

ANALIZA TRENDÓW I PROGNOZOWANIE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWO-LOGISTYCZNEGO W TRAKCIE PANDEMII I SANKCJI. UTWORZENIE MIĘDZYNARODOWEGO POWIETRZNEGO ALIANSU WŚRÓD LINII LOTNICZYCH

A. M. Borysionok

Białoruski Uniwersytet Państwowy, Mińsk;

borisenok15042001@gmail.com;

opiekun naukowy – O. W. Krugłowa, kand. nauk filol.

Istotność problemu badanego w niniejszej pracy polega na tym, że przemysł lotniczy, w porównaniu z innymi, nie otrzaskał się łatwo z poważnych skutków zakażenia koronawirusem (COVID-19), ponieważ celem lotnictwa jest przewożenie ludzi i dostarczanie towarów na całym świecie w różnych celach, takich jak podróże, turystyka, działalność gospodarcza i handel. Gwałtowny spadek zapotrzebowania na transport lotniczy, spotęgowany ograniczeniami w podróżowaniu, spowodował znaczące negatywne skutki, w tym wpływ na przychody i przepływy pieniężne wszystkich zainteresowanych stron.

Naukowa nowatorskość badania polega na tym, że agresywna inwazja Rosji na Ukrainę na pełną skalę jest obecnie postrzegana jako poważny kryzys, zarówno dla podróży lotniczych, jak i dla całego świata, na poziomie większym niż pandemia. Biorąc pod uwagę sytuację awaryjną, katastrofę w zakresie praw człowieka, konieczna jest możliwość «zresetowania» przemysłu lotniczego poprzez reformy, nowe strategie i restrukturyzację. Również utworzenie powietrznego aliansu.

Słowa kluczowe: sankcje; pandemia; handel międzynarodowy; logistyka transportowa; globalizacja procesów; zagrożenia ekonomiczne; powietrzny sojusz.

Transport lotniczy jest jednym z głównych ogniw łańcucha logistycznego. Wszystkie aspekty transportu lotniczego są obsługiwane przez linię lotniczą świadczącą usługę. Podobnie jak w innych branżach logistycznych, linie lotnicze muszą minimalizować koszty dostarczenia przesyłki, aby zmaksymalizować zysk, nie tracąc przy tym na jakości i szybkości dostarczenia jej do wyznaczonego miejsca przeznaczenia dla klienta. Istniejący system logistyczny nadal ma istotne słabe strony pod względem wydajności, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju.

W związku z tym, że linie lotnicze działają w środowisku rynkowym, które jest notorycznie obarczone ryzykiem, obecność ryzyka finansowego jest nieodłącznym elementem działalności linii lotniczych. Ryzyko finansowe dla przedsiębiorstwa lotniczego może mieć charakter zarówno międzynarodowy, jak i krajowy. Rosnąca niepewność na światowym rynku transportu lotniczego spowodowana jest spowolnieniem niektórych gospodarek na świecie, w tym skutkami pandemii koronawirusa.

Działając w warunkach niepewności, linie lotnicze nie mogą wiarygodnie prognozować rozwoju produkcji bez uwzględnienia ryzyka. Dlatego ważne

jest, aby je ocenić i uwzględnić, co pozwoli liniom lotniczym wybrać najbardziej zrównoważoną (najmniej ryzykowną) strategię rozwoju.

Zwróćmy uwagę na główne przyczyny niepewności:

- nieprzewidywalność procesów naturalnych, w tym klęsk żywiołowych;
- nieprzewidywalność procesów epidemiologicznych;
- uprzywilejowanie zjawiska i procesu przez pewien splot procesów społeczno-gospodarczych i technologicznych;
- występowanie konfrontacji politycznych i militarnych (działania wojskowe, konflikty międzyetniczne);
- spontaniczne i nie zawsze przewidywalne rezultaty postępu naukowego i technologicznego [1].

Jednym z celów zarządzania ryzykiem jest poprawa efektywności przedsiębiorstwa lotniczego i zapewnienie jego rentowności.

