Prognoza rozwoju światowego lotnictwa

W ubiegłym wieku Boeing opublikował Current Market Outlook (CMO) – prognozę rozwoju światowego sektora przewozów pasażerskich na lata 1999 – 2016. Raport ten przygotowywany jest corocznie przez grupę ekspertów amerykańskiego producenta. CMO podaje, iż tempo wzrostu pasażerskiego ruch lotniczego w 1996 roku wyniosło 6,7% i zwiększyło się o 0,1% w porównaniu z rokiem 1995. Tak dynamiczny rozwój przewozów wpłynął na wzrost zapełnienia samolotów – szczególnie w USA i Europie. Pozwoliło to przewoźnikom z tych kontynentów osiągnąć rekordowe zyski w 1998 roku. Jednocześnie linie lotnicze operują na granicy zapełnienia – wykorzystują obecnie niemalże wszystkie miejsca w samolotach. Przewoźnicy odczuwają konieczność inwestowania w nowe maszyny, aby sprostać ożywieniu w ruchu lotniczym. Odczucie to wzmacnia fakt, iż znaczna część światowej floty wymaga wymiany lub modernizacji. Wielu przewoźników rezygnuje z wykorzystywania starych samolotów również ze względów ekonomicznych. Tegoroczne CMO przewiduje więc znaczny wzrost zamówień na nowe maszyny w najbliższych dwóch, trzech latach.

Prognozy CMO różnią się nieznacznie od zeszłorocznych – wzrost ekonomiczny w latach 1999 – 2016 wyniesie średnio 3,2% rocznie, a najbardziej dynamiczny wzrost przewozów pasażerskich będzie miał miejsce w Azji. Światowy ruch lotniczy będzie wzrastał o 5,5% rocznie w ciągu najbliższej dekady, poczym tempo wzrostu zmniejszy się do 4,9%. Rynek przewozów długodystansowych na trasach miedzy kontynentalnych rozwijał się będzie bardziej dynamicznie niż rynek przewozów krótkodystansowych. Do roku 2006 przewozy pasażerskie wzrosną prawie o 75%. W najbliższych 20 latach doprowadzi to do podwojenia liczby lotów non – stop między portami. Podwoi się także częstotliwość połączeń. Realny poziom taryf lotniczych

spadnie, mimo iż przewoźnicy zwiększać będą częstotliwość lotów, wprowadzać nowe usługi oraz inwestować w ulepszanie istniejących. Liberalizacja oraz większy zasięg nowoczesnych samolotów pozwolą przewoźnikom na wybór optymalnej, dostosowanej do indywidualnych potrzeb floty oraz sieci połączeń. Specjaliści przewidują, iż do roku 2006 światowa flota zwiększy się z 11,500 samolotów (stan na 1996 rok) do 17,000 maszyn. Do roku 2016 liczyć będzie ona aż 23,000 samolotów. Jednocześnie mniejszy będzie udział samolotów wąsko kadłubowych w ogólnej liczbie maszyn – do roku 2016 zmniejszy się on z 73% do 69%. Wzrośnie natomiast udział samolotów średniej wielkości – z 18% do 23%. Udział dużych samolotów spadnie z 8,4% do 7,4%. W ciągu najbliższej dekady linie zamówią nowe maszyny o wartości około 490 miliardów dolarów. Na samoloty wielkości 747 przypadłoby 16% tej kwoty, 41% na maszyny średniej wielkości, a 43% na samoloty wąsko kadłubowe. CMO 1997 podaje, iż na 10 dostarczanych nowych maszyn 7 stanowić będą wąsko kadłubowce. W związku z wzrostem przewozów oraz koniecznością wymiany starzejącej się floty linie lotnicze potrzebowały będą do roku 2016 16,160 nowych samolotów. W latach 1997 – 2006 flota przewoźników wzbogaci się o 5,170 samolotów wąsko kadłubowych, 1,690 maszyn średniej wielkości oraz 460 samolotów o wielkości zbliżonej do 747. [Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Boeinga i Airbusa]

W 1998 roku linie lotnicze odnotowały rekordowe zyski po raz czwarty z rzędu. Największe zyski osiągnęli przewoźnicy z USA i Europy. Jest to wynik ciągłego wzrostu gospodarczego w tych regionach, dynamicznego rozwoju ruchu pasażerskiego, niemal 100% zapełnienia samolotów oraz zmniejszenia kosztów operacyjnych. Zyski przewoźników byłyby jeszcze większe gdyby nie znaczny wzrost cen paliwa.

