

Rozdział 2

Pasażerski i towarowy transport lotniczy – wyzwania wobec pandemii COVID-19 w świetle badań własnych

Renata Pisarek-Bartoszewska

Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny

Katedra Analizy i Strategii Przedsiębiorstwa

e-mail: renata.pisarek@uni.lodz.pl

ORCID: 0000-0001-5745-4407

Monika Kornacka

studentka kierunku Logistyka w gospodarce

Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny

ORCID: 0009-0000-1605-7093

Wprowadzenie

Transport lotniczy, zarówno pasażerski, jak i towarowy, jest relatywnie najszybszym, lecz często również najbardziej kosztownym sposobem pokonywania odległości. Dobór środka transportu do przewozu osób lub ładunków jest sprawą indywidualną. Pasażerowie kierują się różnymi przesłankami, należą do nich m.in. komfort, czas podróży, koszt, bezpieczeństwo czy upodobania. Transport lotniczy okazuje się nie tylko najszybszy, ale też najbezpieczniejszy. Według statystyk na świecie w ruchu lotniczym w 2019 r. zginęło 289 osób (Statista, 2022). Natomiast analiza zestawienia wyników badań przeprowadzonych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) wskazuje, że w analogicznym okresie w śmiertelnych wypadkach drogowych zginęło ok. 1,35 mln osób (WHO b). W Polsce, według sprawozdania Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dotyczącego wypadków oraz poważnych incydentów na terenie kraju, w 2019 r. doszło do 7 takich przypadków na ok. 398 tys. wykonanych operacji lotniczych (ULC, 2020). Każdy wypadek lotniczy wymaga szczegółowej analizy zdarzeń oraz podjęcia takich działań, które w przyszłości pomogą im zapobiegać. Rozważania na temat bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w czasie pandemii COVID-19 w 2020 r. w sposób bezprecedensowy rozszerzone zostały o kwestie możliwości transmisji wirusa na pokładach samolotów i zachowania odpowiednich procedur, odległości między pasażerami i higieny rąk w celu ograniczenia ryzyka (Nicolaidis i in., 2020: 723).

Transport lotniczy umożliwia podróże do najdalszych zakątków świata, poznawanie różnych kultur i odległych miejsc, a także przemieszczanie się w celach zawodowych i odbywanie spotkań biznesowych, nawet na innych kontynentach. Linie lotnicze starają się sprostać oczekiwaniom klientów, oferując różnego rodzaju udogodnienia oraz zwiększając siatkę połączeń. Infrastruktura portów lotniczych jest przystosowywana do potrzeb pasażerów w taki sposób, aby jak najmniej odczuli oni trudy podróży, związane chociażby z przesiadkami lub podróżowaniem z dziećmi. Wszystko po to, by zachęcić do korzystania z samolotów i sprawić, by były one coraz częściej wybierane. W 2022 r. transportem lotniczym przewieziono łącznie ok. 3,8 mld pasażerów na świecie, a samoloty pasażerskie wykonały ok. 27,7 mln rejsów, co stanowiło wzrost o ok. 38% wobec poprzedniego roku (IATA, dostęp: 29.01.2024).

Towarowy transport powietrzny odpowiada na potrzeby rozwijającej się gospodarki światowej i logistyki, w której zgodnie z wymaganiami klientów ceniona jest możliwość szybkiej dostawy, szczególnie w czasach intensywnego rozwoju branży e-commerce. Cargo lotnicze w 2022 r. stanowiło ok. 1% globalnej wymiany dóbr, natomiast biorąc pod uwagę wartość przewożonych towarów, odpowiadało ok. 35% światowego handlu (IATA, dostęp: 29.01.2024).

Transport lotniczy jest istotnym i niezbędnym komponentem gospodarki światowej w kontekście szybkości przewozu, jakości dostaw, a także mobilności przestrzennej. Zapewnia globalną sieć transportową, umożliwiając i wpływając na zwiększenie mobilności osób, rozwój turystyki i intensyfikację handlu międzynarodowego. Sektor transportu lotniczego charakteryzuje się relatywnie wysokim tempem wzrostu przewozów, które w latach 2018–2020 wynosiło średnio ok. 5% rocznie w porównaniu ze wzrostem PKB światowego na poziomie ok. 3,3–3,6% rocznie, według Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW, dostęp: 30.01.2024).

Przegląd literatury

W literaturze przedmiotu opisano wcześniejsze epidemie, które często miały regionalny charakter lub z różnym nasileniem pojawiały się w kilku krajach (Pisarek-Bartoszewska, 2020: 157–165). Dostrzeżono, że wirusy układu oddechowego rozprzestrzeniają się u ludzi na rozległych obszarach geograficznych w krótkich okresach, co skutkuje wysokim poziomem zachorowalności i śmiertelności. A. Browne i współpracownicy przeprowadzili systematyczny przegląd badań, aby ocenić dowody na to, że systemy transportu masowego oraz węzły komunikacyjne są powiązane z rozprzestrzenianiem się grypy i koronawirusów (Browne i in., 2016). W publikacjach A. Foxwell i współpracowników potwierdzono, że transport lotniczy ma duże znaczenie w przyspieszaniu i nasilaniu rozprzestrzeniania się grypy i innych chorób zakaźnych układu oddechowego, a środki kontroli zapobiegające

przenoszeniu wirusów są niezbędne do zmniejszenia zachorowalności i śmiertelności (Foxwell i in., 2011: 1188).

W przypadku pandemii COVID-19 po raz pierwszy zanotowano, w kontekście globalnej gospodarki i transportu lotniczego, bezprecedensowy wpływ ogólnoswiatowy o niespotykanej dotąd sile i dynamice, na co zwrócili uwagę m.in. S.M. Iacus i współpracownicy (Iacus i in., 2020: 3–10), badając krótko- i długoterminowy wpływ zakazu ruchu i ograniczenia mobilności lotniczej, a także innych restrykcji związanych z pandemią na spadek przewozów lotniczych. W Polsce zagadnienia obostrzeń w czasie pandemii i spadku ruchu pasażerskiego podejmowali tacy autorzy jak K. Wąsowska wraz ze współpracownikami (Wąsowska i in., 2021) oraz B. Korinth i R. Ranasinghe (Korinth, Ranasinghe, 2020). G. Rosa przeprowadziła badania mające na celu ukazanie zmian preferencji podróżnych korzystających z transportu publicznego w wyniku pandemii koronawirusa (Rosa, 2022: 3103).

Natomiast A. Słota (Słota i in., 2021: 83–96) oraz P. Smoleń (Smoleń i in., 2021: 35–48) wraz ze współpracowniczkami podjęły zagadnienie opinii osób korzystających z transportu lotniczego w czasie pandemii w ramach istniejącej luki badawczej, dotyczącej nowej sytuacji, w jakiej znalazł się transport lotniczy, obejmującej m.in. percepcję pasażerów i ich zachowania konsumenckie. Autorki podjęły się również opisanie i zbadania problematyki postrzegania transportu lotniczego przez podróżnych w czasach pandemii koronawirusa w zestawieniu z ich wcześniejszymi doświadczeniami. W literaturze światowej dostrzeżono zagadnienia behawioralne, związane z zachowaniem konsumentów i ich percepcją sytuacji zagrożenia epidemicznego, a także konsekwencjami w postaci zwiększonej niechęci do latania, a nawet obawy przed korzystaniem z transportu lotniczego (Zheng i in., 2022: 581).