Na przykład prognozowanie przewozów ładunków lotniczych jest niezbędne, aby w porę reagować na zmiany rynkowe i przetrwać w konkurencyjnym środowisku, w tym w środowisku zagranicznych linii lotniczych.

Table

Analiza porównawcza stanu całkowitego (międzynarodowego i krajowego) ruchu pasażerskiego oraz całkowitego dochodu lotnisk (lotniczego i nieawiacyjnego) za 2020 – 2021 r. w stosunku do zwykłego stanu bazowego w roku (w stosunku do scenariusza bazowego), w ujęciu naturalnym i %.

Region	Zmiany w ruchu pasażerskim w 2020 r.		Zmiany dochodów lotnisk w 2021 r.	
	Mln osób pasażerów w stosunku do podstawowego scenariusza	W % w stosunku do scenariusza podstawowego	W mln USD. USA dotyczące scenariusza podstawowego	W % w stosunku do scenariusza podstawowego
Afryka	- 77	- 32,5 %	- 1,5	- 35 %
Azja	- 1,465	- 42,1 %	- 23,9	- 48 %
Europa	- 894	- 35,0 %	- 24,6	- 42 %
Ameryka Łacińska / Karaiby	- 244	- 34,0 %	- 4,0	- 38 %
Środkowy Wschód	- 157	- 36,5 %	- 5,7	- 43 %
Ameryka Północna	- 790	- 36,7 %	- 16,9	- 49 %
Wynik	- 3,627	- 38,1 %	- 76,6	- 45 %

Notatka – Źródło: International Civil Aviation Organization (ICAO) [Electronic source]. – 2022. – Mode of access: <https://www.icao.int> – Date of access: 04.05.2022.

Rosnąca konkurencja jest w dużej mierze spowodowana rozwojem tanich przewoźników na całym świecie. Na razie są one w dużej mierze

skoncentrowane na tradycyjnych rynkach Europy i USA. Na koniec 2021 r. one stanowiły 38% całego ruchu w Europie. Tymczasem poziom obecności tanich linii lotniczych różni się znacznie w poszczególnych regionach. W Europie największy odsetek wylatujących pasażerów przewoźników niskokosztowych pochodzi z Hiszpanii (57%), a następnie z Wielkiej Brytanii (52%) [5]. Z powodu pandemii odsetek pasażerów obsługiwanych przez tanie linie lotnicze w Wielkiej Brytanii wzrósł o 2% w 2021 roku i po raz pierwszy przekroczył barierę 50%, osiągając niemal poziom z 2019 roku [7]. W Azji, pomimo stosunkowo niskich wskaźników dla całego regionu, poszczególne kraje również podążają za tym trendem: 45% podróży lotniczych na Filipinach i 41% w Tajlandii odbywa się za pośrednictwem tanich linii lotniczych [3].

W ostatnich miesiącach 2021 r. aktywność gospodarcza w Europie rozwijała się w sposób zróżnicowany. Podczas gdy roczny wzrost PKB przyspieszył we Włoszech, Francji i Hiszpanii, w Niemczech i Wielkiej Brytanii uległ spowolnieniu. Różne wyniki ekonomiczne można wyjaśnić różnicami w rozwoju pandemii i surowością związanych z nią ograniczeń.

- W styczniu 2022 r. wszystkie najważniejsze waluty regionalne straciły na wartości w stosunku do dolara amerykańskiego, (-3,2%).

- Średnia miesięczna cena paliwa lotniczego w styczniu 2022 r. wzrosła o 16% w porównaniu z grudniem 2021 r. i wyniosła 100,9 dolarów za barrel, co jest najwyższym poziomem od października 2014 r. [6].

Wzrost cen częściowo odzwierciedla obawy o wpływ napięć geopolitycznych w Europie Wschodniej na łańcuchy dostaw ropy naftowej.

Naszym zdaniem, aby poprawić efektywność kosztową ruchu pasażerskiego w międzynarodowych liniach lotniczych, można zaproponować:

- Po pierwsze, proponuje się utworzenie międzynarodowego sojuszu linii lotniczych zrzeszającego linie lotnicze z siedzibą w krajach międzynarodowych (USA, kraje europejskie, kraje azjatyckie) z wieloma dużymi liniami lotniczymi według standardów europejskich (American Airlines Group, Polskie Linie Lotnicze LOT, Smartwings, TAROM, Wizz Air, Emiratesinne).