Linie azjatyckie również osiągają zyski, choć mniejsze w porównaniu z przewoźnikami z Europy czy USA. Przyczynia się do tego ożywienie konkurencji oraz osłabienie japońskiej

gospodarki. W 1998 roku przewozy lotnicze wzrosły o 6,7%. W ubiegłym roku ruch lotniczy między Azją a Europą zwiększył się o 10,2%, w Ameryce Północnej o 6%, a przewozy transatlantyckie wzrosły o 5,6%. Ruch lotniczy w Azji zwiększył się o 7,7%, regionalne przewozy w Europie wzrosły o 5,6%, a w Ameryce Północnej o 6,9%. Przewoźnicy azjatyccy obserwują znaczne ożywienie ruchu lotniczego w ostatnich pięciu latach przewozy w tym regionie zwiększały się o 10,8% rocznie. W tym samym okresie europejskie linie lotnicze zanotowały wzrost przewozów rzędu 9% rocznie, a przewoźnicy z USA – 5,1%. Rekordowe zyski przewoźników są w dużej mierze wynikiem znacznego wzrostu zapełnienia samolotów. Największy przyrost zapełnienia maszyn zanotowały europejskie oraz amerykańskie linie lotnicze. Zapełnienie samolotów sięgnęło poziomu, który do tej pory uważany był przez specjalistów lotniczych za niemożliwy – wykorzystanie miejsc bliskie jest 100%. Europejskie i amerykańskie towarzystwa lotnicze nie muszą jeszcze rozbudowywać floty aby sprostać wzrostowi przewozów, bowiem historycznie zawsze dysponowały wolnymi miejscami na pokładzie. Natomiast przewoźnicy azjatyccy dokonują znacznych inwestycji w nowe maszyny już od początku lat dziewięćdziesiątych, ponieważ zapełnienie należących do nich samolotów było zawsze wyższe niż w Europie czy USA. Linie kontynentu azjatyckiego obsługują bowiem głównie bardziej zatłoczone, długodystansowe trasy.

Tak wysoki wskaźnik zapełnienia samolotów może oznaczać zbliżającą się nadwyżkę popytu na miejsca w samolotach nad ich podażą. Wkrótce linie lotnicze z regionu USA i Europy nie będą już w stanie rekompensować intensywnego wzrostu w ruchu lotniczym zwiększaniem zapełnienia samolotów. Znacznie zmniejszyła się ilość samolotów zaparkowanych w hangarach na czas recesji w lotnictwie, które obecnie mogłyby być wykorzystywane przez przewoźników. Także rynek używanych samolotów znacznie się skurczył, coraz trudniej jest również leasingować maszyny. Towarzystwa lotnicze będą więc stopniowo zwiększać flotę, aby sprostać dynamicznemu ożywieniu na rynku

przewozów lotniczych. Towarzystwa lotnicze wolą zakupić nowe maszyny niż modernizować stare. Kilku dużych amerykańskich przewoźników złożyło w 1996 roku zamówienia na wąsko kadłubowe samoloty. Oznacza to, iż linie są gotowe ponieść ciężar finansowy zakupu nowej floty, która zastąpi hałaśliwe maszyny zakupione jeszcze w latach sześćdziesiątych. Do końca roku 1999 przewoźnicy amerykańscy zmodernizują (głównie przez wyciszenie) lub wymienią silniki w 1,080 samolotach. Linie ze Starego Kontynentu nie będą modernizować floty poprzez wymianę napędu na tak intensywnie jak przewoźnicy z USA. Europejskie towarzystwa lotnicze wolą zakupić nowe, cichsze samoloty. [Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Boeinga i Airbusa]

Liczba zamówień na nowe samoloty zwiększyła się znacznie od 1996 roku. Wpływ na to miało kilka czynników: ożywienie w przewozach lotniczych, rosnące z roku na roku zyski towarzystw lotniczych oraz konieczność wymiany starzejącej się floty. Jednakże liczba zamówień utrzymuje się na niższym poziomie niż w rekordowych latach 1987 – 1990.