Obecnie, nie tylko w aspekcie ekonomicznym, lecz również socjologicznym, jak celnie zauważa P. Sztompka, mamy do czynienia zarówno z większą rzeczywistością obecnością ryzyka, jak też z jego silniejszą niż kiedykolwiek percepcją. W wymiarze obiektywnym obserwujemy uniwersalizację, globalizację i instytucjonalizację ryzyka. W wymiarze subiektywnym we współczesnym świecie istnieją elementy czyniące doświadczenie ryzyka wyraźniejszym. Rośnie wrażliwość na zagrożenia i niebezpieczeństwa, co wynika ze zmniejszenia się roli mechanizmów obronnych, wyższego poziomu wykształcenia i świadomości niedoskonałości wiedzy ekspertów i powtarzanych błędów (Sztompka, 2010: 91). Natomiast D. Konopka podkreśla istotę globalizacji zaufania publicznego w koncepcji zarządzania wartością w kontekście współczesnych zmian cywilizacyjnych, niepewności i ryzyka, a także prowadzonych polityk publicznych, które można również odnieść do czasów pandemicznych (Konopka, 2017: 149–153).

Zróznicowanie polityk poszczególnych krajów dotyczących restrykcji i ograniczeń w związku z zagrożeniem epidemicznym i ich wpływ na transport lotniczy były przedmiotem badań S. Li i innych naukowców, S. Keity, a także S. Devi (Li i in., 2021: 4–19; Keita, 2020: 77–96; Devi, 2020: 1331–1332). Wielu badaczy, m.in. C. Nicolaidis wraz ze współautorami, zwraca uwagę na kwestię konieczności

zachowania higieny i innych procedur, w tym podjęcia środków zaradczych w celu minimalizacji rozprzestrzeniania się koronawirusa wśród pasażerów lotniczych (Nicolaidis i in., 2020: 723).

Syntetyczne podejście zaprezentowali m.in. D. i A. Rucińscy (Rucińska, Ruciński, 2021: 227–242), analizując sytuację pasażerskiego i towarowego transportu lotniczego w czasach pandemii. Wielu autorów, m.in. K. Gdański (Gdański, 2021: 125–130), zwróciło uwagę na rosnącą rolę i istotę lotniczego transportu ładunków medycznych. L. Budd i S. Ison opisali złożony i dynamiczny wpływ pandemii na międzynarodową logistykę i łańcuchy dostaw cargo lotniczego. W przeciwieństwie do sektora pasażerów lotniczych (spadek popytu o ponad 95%), bardziej odporny globalny popyt na cargo lotnicze wzrósł na niektórych rynkach podczas pierwszej fali pandemii w 2020 r. Wielu operatorów linii lotniczych tymczasowo przeszło z obsługi zawieszonych lotów pasażerskich na usługi cargo, rekonfigurując samoloty w celu transportu ładunków w kabinie pasażerskiej. Wskazano średnio- i długoterminowe implikacje pandemii dla przyszłych dostaw lotniczych i logistyki (Budd, Ison, 2023: 184–186), a S. Gudmundsson wraz ze współautorami podkreślał zróżnicowanie regionalne w dynamice odbudowy lotniczego rynku pasażerskiego (Gudmundsson i in., 2021: 2–10).

Metodyka badań własnych

Celem podjętej analizy była identyfikacja współczesnych wyzwań dla branży lotniczej w kontekście pandemii COVID-19. Wykorzystanymi w pracy narzędziami do przeprowadzenia badań była weryfikacja danych zastanych pochodzących m.in. z Urzędu Lotnictwa Cywilnego czy Eurostatu oraz kwestionariusz ankiety. Ankieta skierowana była do osób posiadających doświadczenie w odbywaniu podróży lotniczych zarówno przed ogłoszeniem pandemii, jak również w trakcie jej trwania. Została ona przeprowadzona w maju 2022 r. wśród 90 pełnoletnich osób, z czego 56% wszystkich ankietowanych stanowiły kobiety, natomiast 44% mężczyźni. Na podstawie pytania dotyczącego wieku badanych osób ustalono, że ponad 80% respondentów to osoby młode, pomiędzy 21. a 30. rokiem życia, natomiast najmniejszy odsetek, bo tylko 4%, stanowiły osoby powyżej 50. roku życia. Z odpowiedzi na pytanie o sytuację zawodową wynika, że 68% respondentów to osoby studiujące i jednocześnie pracujące, natomiast najmniejszy odsetek osób – 6% – stanowili emeryci oraz renciści. Uzyskane wyniki z ankiety wraz z opisem zostały przedstawione w podrozdziale *Omówienie wyników badań własnych*.

Współczesne wyzwania dla branży lotniczej

Transport lotniczy, będąc jednym z filarów globalizacji, jest bardzo wrażliwy na wszelkie zmiany koniunkturalne w gospodarce światowej (takie jak kryzysy ekonomiczne, recesja, niestabilność i wzrost cen paliw itp.), a także wydarzenia i czynniki zewnętrzne, związane z wszelkimi rodzajami ryzyka (takie jak m.in. epidemie, wojny, klęski żywiołowe, załamania pogody).

Począwszy od lat 70. XX w., transport lotniczy na świecie charakteryzował się długookresowym trendem wzrostowym – pomimo okresowych trudności, takich jak m.in.: kryzys paliwowy w 1973 r., wojna między Iranem i Irakiem w latach 80. XX w., wojna w Zatoce Perskiej w latach 1990–1991, kryzys finansowy w południowo-wschodniej Azji w latach 1997–1998, ataki terrorystyczne z 11 września 2001 r., epidemia SARS w Azji w 2003 r. oraz globalny kryzys finansowy w latach 2007–2008 (Kalić i in., 2022: 20–29). W XXI w. mieliśmy do czynienia również z innymi epidemiami, które miały jednak charakter raczej regionalny, powodowanymi przez wirusy odzwierzęcej grypy, przenoszonej na człowieka, wirus Ebola w Afryce, wirus Zika w Ameryce Południowej (Pisarek-Bartoszewska, 2020: 157–165). Pierwszym czynnikiem o zasięgu globalnym, który zmienił oblicze transportu lotniczego i znacząco wpłynął na przerwanie trendu wzrostowego, była pandemia COVID-19 w 2020 r. Zgodnie z prognozami IATA szacuje się, że powrót do poziomu rozwoju transportu lotniczego z 2019 r. będzie możliwy do osiągnięcia dopiero ok. 2024 r. Prognozy dla lotniczego transportu towarowego są relatywnie nieco bardziej optymistyczne niż dla przewozu pasażerów oraz zróżnicowane pod względem regionalnym (Gudmundsson i in., 2021: 2).