- Proponuje się otwarcie oddziału sojuszu w stolicy dowolnego kraju. Utworzenie sojuszu linii lotniczych mogłoby ułatwić otwieranie nowych, priorytetowych połączeń lotniczych. W kontekście niniejszego wniosku możliwe jest również stworzenie jednolitego programu premiowego za naliczanie mil do miejsc przeznaczenia w tych krajach świata. Naliczanie mil jest możliwe na podstawie przebytej odległości.

- Po drugie, proponuje się utworzenie międzynarodowej organizacji pozarządowej na bazie głównych międzynarodowych portów lotniczych. Utworzenie podobnej organizacji stanowiłoby platformę wymiany doświadczeń między głównymi uczestnikami rynku portów lotniczych.

Proponowana organizacja powinna obejmować kompleksy portów lotniczych, które:

- mają status międzynarodowy;
- są stabilne finansowo (tak zwane wskaźniki finansowe są zgodne z wartościami określonymi w przepisach);
- posiadają rozwiniętą infrastrukturę lotniskową zdolną do przyjmowania i obsługi wszystkich typów statków powietrznych;
- obsługuje ponad 1,5 mln pasażerów przez cały rok [7].

Naszym zdaniem, początkowym celem utworzenia międzynarodowej niepaństwowej organizacji portów lotniczych powinno być opracowanie i wdrożenie jednolitych standardów obsługi pasażerów we wszystkich portach lotniczych w czasie działania siły wyższej. Na przykład w sytuacjach pandemii (COVID-19).

- Po trzecie, proponuje się utworzenie międzynarodowego organu zajmującego się rozwojem transportu lotniczego w wyżej wymienionych krajach świata. Proponuje się, aby w skład tego organu wchodził przedstawiciele: władz wykonawczych, władz regionalnych, linii lotniczych, portów lotniczych, operatorów obsługi naziemnej, a także organizacji i przedsiębiorstw związanych z rynkiem transportu lotniczego i usługami lotniskowymi; przedstawiciele mogą pochodzić z różnych krajów.

Ustanowienie organu międzynarodowego przyczyni się do osiągnięcia następujących celów:

1. przegląd i monitorowanie rynku transportu lotniczego i usług lotniskowych w krajach świata;
2. opracowanie działań mających na celu rozwój i integrację rynku transportu lotniczego i usług lotniskowych;
3. prowadzenie badań rynku transportu lotniczego i rynku usług lotniskowych w krajach świata;
4. 4opracowanie naukowych i praktycznych zaleceń dotyczących rozwoju rynku komercyjnego transportu lotniczego oraz rynku usług lotniskowych w krajach świata.

Na przykładzie ICAO, w ramach nowego sojuszu lotniczego, zaproponowano organizowanie corocznych konferencji poświęconych aktualnym problemom i perspektywom rozwoju rynku komercyjnego transportu lotniczego, w tym obsługi lotniskowej.

Można podsumować, że branża lotnicza jest na dobrej drodze do ożywienia gospodarczego do końca 2021 roku. Według IATA, krajowy ruch pasażerski w wielu krajach próbuje powrócić do poziomu sprzed pandemii, przy czym szczególnie pozytywne wyniki odnotowano w niektórych krajach azjatyckich. Skuteczne zarządzanie linią lotniczą, jak w każdej branży, wymaga prognozowania produkcji. Prognozowanie pozwala przedsiębiorstwu

odpowiednio przygotować produkcję do zmieniającego się otoczenia rynkowego, a tym samym zmniejszyć ryzyko ekonomiczne, poczuć się pewniej w wysoce konkurencyjnym otoczeniu branży i zwiększyć wydajność produkcji.

Proponowane zalecenia dotyczące utworzenia międzynarodowego sojuszu linii lotniczych przyczynią się do integracji i rozwoju rynku transportu lotniczego i usług lotniskowych w różnych krajach międzynarodowych.