W kolejnych dwóch, trzech latach specjaliści przewidują znaczny wzrost dostaw nowych maszyn. Producenci samolotów zwiększyli już produkcję, aby pokryć zapotrzebowanie przewoźników. W 1996 roku producenci dostarczyli 400 samolotów. Liczba dostarczanych odrzutowców zabierających na pokład ponad 100 pasażerów zwiększy się do około 600 w roku 1997, a w roku 1998 wyniesie 700 – 800 sztuk. Nie wiadomo, czy dostawy osiągną rekordową liczbę 844 maszyn dostarczonych w szczytowym okresie poprzedniego boomu gospodarczego. Wzrost ekonomiczny, ceny biletów oraz nowe usługi przewoźników kształtują poziom wzrostu przewozów w poszczególnych krajach. W krajach o rozwiniętej gospodarce rynkowej tempo wzrostu gospodarczego najbliższej dekadzie wyniesie 2 – 3%. Po roku 2006 zacznie powoli spadać w wyniku starzenia się społeczeństw tych państw. Tempo wzrostu gospodarczego w krajach rozwijających się przekroczy 7% w długim okresie. PKB w

krajach dynamicznie rozwijających się będzie bardzo wysoki przez najbliższe lata, po czym utrzymywać się będzie na stałym, choć niższym niż do tej pory poziomie, gdyż ceny i struktury społeczne dostosują się do nowego poziomu przychodów ludności. [Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Boeinga i Airbusa]

Dynamiczny wzrost przewozów jest wynikiem spadku cen biletów lotniczych o około 1% rocznie w ciągu ostatnich dwudziestu. Obniżając taryfy, linie lotnicze zwiększały jednocześnie komfort podróży, wprowadzały nowe usługi przyciągając w ostatniej dekadzie coraz większe rzesze pasażerów.

Przewoźnicy rozszerzają sieci połączeń – otwierają nowe trasy oraz zwiększają częstotliwość istniejących połączeń. Loty międzykontynentalne odbywają się obecnie nie raz w tygodniu, ale codziennie (lub kilka razy dziennie). Samoloty na trasach kontynentalnych i krajowych startują już nie raz dziennie, ale kilka razy dziennie, a czasem nawet co kilka godzin. Zmiany te mają kluczowe znaczenie dla pasażerów.

Towarzystwa lotnicze mogą sprostać tak dynamicznemu ożywieniu przewozów lotniczych w trojaki sposób: wprowadzając do obsługi większe maszyny, zwiększając częstotliwość połączeń lub otwierając nowe połączenia przy ścisłej współpracy z innymi liniami lotniczymi. Wynikiem tego jest zwiększenie liczby połączeń kosztem zakupu coraz większych pojemnościowo maszyn.

Tempo wzrostu przewozów jest zróżnicowane w poszczególnych regionach świata. Najmniejszy wzrost przewozów lotniczych będzie miał miejsce w Ameryce Północnej, gdzie tempo wzrostu gospodarczego jest najmniejsze. Największe ożywienie w przewozach obserwowane jest na Dalekim Wschodzie. Tempo wzrostu przewozów krótkodystansowych na rynku azjatyckim wynosić będzie 8,4% w latach 1997 – 2006, a w okresie 1997 – 2016 7,5%, podczas gdy ożywienie na trasach wewnętrznych w USA szacuje się obecnie na 3,5% w latach 1997 – 2006 oraz 3,1% w okresie 1997 – 2016. Mieszkańcy USA wybierają bowiem podróże

międzynarodowe kosztem lotów lokalnych. Największe ożywienie w przewozach długodystansowych nastąpi w ruchu lotniczym pomiędzy Azją a Europą (6,3% w latach 1999 – 2016) oraz podróżach przez Pacyfik (5,7%).

Linie lotnicze coraz częściej dysponują nowoczesną flotą. Nowe modele samolotów mają większy zasięg, zabierają więcej paliwa, mieszczą na pokładzie więcej pasażerów, są bardziej ekonomiczne w eksploatacji. Przewoźnicy mogą więc otwierać nowe połączenia non-stop do miejsc, które do tej pory pozostawały poza zasięgiem starszych typów maszyn ze względów technicznych czy ekonomicznych. Lot z Los Angeles do Hong Kongu nie wymaga już postoju w Tokio, a w ciągu najbliższej dekady również trasy Dallas – Hong Kong, czy Los Angeles – Singapur będą pokonywane bez międzylądowań.