Niewątpliwie kryzys energetyczny i wzrost cen paliw również wpływa negatywnie na transport powietrzny, ponieważ automatycznie powoduje wzrost cen biletów lotniczych, co zniechęca część podróżujących. Niestabilność cen paliw ma też znaczący wpływ na wyniki finansowe przewoźników lotniczych i opłacalność prowadzonej działalności. W przyszłości coraz większym wyzwaniem będzie też wprowadzanie biopaliw do sektora lotniczego ze względu na ich ograniczoną podaż i relatywnie wysoką cenę. Producenci samolotów pasażerskich, antycypując wyzwania branży, ustawicznie pracują nad opracowywaniem coraz efektywniejszych energetycznie modeli samolotów, wprowadzając liczne innowacje (Pisarek, 2017: 90).

Zbrojna agresja Rosji na Ukrainę 24 lutego 2022 r. zaskoczyła branżę lotniczą. Następstwem było natychmiastowe (tego samego dnia) zamknięcie przez Ukrainę przestrzeni powietrznej nad terytorium tego kraju dla lotów cywilnych (Reuters, 2024). Konflikt rosyjsko-ukraiński poważnie wpływa na transport lotniczy. Zgodnie z rozporządzeniem Rady UE z 28 lutego 2022 r. obowiązuje zakaz lotów samolotów i przewoźników lotniczych Federacji Rosyjskiej w Unii Europejskiej. Wyjątki od zakazu obejmują m.in.: loty o statusie HUM (biorące udział w akcji humanitarnej), SAR (wykonujące lot w akcji poszukiwawczo-ratowniczej); loty powrotne wynajętych statków powietrznych, dla których wydana została zgoda odpowiednich

europejskich władz lotniczych; przypadki lądowania awaryjnego lub przelot awaryjny (UE, 2024).

Rosja natomiast zamknęła możliwość przelotów nad Syberią w rejsach między Europą a Azją, co stało się poważnym problemem europejskich linii lotniczych w przypadku rejsów do Japonii, Hongkongu, Chin czy Korei Południowej, które stały się dłuższe o 1,5–2 godziny i mniej dochodowe wskutek zużycia większej ilości paliwa. Ponadto takich połączeń jest znacznie mniej niż przed pandemią, gdyż Azja w ograniczonym stopniu otworzyła się na ruch lotniczy. Szacuje się, że wydłużenie tras mogło spowodować wzrost kosztu lotów międzynarodowych nawet o ok. 13% (Chu i in., 2024: 3). Sytuacja polityczna na świecie staje się coraz trudniejsza. Występuje coraz więcej konfliktów, również o charakterze zbrojnym, co przekłada się na destabilizację transportu lotniczego.

Mówiąc o negatywnych aspektach, należy również wspomnieć o coraz częstszych masowych strajkach wśród kontrolerów lotów oraz pracowników portów lotniczych, którzy domagają się zarobków adekwatnych do wykonywanych przez nich obowiązków i lepszych warunków pracy. W czasie pandemii mogła mieć miejsce redukcja zatrudnienia wśród obsługi naziemnej portów lotniczych, a w okresie postpandemicznym problemem są niedobory pracowników, co wpływa na kongestię w portach i opóźnienia lotów.

Transport lotniczy z roku na rok napotyka na coraz więcej niedogodności, stawiane są przed nim nowe wyzwania, które wymagają zdecydowanych działań, minimalizujących negatywne skutki. Jednym z głównych wyzwań dla branży lotniczej był wybuch pandemii COVID-19, a także inwazja Rosji na Ukrainę, która nadal trwa. Niewątpliwie pandemia była główną przyczyną nagłego ograniczenia przewozów w transporcie lotniczym, w szczególności pasażerskich, i spowodowała wiele trudności, którym ten sektor musiał sprostać.

Ograniczenia dla rynku i sektora lotniczego w wyniku pandemii COVID-19

Bezprecedensowe zagrożenie nową epidemią ogłoszono 31 grudnia 2019 r., kiedy poinformowano Światową Organizację Zdrowia o przypadkach zapalenia płuc o nieznanym etiologii w chińskim mieście Wuhan w prowincji Hubei. Koronawirus został oficjalnie ogłoszony jako czynnik sprawczy 7 stycznia 2020 r. Po zebraniu danych i przeprowadzeniu badań sekwencji genomu zasugerowano obecność wirusa SARS-CoV-2 powodującego tę chorobę zakaźną. 11 lutego 2020 r. WHO określiła nowe zapalenie płuc mianem choroby koronawirusowej 2019 (COVID-19), czyli koronawirusa ciężkiego ostrego zespołu oddechowego (WHO a; Malik, 2020: 3–4).

Na początku marca 2020 r. COVID-19 ogłoszono globalną pandemią. Świat znalazł się w sytuacji rosnącej wykładniczo liczby zakażeń i zgonów, przeciążenia krajowych systemów opieki zdrowotnej i powszechnych szoków gospodarczych

(Bajra i in., 2023: 499). Nieprzygotowane do takiego bezprecedensowego wyzwania rządy poszczególnych krajów próbowały wprowadzać zróżnicowane polityki (EBI, dostęp: 21.01.2024; Hale i in., 2020: 1).

Państwa kierujące się rygorystycznymi zasadami, tak jak Chiny, nałożyły całkowite blokady i zminimalizowały kontakty międzyludzkie, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się wirusa. Z drugiej strony kraje mniej rygorystyczne, o bardziej liberalnym podejściu, np. Szwecja, nałożyły minimalne środki ostrożności zapobiegające kontaktom z ludźmi, w mniejszym stopniu izolując obywateli. Większość krajów wybrała tzw. złoty środek, tak łącząc ze sobą podejścia o różnym rygorze w odniesieniu do izolacji i wymiaru fiskalnego/finansowego (publiczna i prywatna opieka społeczna), aby jednocześnie chronić zdrowie publiczne, bezpieczeństwo społeczne i zapewnić warunki dla sprawnego funkcjonowania gospodarki (Fetzer i in., 2021: 969; König, Winkler, 2021: 32).

Transport lotniczy w bezpośrednim następstwie kryzysu, związanego z wybuchem i ogłoszeniem pandemii COVID-19, jako gałąź transportu uczestnicząca w globalnej transmisji wirusa został dotknięty jej konsekwencjami. Poszczególne kraje zaczęły wprowadzać zdecydowane środki zaradcze, aby zapobiegać epidemii, a następnie móc ją ograniczać, takie jak m.in.: zamknięcie granic, obowiązkowa kwarantanna, dystans społeczny, łącznie z izolacją. Wybrane ograniczenia w Polsce związane z epidemią koronawirusa i ich konsekwencje dla sektora lotniczego przedstawiono w Tabeli 1.

