICAO, 2013. *State of Air Transport. Transport Bureau. International and domestic scheduled traffic*, Edited in August 2014.
- [12] ICAO, *Safety*, 2013 Edition.
- [13] McClory J., *Love from above: soft power of Aviation*, [w:] *Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group*, Geneva 2014.
- [14] *National analysis*, [w:] *Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group*, Geneva 2014.
- [15] Saxon I., *Fostering growth in emerging markets*, [w:] *Aviation. Benefits beyond borders. Air Transport Action Group*, Geneva 2014.

AIR TRANSPORTATION WORLDWIDE IN XXI CENTURY

This article analyses the position of commercial aviation in XXI century. The basis of this article are the following: publications and statistics of specialized institutions (e.g. International Civil Aviation Organization- ICAO) and researchers who have been studying this problems of air transportation from years. It may be stated on this basis that Air transport in XXI century brings to all nations more profits (new workplaces at the market), is more convenient and less expensive than train or road transport. Except the main commercial importance, the civil aviation plays the very crucial political and propagandist role. In spite of the fact that United States of Americas from years in air transport of passengers and cargo was a leader, is worth to mention the increasing European role in this sector. The development of Aviation communication in Europe in 2007-2013 was faster than in both Americas, what caused particularly from low cost airlines companies. In 2013 regular passenger transport the traffic increased in most European countries, the biggest progress was achieved by Turkey, by increasing the passenger traffic for about 21,1%. Among the European countries- the biggest profits were achieved by Great Britain, France, Germany, Spain. Poland, which got 11,7 billion USD, preceded Hungary.

In spite of the suggestions of some authors, the changes in the ranking of the biggest air carriers do not mean the weakness of United States position in worldwide air transportation, because they are dominant in manufacturing of aircrafts, programs and electronic appliances. It can be compared profits of commercial aviation in 2012 (and branches involved) when American companies raised Gross National Product for about 561,7 billion dollars, by overtaking the second at this list China (with Hong Kong – 109 billion dollars).

Keywords: international transport, aviation, air transportation

DOI: 10.7862/rz.2015.mmr.23

Tekst złożono w redakcji: lipiec 2015

Przyjęto do druku: lipiec 2015