Ameryka Północna jest głównym rynkiem dla samolotów średniej wielkości. W Europie nadal królować będą wąsko kadłubowce.

Rynek amerykański przeszedł już okres transformacji i na rynku tym rządzą prawa wolnej konkurencji. Wzrost przewozów pasażerskich i silna konkurencja wymagać będą od przewoźników tego regionu doboru floty pozwalającej na jak najlepszą i ekonomiczną obsługę połączeń. Idealnym rozwiązaniem są samoloty średniej wielkości, które wspomogą liczną flotę mniejszych maszyn wąsko kadłubowych.

Tempo wzrostu przewozów w Europie jest wyższe niż w USA. Stary Kontynent jest rynkiem wyjątkowym – połowa pracy przewozowej na trasach wewnątrz kontynentalnych wykonywana jest przez przewoźników czarterowych. Przewoźnicy obsługujący połączenia regularne nastawieni są głównie na pasażerów latających klasą biznes. Wielkość samolotów obsługujących europejskie połączenia nie zmienia się od dziesięciu lat i mimo, iż porty lotnicze Starego Kontynentu są przepełnione, trasy europejskie obsługiwać będą głownie samoloty wąsko kadłubowe.

Liberalizacja rynku azjatyckiego jest utrudniona ze względu na

brak wspólnego ciała ustawodawczego i spójnych przepisów. Linie lotnicze operujące na rynku azjatyckim są bardzo zróżnicowane – od niewielkich przewoźników oferujących połączenia raz na tydzień po wielkie towarzystwa lotnicze, których flota składa się głównie z ogromnych B747. Duże maszyny (wielkość zbliżona do B747) stanowią 12% floty azjatyckich przewoźników, samoloty średniej wielkości 28%, a wąsko kadłubowce 60%. Samoloty średniej wielkości stanowić będą najszybciej rozwijający się segment rynku w tym regionie przez najbliższe dwadzieścia lat. Średnia wielkość samolotów wykorzystywanych przez linie lotnicze będzie się zwiększać w nadchodzącym dwudziestoleciu. W roku 2006 światowa flota samolotów odrzutowych liczyć będzie 16,900 maszyn. W najbliższej dekadzie liczba odrzutowców zwiększy się z 11,500 do 17,000. Samoloty wąsko kadłubowe stanowią obecnie 73% światowej floty. Do końca 2006 roku ich udział w ogólnej liczbie maszyn spadnie do 71%, gdyż linie lotnicze będą inwestować w samoloty średniej wielkości. Maszyny te stanowić będą w roku 2006 21% światowej floty (obecnie 19%). Udział dużych samolotów zmniejszy się natomiast z 8,4% do 7,6%. Średnia ilość miejsc w samolotach wzrośnie z 197 do 207 w ciągu najbliższych dziesięciu lat. W roku 2016 linie lotnicze dysponować będą 23,600 maszynami. Samoloty wąsko kadłubowe stanowić będą 69,1%, średniej wielkości 23,5%, a duże 7,4% światowej floty. Średnia ilość miejsc w samolotach wzrośnie z 207 do 219 w latach 2006 – 2016.

Zdaniem ekspertów ponad 7,300 nowych samolotów – 7,100 pasażerskich odrzutowców, 200 towarowych – zostanie dostarczonych odbiorcom w latach 1997 – 2006.

W latach 1997 – 2016 do eksploatacji wejdzie 16,160 nowych maszyn – 15,540 odrzutowców pasażerskich oraz 620 samolotów cargo. W tym czasie obecna flota powietrzna podwoi się i w 2016 roku linie lotnicze dysponować będą 23,600 odrzutowcami. 2/3 obecnie eksploatowanych samolotów będą nadal używane w 2016 roku. Wartość kontraktów na nowe samoloty, które zostaną

dostarczone w najbliższej dekadzie szacowana jest na 490 miliardów dolarów. Aż 7 z 10 nowych maszyn stanowić będą odrzutowce wąsko kadłubowe, 2 samoloty średniej wielkości, 1 odrzutowce zbliżone wielkością lub większe od B747. W latach 1997 – 2006 linie lotnicze złożą zamówienia na 350 samolotów zabierających od 400 do 500 pasażerów. Dynamiczny wzrost przewozów lotniczych w regionach o silnym natężeniu ruchu pasażerskiego będzie prowadził do wzrostu zapotrzebowania na samoloty większe niż obecnie produkowany B747-400.