Tabela 1. Ograniczenia dla transportu lotniczego w Polsce w 2020 r. w związku z pandemią COVID-19

Lp.	Data	Ograniczenie	Powód/Konsekwencja
1.	30.01.2020	PLL LOT odwołuje loty do Chin	Koronawirus
2.	14.03.2020 –13.04.2020	PLL LOT zawiesza część lotów do USA	Decyzja prezydenta USA o wprowadzeniu zakazu wjazdu do USA dla podróżnych ze strefy Schengen
3.	15.03.2020	Ogłoszenie stanu zagrożenia epidemicznego	Spadek liczby startów i lądowań w polskich portach lotniczych o 83%
4.	15.03.2020 –16.06.2020	Zawieszenie lotów międzynarodowych z i do Polski	Koronawirus
5.	15.03.2020 –31.05.2020	Zawieszenie lotów krajowych w Polsce	Koronawirus
6.	15.03.2020 –05.04.2020	Start akcji #LOTdoDomu w ramach rejsów repatriacyjnych; Polacy z zagranicy wracają do Polski, zainteresowani cudzoziemcy opuszczają kraj	54 000 przewiezionych pasażerów

Tab. 1 (cd.)

Lp.	Data	Ograniczenie	Powód/Konsekwencja
7.	25.03.2020	Zamknięcie granic przedłużone do 13 kwietnia	Koronawirus
8.	09.04.2020	Zawieszenie międzynarodowego ruchu lotniczego przedłużone do 26 kwietnia, a zamknięcie granic do 3 maja	Koronawirus
9.	16.04.2020	PLL LOT sugeruje redukcję wynagrodzenia przestojowego dla personelu	Utrzymanie poziomu zatrudnienia i uniknięcie masowych zwolnień
10.	26.04.2020	Przedłużenie, do odwołania, obowiązkowej kwarantanny dla podróżnych przekraczających granicę	Koronawirus
11.	01.06.2020	LOT wznowia krajowe połączenia lotnicze z zachowaniem rygoru sanitarnego	Krajowe loty między ośmioma miastami według harmonogramu do 19 czerwca. Dwa loty dziennie z Warszawy do: Krakowa, Poznania, Rzeszowa, Szczecina, Wrocławia i Zielonej Góry; do trzech razy dziennie z Warszawy do Gdańska, raz dziennie z Krakowa do Gdańska
12.	01.07.2020	Wznowienie lotów międzynarodowych i wybranych międzykontynentalnych	Uruchomienie 130 połączeń lotniczych do 36 destynacji w Europie, a także transkontynentalnych m.in. do Nowego Jorku, Chicago, Toronto
13.	15.09.2020	Wprowadzenie zakazu lotów z Polski do 44 państw ze względu na rozprzestrzenianie się wirusa SARS-CoV-2	Zakaz lotów międzynarodowych do Hiszpanii, Malty, Mołdawii, Czarnogóry, USA (nie dotyczy lotów czarterowych branży turystycznej)
14.	23.10.2020	Aktualizacja liczby powiatów objętych ograniczeniami	Cała Polska znalazła się w tzw. czerwonej strefie
15.	04.11.2020	Nowe restrykcje od 7 do 29 listopada	Zamknięcie teatrów, kin, galerii sztuki, sklepów w centrach handlowych; usługi hotelowe dostępne tylko dla gości w podróżach służbowych
16.	22.12.2020	Nowe ograniczenia od 28 grudnia 2020 do 17 stycznia 2021 r. (kwarantanna państwowa)	Zakaz zgromadzeń powyżej pięciu osób, zakaz podróży sylwestrowych i noworocznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Wąsowska i in., 2021: 526–528.

Powyższe ograniczenia, wprowadzone w Polsce w związku z epidemią koronawirusa, wpłynęły negatywnie na rynek i sektor lotniczy w kraju. Lotnisko Chopina w Warszawie znalazło się na 10. pozycji wśród 40 portów lotniczych w Europie najbardziej dotkniętych konsekwencjami pandemii SARS-CoV-2. Egzemplifikacją może być dzień 16 marca 2020 r., bezpośrednio po ogłoszeniu stanu epidemicznego, w którym największy port lotniczy w Polsce zanotował spadek ruchu o ok. 83% w porównaniu z analogicznym dniem w roku poprzednim (Eurocontrol, 2021; Wąsowska i in., 2021: 528).

Zmiany rynkowe obrazują też dane statystyczne, pochodzące z Urzędu Lotnictwa Cywilnego, według których liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym oraz międzynarodowym w Polsce w 2019 r. wyniosła łącznie ok. 49 mln, natomiast w 2020 r. było to ok. 14,5 mln. Zanotowano zatem ogromny spadek liczby pasażerów, o ok. 70,3% w porównaniu z rokiem poprzedzającym wybuch pandemii (ULC, 2021). Wobec zamknięcia granic, aby umożliwić sprowadzenie rodaków, którzy pozostali poza Polską, uruchomiono specjalną akcję „Lot do domu” (Czopek i in., 2021: 101).

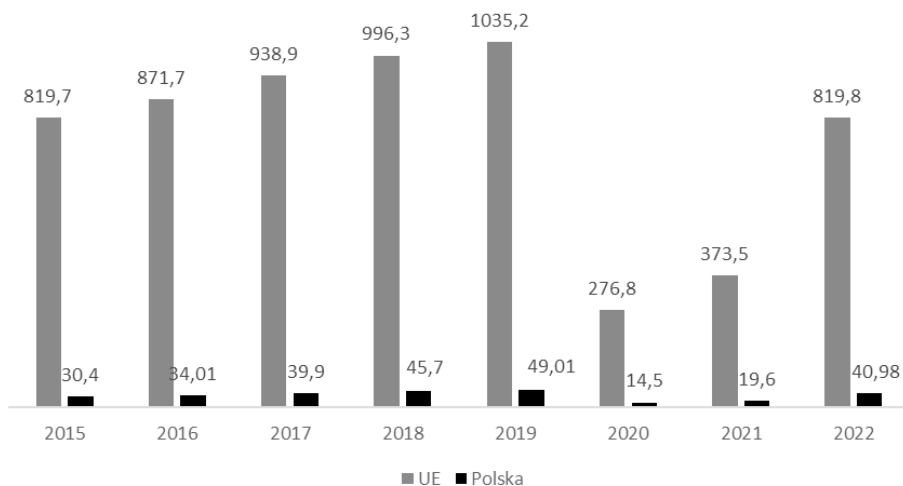
Negatywne skutki pandemii dotknęły linie i porty lotnicze, personel naziemny, służby nawigacyjne, handel detaliczny oraz tradycyjnie dochodowe aktywności na lotniskach. Konsekwencją było znaczne ograniczenie działalności, a także zmniejszenie zatrudnienia przez porty lotnicze i przewoźników. W celu poprawienia komfortu konsumentów i zapewnienia dystansu społecznego na znaczeniu nabrały formy sprzedaży typu „kliknij – odbierz”, zwiększano więc liczbę i zróżnicowanie funkcjonalności urządzeń vendingowych. Normą i wymogiem w czasie pandemii stało się stosowanie środków ochrony zdrowia i przestrzeganie wysokich standardów higienicznych (Rucińska, Ruciński, 2021: 238–239).