Początek obrotu handlowego powinien położyć kres przekonaniu, że kryzys pandemiczny jest ostatnią nadzieją dla globalnych łańcuchów dostaw. Wiele firm odłożyło już na później plany restrukturyzacji na czas pandemii, zdając sobie sprawę, że koncentracja produkcji w kraju często prowadzi do wzrostu kosztów bez zwiększenia trwałości. Dywersyfikacja efektywnej produkcji krajowej lub zagranicznej, wraz z inwestycjami w technologię i zapasy, ma zazwyczaj większy sens, a praktyka pokazuje, że coraz więcej firm przyjmuje takie strategie.

Oczekuje się, że w latach 2022-2024 zmiany w łańcuchu dostaw ulegną przyspieszeniu [4], gdy podróże służbowe zostaną w pełni przywrócone. W związku z tym, że handel nadal trwa, firmy ryzykują, że nie będą w stanie konkurować na rynku, jeśli nie będą miały dostępu do zasobów importowych lub sprzedaży eksportowej. Wysiłki na rzecz budowania odporności muszą zatem wpisywać się w szersze strategie łańcucha dostaw, które uwzględniają zmiany popytu i kosztów produkcji w różnych krajach, napięcia geopolityczne oraz postępy w automatyzacji i innych technologiach.

Można zatem założyć, że nowa rzeczywistość dla systemów transportowych i logistycznych to także rzeczywistość związana z deglobalizacją. W związku z rosnącymi kosztami transportu, spowodowanymi sankcjami zachodnimi oraz skutkami pandemii koronawirusów, w logistycznych systemach transportowych pojawiają się nowe trendy, zmieniające nie tylko przykład rozwoju przemysłu, ale także sposób wykorzystania istniejących korytarzy transportowych.

W związku z tym przejście logistycznych systemów transportowych na model autonomii, substytucji importu i cyfryzacji staje się tak zwaną burzą «logistyczną». Skutkiem tego dla światowego rynku transportu i logistyki było odejście głównych dostawców zintegrowanych z logistyką krajową. W szczególności dla Rosji oznaczało to odejście firmy Maersk jako kluczowego ogniwa rosyjskiego tranzytu [5]. Oczywiście czynnikami decydującymi o podjęciu tej decyzji były: oczekiwanie na dodatkowe sankcje, zwiększone ryzyko i złożoność rozliczeń bankowych. Można przypuszczać, że w najbliższej przyszłości ten schemat stanie się trendem w logistycznych systemach transportowych.

Źródła

1. Economicshelp.org 2022 / The importance of international trade [Electronic source]. – Mode of access: <https://www.economicshelp.org/blog/58802/trade/the-importance-of-international-trade/> – Date of access: 03.05.2022.
2. European Central Bank [Electronic source]. – 2022. – Mode of access: <https://www.ecb.europa.eu> – Date of access: 04.05.2022.
3. International Civil Aviation Organization (ICAO) [Electronic source]. – 2022. – Mode of access: <https://www.icao.int> – Date of access: 03.05.2022.
4. Ministerstwo Finansów 2011-2022 [Zasób elektroniczny] Wiadomości Celne – Tryb dostępu do sieci: <http://mf-arch.mf.gov.pl/sluzba-celna/dzialalnosc/publikacje> – Data uzyskania dostępu: 04.05.2022.
5. Przedsiębiorstwo Państwowe «Porty Lotnicze» (PPPL) [Zasób elektroniczny] – 2022. / – Tryb dostępu do sieci: <https://www.polish-airports.com> – Data uzyskania dostępu: 04.05.2022.
6. Statista [Electronic source]. – 2022. / More interesting topics from the industry «Transportation and Logistics» – Mode of access: <https://www.statista.com/markets/419/transportation-logistics/> – Date of access: 04.05.2022.
7. Supporting European Aviation (EUROCONTROL). [Electronic source]. – 2022. – Mode of access: <https://www.eurocontrol.int> – Date of access: 03.05.2022.
8. The world bank / Exports of goods and services [Electronic source]. – Mode of access: <https://data.worldbank.org/indicator>. – Date of access: 03.05.2022.