Jednak tempo wzrostu zainteresowania odrzutowcami większymi od 747 i składanie przez linie lotnicze zamówień na takie samoloty zależy także od postępów w liberalizacji przepisów ograniczających wolną konkurencję między towarzystwami lotniczymi oraz dostęp do nowych rynków. W najbliższej dekadzie przewoźnicy złożą zamówienia na 115 samolotów tej wielkości. Wzrost zapotrzebowania na odrzutowiec większy od B747 będzie bardziej odczuwalny dopiero w latach 2006 – 2016. W tym okresie zapotrzebowanie na samolot większy od 747 wynosić będzie 480 maszyn. Najwięcej zamówień na nowe samoloty w latach 1997 – 2016 złożą przewoźnicy północnoamerykańscy. Liczna grupa niezwykle wymagających pasażerów będzie wymuszać na towarzystwach lotniczych tego regionu zwiększenie nakładów na zakup nowej floty. Na drugim miejscu pod względem ilości dostaw plasuje się region Azji i Pacyfiku, na trzecim Europa. W latach 1997 – 2006 producenci odrzutowców dostarczą liniom Ameryki Północnej 2,460 samolotów. Przewoźnicy z regionu Azji i Pacyfiku otrzymają 1,750 nowych maszyn, a linie operujące na Starym Kontynencie odbiorą do roku 2006 2,070 maszyn.

Tegoroczne CMO przewiduje, iż zainteresowanie przewoźników nowymi samolotami towarowymi będzie niewielkie. Zapotrzebowanie na przewozy towarowe w dużym stopniu zaspokoją używane maszyny. Do roku 2006 flota odrzutowców towarowych powiększy się o 225 maszyn o dużej pojemności ładowni cargo. W tym czasie przewoźnicy zamówią 115 mniejszych samolotów towarowych. Do roku 2006 światowa flota cargo wzbogaci się o

80 małych odrzutowców towarowych. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych przewoźnicy odczuli niszczący wpływ wojny w Zatoce Perskiej na wzrost ekonomiczny i przewozy lotnicze. W tym okresie towarzystwa lotnicze dysponowały coraz większą ilością miejsc na pokładach swoich samolotów (w związku z dostawami zamówionych wcześniej maszyn). Niski przyrost w ruchu lotniczym oraz niewykorzystywanie rosnącej ilości miejsc przyczyniły się do znaczących strat przewoźników. Jednakże od roku 1993 niektóre linie lotnicze zaczęły osiągać zyski operacyjne. Po raz pierwszy w tej dekadzie w 1995 roku towarzystwa lotnicze zwiększyły z roku na rok liczbę zamówień na nowe maszyny. W wyniku spadku koniunktury linie lotnicze zostały zrestrukturyzowane. Przystosowanie się do nowej sytuacji wymagało podjęcia działań na wielu frontach. Proces restrukturyzacji oznaczał znaczącą redukcję kosztów, poprawę funkcjonowania głównych lotnisk, wzrost wydajności, wprowadzenie elektronicznych systemów wystawiania biletów. Wzmocnienie pozycji na rynku wymagało poprawy atrakcyjności programów frequent flyer. Wiele towarzystw lotniczych zdecydowało się na zawarcie aliansów strategicznych zapewniających dostęp do światowej sieci połączeń partnerów. W wielu przypadkach przewoźnicy zawierali umowy o wspólnych kodach aby rozszerzyć istniejącą sieć własnych połączeń.

Europejskie linie lotnicze znalazły się obecnie w sytuacji, w jakiej amerykańscy przewoźnicy byli na początku lat osiemdziesiątych. Towarzystwa lotnicze Starego Kontynentu muszą przystosować się do zmian zachodzących w otoczeniu – nauczyć się funkcjonować w warunkach silnej konkurencji. Zauważalna jest liberalizacja rynku wewnątrz europejskiego, która ma ułatwić towarzystwom Startego Kontynentu konkurowanie z przewoźnikami z USA i Azji. Proces ten będzie kontynuowany. Jednak w największym tempie rozwijają się linie lotnicze operujące w rejonie Azji i Pacyfiku. Najszybciej też rosną osiągane przez nie zyski.