Pandemia COVID-19, która została ogłoszona w 2020 r., wpłynęła w znaczny sposób na funkcjonowanie portów lotniczych. Restrykcje, kwarantanna związana z przekraczaniem granic, następnie całkowite zamknięcie granic wielu krajów spowodowały, że rezygnowano z podróżowania. Kryzys lotniczy, wywołany pandemią COVID-19, przyczynił się do zmian związanych z mobilnością lotniczą i dostępnością usług przewozów powietrznych. Obawy towarzyszące podróżowaniu, a także rozwój technologiczny i możliwości odbywania wirtualnych spotkań skutkowały dużą rezerwą przewoźników do przywracania połączeń lotniczych w drugiej połowie 2020 r. (Tłoczyński i in., 2021: 192).

Transport lotniczy w Polsce na tle krajów UE i globalnych tendencji w latach 2015–2022

Transport lotniczy w Polsce przed pandemią, pod kątem statystyk przewozów, charakteryzował się tendencją wzrostową. Pandemia COVID-19, która została ogłoszona w 2020 r., wpłynęła w znaczny sposób na funkcjonowanie portów lotniczych i przewoźników powietrznych. Zawieszenie lotów, uziemienie samolotów

pasażerskich, a także, w przypadku wielu krajów, całkowite zamknięcie granic skutkowało rezygnacją z podróży lotniczych. Na Wykresie 1 przedstawiono liczbę obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym oraz międzynarodowym, regularnym i czarterowym, w latach 2015–2022 w Polsce oraz Unii Europejskiej (UE).



Wykres 1. Transport lotniczy pasażerów w Polsce i UE w latach 2015–2022 (w mln)

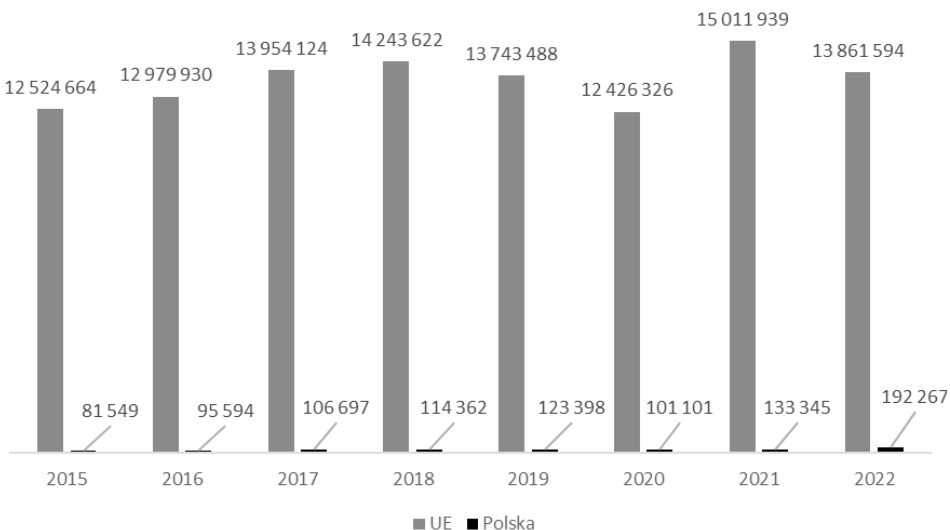
Źródło: opracowanie własne na podstawie: ULC, Eurostat [dostęp: 21.01.2024].

Z danych zgromadzonych na Wykresie 1 wynika, że liczba pasażerów podróżujących transportem lotniczym od 2015 do 2019 r. stale rosła. W Polsce, w porównaniu z 2015 r., rok później liczba obsłużonych pasażerów wzrosła o 11,9%, w 2017 r. o 17,5%, w 2018 r. o 14,3%, a w 2019 r. o 7,2%. W Europie w 2016 r. był to wzrost o 5,96%, w 2017 r. o 7,15%, w 2018 r. o 5,77%, natomiast w 2019 r. liczba pasażerów zwiększyła się o 3,8% w porównaniu do roku poprzedniego.

Na tle średniej krajów członkowskich Unii Europejskiej (UE) pasażerski ruch lotniczy w Polsce charakteryzował się wyższą dynamiką, co może wynikać z niższego efektu bazowego oraz relatywnie mniejszej i rozwijającej się mobilności lotniczej polskiego społeczeństwa w porównaniu do tych państw UE, w których zarówno infrastruktura lotnicza, jak i ukształtowanie się sektora lotniczego i rynku są na wyższym poziomie. Sytuacja dotycząca statystyk ruchu zmieniła się diametralnie w 2020 r. w wyniku wybuchu pandemii COVID-19 i wstrzymania ruchu lotniczego, na skutek czego zarówno w UE, jak i w Polsce odnotowano znaczny spadek pasażerów korzystających z transportu lotniczego. Z danych przedstawionych na Wykresie 1 wynika, że w Polsce w 2020 r., w porównaniu do roku poprzedniego, liczba pasażerów spadła o 70,3%. Natomiast w UE, w analogicznym okresie, odnotowano spadek o ok. 274%, co oznacza prawie trzykrotnie mniej obsłużonych pasażerów.

Następstwami pandemii, które znacząco wpłynęły na sektor lotniczy, były m.in.: kwarantanna obowiązuująca po przyjeździe z innego kraju, nowe, zmieniające się zasady, na podstawie których można udać się poza granice kraju transportem lotniczym, konieczność szczepień bądź też wykonywania testów, a także obawa o własne zdrowie. Czynniki te spowodowały, że zdecydowana większość podróżujących wybrała inny środek transportu lub zrezygnowała z podróży, a skutkiem tego są spadki widoczne na Wykresie 1. W 2021 r., jak wynika z przedstawionych danych, zauważalny jest wzrost liczby pasażerów, zarówno w UE, jak i w Polsce. Było to spowodowane zniesieniem części obostrzeń oraz stworzeniem szczepionki chroniącej przed wirusem, natomiast nie jest to wzrost do poziomu sprzed pandemii, ponieważ jej skutki będą odczuwane jeszcze przez najbliższe lata. Z kolei 2022 r. w UE oraz w Polsce charakteryzował się ponad dwukrotnym wzrostem liczby obsłużonych pasażerów w transporcie lotniczym, co może oznaczać powrót do stanu sprzed wybuchu pandemii, kiedy transport ów był jednym z najczęściej i najchętniej wybieranych sposobów pokonywania odległości, w szczególności na długich trasach.

Transport lotniczy to nie tylko przewóz pasażerów, lecz także ładunków, który odgrywa ważną rolę w gospodarce i logistyce. Na wzrost znaczenia lotniczego ruchu towarowego wpłynęło ciągle zwiększanie się roli e-commerce, dzięki któremu nastąpił wzrost popytu na usługi transportu lotniczego. Dało to możliwość współpracy pomiędzy handlowcami detalicznymi na rynkach krajowych i międzynarodowych. Na Wykresie 2 zaprezentowany został lotniczy transport towarów, zarówno w Polsce, jak i UE w latach 2015–2022.



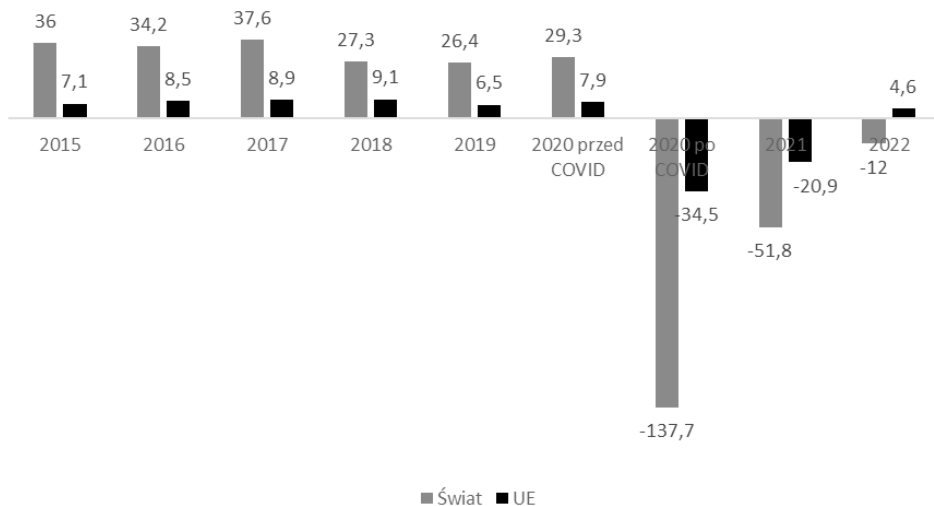
Wykres 2. Ilość obsłużonego cargo „on board” w portach lotniczych w Polsce i UE w latach 2015–2022 (w t)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: ULC, Eurostat [dostęp: 20.01.2024].

Z danych zgromadzonych na Wykresie 2 wynika, że ilość obsłużonego cargo w latach 2015–2019, zarówno w Polsce, jak i w UE, wzrastała. W Polsce, w porównaniu do roku poprzedniego, w 2016 r. odnotowano wzrost ilości przewozu towarów o 14,7%, w 2017 r. o 11,7%, w 2018 r. o 7,2%, a w 2019 r. wzrost osiągnął 7,9%. W przypadku UE w 2016 r. wzrost obsłużonego cargo wyniósł 3,5% w odniesieniu do roku poprzedzającego, w 2017 r. odnotowano wzrost o 6,98%, w 2018 r. o 2,03%, natomiast w 2019 r. miał miejsce niewielki spadek ilości obsłużonego cargo o 3,64%. Sytuacja zmieniła się w 2020 r., w którym zarówno w UE, jak i w Polsce odnotowano zmniejszenie się ilości przewozu towarów, w Polsce ten spadek wyniósł 18,1%, natomiast 10,6% w przypadku UE. Natomiast w 2021 r. ponownie zanotowano wzrost w Polsce (o 31,9%) oraz w UE (o 20,8%). W 2022 r., jak wynika z danych, UE ponownie zanotowała spadek ilości przewiezonego cargo, w przeciwieństwie do Polski, gdzie zauważalny jest znaczny wzrost – aż o 44,18%. Polskie porty lotnicze w 2022 r., w szczególności w Rzeszowie, zaangażowane były w przewóz pomocy, w tym broni dla Ukrainy, co miało znaczący wpływ na wzrost statystyk.

Rynek przewozów cargo, w porównaniu do przewozów pasażerskich, charakteryzował się zdecydowanie mniejszym spadkiem, inna też była sytuacja, w której się znalazł. Początek pandemii spowodował zerwanie łańcuchów dostaw. W trakcie pandemii ucierpieli eksporterzy i importerzy z pozostałych kontynentów na skutek wzrostu kosztów frachtu. Zamknięcie rynku przewozów pasażerskich oznaczało, że dochody linii lotniczych uzależnione zostały od przewozu ładunków, a podwyżka stawek oraz opłat lotniczych była znaczna. Następstwem była częściowa rezygnacja z transportu lotniczego na rzecz innego rodzaju transportu, a część linii lotniczych zbankrutowała. 30 września 2020 r. opublikowano raport o dotkniętym kryzysem transporcie powietrznym, według którego sektor lotniczy, logistyczny i turystyczny mogły liczyć się wskutek pandemii z utratą ok. 46 mln miejsc pracy na świecie, co oznaczałoby zmniejszenie zatrudnienia nawet o ok. 52% (ATAG, 2020: 4).

W 2020 r., wyjątkowym z uwagi na początek pandemii, linie lotnicze na świecie przewiozły 1,8 mld pasażerów i 57,5 mln ton ładunków. W odniesieniu do roku poprzedniego liczba pasażerów zmniejszyła się o 2,7 mld (-60,2%), a ładunków o 4 mln ton (-8,7%). Samoloty komunikacyjne wykonały 16,9 mln rejsów (-56,5%), zużywając przy tym 237 mld litrów paliwa o wartości 78 mld USD. Linie lotnicze na świecie wygenerowały w 2020 r. przychody finansowe w wysokości 372 mld USD (-56%) i stratę netto -126,4 mld USD. Na Wykresie 3 przedstawiono rentowność sektora linii lotniczych na świecie oraz w UE w latach 2015–2022 (IATA, dostęp: 28.01.2024).



Wykres 3. Wynik finansowy sektora przewoźników lotniczych na świecie i w UE w latach 2015–2022 (w mld USD)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Statista, 2021.

Z danych przedstawionych na wykresie wynika, że w 2020 r. po wybuchu pandemii odnotowano, zarówno na świecie, jak i w UE, znaczne straty linii lotniczych. Na świecie zagregowana strata sektora wyniosła 137,7 mld USD, natomiast w UE oszacowano ją na ok. 34,5 mld USD. W 2021 r. można zauważyć, że straty maleją, co pozwala stwierdzić, że transport lotniczy powoli wracał do stanu sprzed pandemii. W 2022 r. strata sektora lotniczego na świecie wyniosła ok. 12 mld USD, natomiast wynik finansowy w UE był już na dodatnim poziomie, a linie lotnicze osiągnęły łączny zysk w wysokości ok. 4,6 mld USD.

Z raportu rocznego IATA wynika, że w 2022 r. transportem lotniczym przewieziono 3,8 mld pasażerów i 60,2 mln ton ładunków. W stosunku do roku poprzedniego liczba pasażerów zwiększyła się o 1,5 mld (+64%), a ładunków zmniejszyła o 5,5 mln ton (-9%). Natomiast w porównaniu do wyników z 2019 r., czyli przed pandemią, w 2022 r. przewieziono o 700 mln pasażerów i 1,3 mln ton ładunków mniej (IATA, dostęp: 28.01.2024). Sektor wraca do poziomu sprzed pandemii, ale w 2022 r. nie udało się go jeszcze osiągnąć.