Satelitarny system nawigacji jest jednym z najważniejszych

rozwiązań technologicznych umożliwiających obniżenie kosztów ponoszonych przez linie lotnicze. Zastąpienie naziemnych systemów nawigacji oraz kontroli lotów systemami satelitarnymi pozwoli na podniesienie wydajności, ekonomiczności i bezpieczeństwa lotów [www.boeing.com].

Ostatni raport Airbus Industrie – największego europejskiego dostawcy samolotów pokazuje również, że przez następne 20 lat produkcja samolotów dla lotnictwa cywilnego pozostanie jedną z najważniejszych gałęzi przemysłowych na świecie.

Global Market Forecast jest najbardziej szczegółowym i wszechstronnym z raportów prognozujących długoterminowy rozwój światowego systemu transportu lotniczego.

Mimo, że niektóre kraje nękane są problemami gospodarczymi, spowodowanymi finansowym kryzysem na świecie, a inne wciąż pozostają w fazie rozwoju, nadal istnieje ogromny potencjał dla wzrostu popytu na samoloty pasażerskie. Średni roczny wzrost ruchu o 5% liczony w pasażero – kilometrach oznacza, że w okresie do roku 2017 liczba podróżujących samolotami będzie prawie trzy razy większa niż obecnie. Światowe systemy zarządzania lotniskami i ruchem lotniczym nie będą jednak w stanie zwiększyć częstotliwości lotów wraz ze wzrostem liczby pasażerów. Jedynym wyjściem z tej sytuacji jest wprowadzenie nowych typów samolotów większych i bardziej ekonomicznych niż te, latające dziś. Jest to niezbędny element sprostania rosnącemu popytowi na niedrogie podróże powietrzne między głównymi centrami na świecie. Aby wprowadzić usługi obejmujące loty na bardzo długich dystansach, linie lotnicze będą także potrzebowały czterosilnikowych samolotów nowej generacji o ultra dużym zasięgu.

Obniżenie kosztów przelotu na większą skalę może być uzyskiwane tylko po wprowadzeniu do służby samolotów o dużej pojemności. Airbus Industrie szacuje, że w ciągu najbliższych 20 lat pojawi się zapotrzebowanie na 1332 samoloty o przeciętnej pojętności 640 miejsc. Według analiz, na 189

kierunkach połączeń wymagane będzie operowanie przynajmniej jednego o bardzo dużej pojemności. Wielkie samoloty będą latały między 200 portami lotniczymi, a połowa z nich skoncentrowana zostanie w operacjach łączących dziesięć lotnisk, z których sześć znajdzie się w Azji Południowo – Wschodniej. Przeciążenie portów i dróg lotniczych jest jednym z głównych argumentów przemawiających za kontynuowaniem prac nad samolotem A3XX, którego zasięg pozwoli na wykonywanie lotów międzykontynentalnych. Obecny kryzys w Azji nie stanowi zagrożenia dla realizacji programu A3XX, gdyż wejdzie on do służby nie wcześniej niż za około sześć lat, a do tego czasu sytuacja w Azji powinna się poprawić.

W odpowiedzi na rosnący popyt, flota jetlinerów obsługiwanych przez główne linie lotnicze wzrośnie z 9700 do 17900. W tym samym czasie linie te zastąpią 8500 starych samolotów. W okresie 1999 – 2017 zostanie sprzedanych lub zastąpionych w sumie 16700 samolotów. Oznacza to, że przez następne 20 lat dwaj najwięksi światowi producenci dużych samolotów pasażerskich mogą oczekiwać, że dostarczą w sumie około 13600 nowych jetlinerów wartych w przybliżeniu 1,2 tryliona USD [www.airbus.com].

Światowy system transportu lotniczego jest wysoko skoncentrowany. W ubiegłorocznym wydaniu Official Airline Guide podano, że połowa światowej floty jetlinerów jest obsługiwana przez 17 największych linii lotniczych oraz, że połowa przelotów samolotów linii objętych badaniem GMF odbyła się na 6% tras łączących nie więcej niż 33 lotniska. Według przewidywań, koncentracja ta prawdopodobnie się pogłębi.