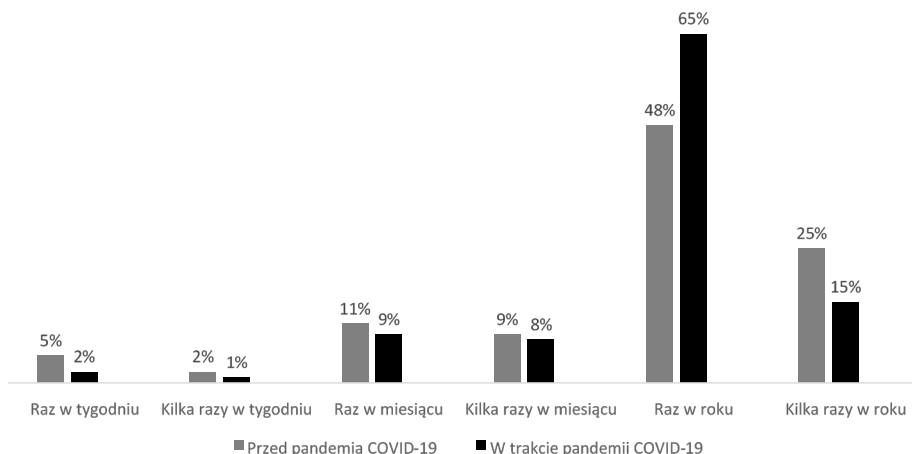
W trakcie pandemii znacznie wzrósł popyt na produkty medyczne, które były w owym czasie dobrami pierwszej potrzeby, dlatego też linie lotnicze zdecydowały się na zmiany, które pozwoliły przewozić uziemionymi samolotami pasażerskimi ładunki, co nieco zmniejszyło ich straty finansowe. Spadek ilości obsługowanego cargo w 2020 r. według dyrektora generalnego IATA W. Walsh'a to przede wszystkim: „niedobory siły roboczej, częściowo spowodowane kwarantanną pracowników, niewystarczająca ilość miejsca do przechowywania na niektórych lotniskach i zaległości w odprawach, [one] nadal wywierają presję na łańcuchy dostaw, choć ładunki

lotnicze zaliczyły gwiazdny 2021 rok” (Stefaniak, 2022). Zaobserwowano również intensyfikację rozwoju rynku e-commerce, który odegrał istotną rolę w trakcie pandemii (Rucińska, Ruciński, 2021: 237; Gdański, 2021: 127).

Od 2020 r. sektor lotniczy mierzy się z wyzwaniami spowodowanymi pandemią COVID-19, a od 24 lutego 2022 r. z następstwami wojny w Ukrainie. Liczba rezerwacji lotniczych w lutym 2022 r. spadła o 21%, a kryzys dotknął w szczególności państwa graniczące z Ukrainą. Natomiast w marcu 2023 r. odnotowano wzrost rezerwacji o 11%, co mogło wiązać się z koniecznością wyjazdów mieszkańców Ukrainy z terenów objętych wojną do krajów sąsiednich. Wojna w Ukrainie wpłynęła znacząco również na przewóz ładunków, zmieniając ich strukturę i dynamikę. Zamknięcie przestrzeni powietrznej dla Rosji przez m.in. UE, USA, Kanadę i Wielką Brytanię, w wyniku nałożonych sankcji, ograniczenie ruchu oraz wydłużenie tras również znalazły odzwierciedlenie w sytuacji branży lotniczej.

Omówienie wyników badań własnych

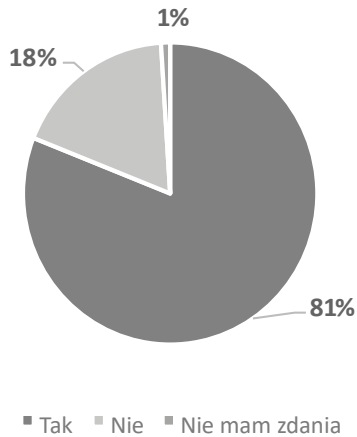
W załączniku 1 zamieszczono kwestionariusz ankiety, przygotowany dla niniejszego badania. Poniżej omówiono rozkład odpowiedzi na poszczególne pytania. Na początku zbadano, czy w wyniku pandemii częstotliwość korzystania z przewozów powietrznych uległa zmianie w stosunku do okresu przed wystąpieniem tego niekorzystnego zjawiska.



Wykres 4. Odpowiedzi respondentów dotyczące częstotliwości korzystania z transportu lotniczego przed pandemią COVID-19 oraz w jej trakcie (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

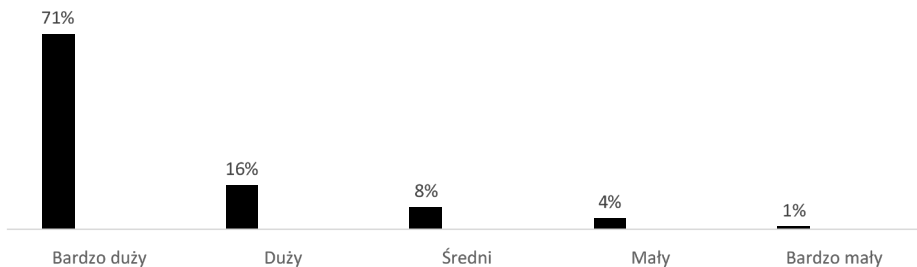
Na podstawie danych zgromadzonych na Wykresie 4 można zauważyć, że jedynie 2% ankietowanych odpowiedziało, że przed pandemią podróżowało kilka razy w tygodniu, a w trakcie pandemii COVID-19 1% badanych podróżowało z taką częstotliwością, natomiast 48% spośród respondentów podróżowało samolotem raz w roku przed pandemią, a 65% raz w roku w trakcie pandemii. Odnotowano natomiast znaczny spadek (o 10 punktów procentowych) liczby osób, które podróżowały kilka razy w roku, w porównaniu z okresem sprzed pandemii.



Wykres 5. Odpowiedzi respondentów odnośnie do wpływu pandemii COVID-19 na częstotliwość podróżowania transportem lotniczym w jej trakcie (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

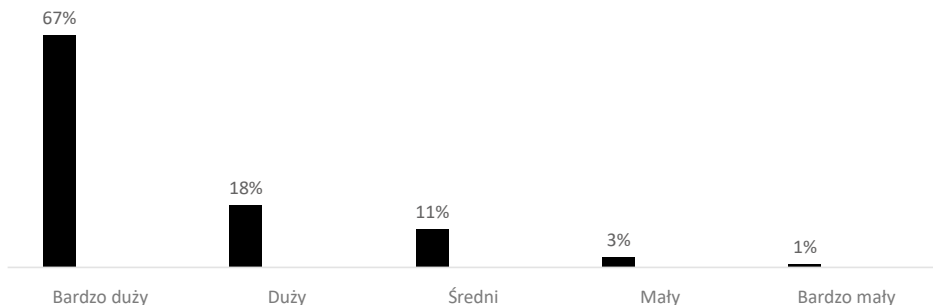
Z danych na Wykresie 5 wynika, że aż 81% ankietowanych uważa, że pandemia miała znaczący wpływ na ich rezygnację z wyboru samolotu jako środka transportu. Niewielu respondentów, bo tylko 18%, odpowiedziało, że pandemia COVID-19 nie wpłynęła na wybór transportu lotniczego spośród pozostałych sposobów podróży.