Fuzje linii lotniczych odzwierciedlają koncentrację od strony podaży. Trzy grupy przewozowe przejmą ponad 40% z wszystkich pasażerów. 16% pasażerów będzie należało do Star Alliance, 13% do **One**world, 12% do Northwest, KLM. Na podstawie badań GMF Airbus Industrie przewiduje, że w ciągu dziesięciu lat od 2007 do 2017r., ruch pasażerski obsługiwany przez 271 linii lotniczych będzie wzrastał rocznie średnio o 5,3% oraz że w

ciągu następnych dziesięciu lat, średni roczny wzrost spadnie do 4,8%. Rezultatem będzie całkowity wzrost ruchu w okresie dwudziestoletnim o 168%. W kolejce do przyjęcia czekają francuskie linie lotnicze Air France.

Publikacje o zarządzaniu często zaczynają się od uwagi, że globalizacja konkurencji zmusza przedsiębiorstwa do poszukiwania nowych strategii i do nowych metod w kierowaniu ludźmi. Jednym z przykładów zaostrzającej się konkurencji w skali światowej jest lotnictwo. Nawet najbardziej rentowne linie lotnicze nie czują się spokojnie, a wszystkie rozglądają się za coraz to nowymi partnerami. Reguły gry zmieniły się. Śladem USA władze zachodnioeuropejskie zniosły dawne monopole terytorialne i zapewniły warunki do ostrej konkurencji. Liczne przedsiębiorstwa branży lotniczej walczą o przetrwanie, a fachowcy przepowiadają, że Europie pozostanie najwyżej 5 grup. Liczne linie lotnicze rozglądają się za nowymi partnerami, bez których trudno zapewnić sobie wystarczającą rentowność, zwłaszcza, że występuje tendencja do obniżania ceny biletów.

Stare struktury nie utrzymają się długo. Dotąd prawie każde państwo europejskie utrzymuje własne linie lotnicze. Tylko w Skandynawii już doszło do połączenia linii kilku krajów.

Najlepiej radzą sobie towarzystwa najwcześniej sprywatyzowane, zwłaszcza British Airways. Natomiast Air France będąca na garnuszku państwa ciągle ponosi znaczące straty. W większości krajów świata rodzime linie lotnicze ciągle jeszcze uchodzą za coś szczególnego, co wymaga specjalnej ochrony, podobnie jak górnictwo lub hutnictwo. Zaostrzanie się konkurencji to zjawisko normalne i wręcz pożądane, bo zmusza linie do coraz lepszego funkcjonowania i oferowania lepszych warunków pasażerom. Według przekonania Trybunału Europejskiego coraz ostrzejsza konkurencja doprowadzi do upadku lub wchłonięcia przez silniejszych wielu mniejszych towarzystw lotniczych.

Do potentatów będą należeć Niemiecka Lufthansa, British Airways oraz Air France. Do wielkiej trójki europejskich

przewoźników dołączają się linie lotnicze z innych kontynentów tworząc siatkę połączeń ułatwiającą konkurowanie w coraz trudniejszej branży jaką jest lotnictwo. Dzisiaj liczy się nowoczesna flota, maksymalnie najlepsza siatka połączeń, skrócenie do minimum czasu postoju w portach transferowych, dostępność do saloników wypoczynkowych oraz możliwe jak największa liczba głównych portów transferowych mających połączenia międzykontynentalne.

Aby ukazać w pełni ważność portu transferowego, przytoczę przykład batalii jaką rozegrały między sobą Lot – Polskie Linie Lotnicze i British Airways. Brytyjskie linie koniecznie chciały uruchomić dodatkowy lot z Warszawy do Londynu, na co nie chciał zgodzić się zarząd Lotu. Przy czym nie chodziło tutaj o sprawę czystej konkurencji związanej z dodatkowym samolotem, ale o dowiezienie pasażerów w godzinach rannych na Heathrow, który jest głównym portem w Wielkiej Brytanii, i który posiada połączenia z wieloma państwami świata, zabierając pasażerów w loty międzykontynentalne dające największy zysk przewoźnikom na całym świecie. Dlatego też, linie które zdobędą te atuty będą mogły stawić czoło konkurencji i w bezpieczny sposób myśleć o swojej przyszłości.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.