Wykres 6. Odpowiedzi respondentów odnośnie do wpływu pandemii COVID-19 na kwestię podróżowania (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

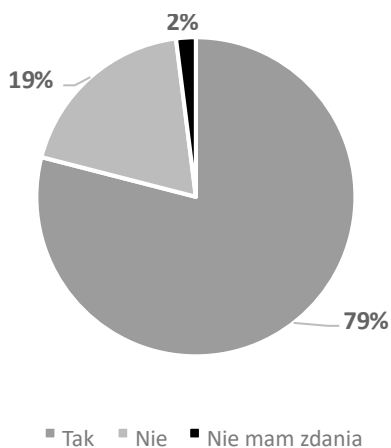
Na podstawie danych z Wykresu 6 można zauważyć, że około 71% respondentów stwierdziło, iż pandemia COVID-19 miała bardzo duży, a jedynie zdaniem 1% – bardzo mały wpływ na kwestię podróżowania w okresie jej trwania.



Wykres 7. Odpowiedzi respondentów odnośnie do wpływu pandemii COVID-19 na komfort podróży podczas lotu samolotem (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

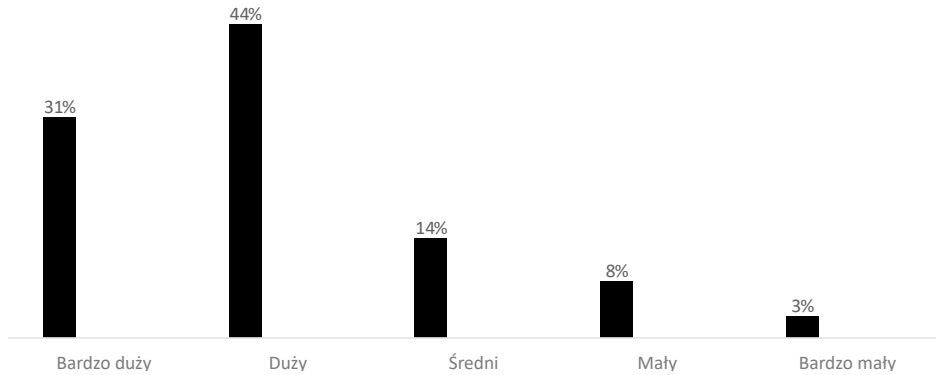
Ponad 67% ankietowanych zauważyło, że pandemia COVID-19 miała bardzo duży wpływ na komfort podczas podróży samolotem, a kolejne 18% wskazało na duży wpływ, natomiast zdaniem 1% osób biorących udział w badaniu pandemia wywarła bardzo mały wpływ na jakość przemieszczania się transportem lotniczym.



Wykres 8. Odpowiedzi respondentów odnośnie do negatywnego wpływu pandemii COVID-19 w trakcie jej trwania na poziom usług świadczonych w portach lotniczych (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

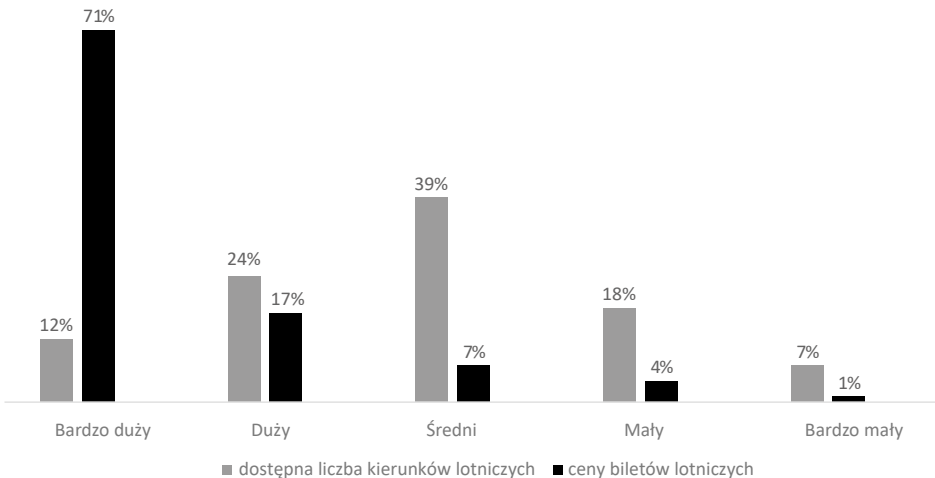
Z danych zgromadzonych na Wykresie 8 wynika, że w opinii 79% respondentów pandemia COVID-19 wpłynęła negatywnie na poziom świadczonych usług w portach lotniczych, z kolei 19% ankietowanych stwierdziło, że nie miała ona negatywnego wpływu na ich jakość, a tylko 2% nie wyraziło swojego zdania w tej kwestii.



Wykres 9. Odpowiedzi respondentów odnośnie do wpływu pandemii COVID-19 w trakcie jej trwania na czas obsługi pasażerów w portach lotniczych (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie danych zgromadzonych na Wykresie 9 można zauważyć, że najczęściej, czyli 44% ankietowanych odpowiedziało, że pandemia miała duży wpływ, natomiast nieco mniej, bo 31%, uważało, że miała ona bardzo duży wpływ na czas obsługi w portach lotniczych. Z kolei tylko 3% stwierdziło, że oddziaływanie to było bardzo małe.

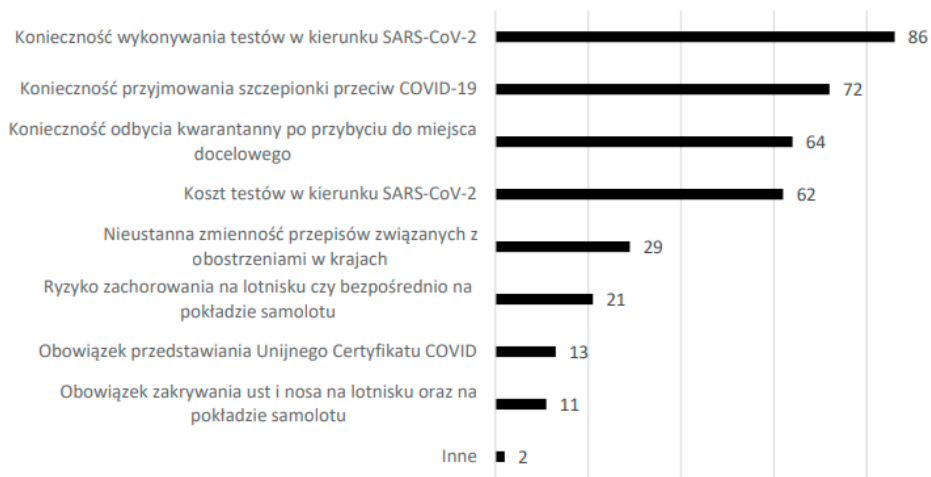


Wykres 10. Odpowiedzi respondentów odnośnie do negatywnego wpływu pandemii COVID-19 w trakcie jej trwania na dostępną liczbę kierunków lotniczych i ceny biletów (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

Z danych zgromadzonych na Wykresie 10 wynika, że około 12% ankietowanych uważało, iż pandemia miała bardzo duży wpływ na dostępną liczbę kierunków lotniczych, a 24% odpowiedziało, że duży, natomiast najczęściej, bo 39%, stwierdziło,

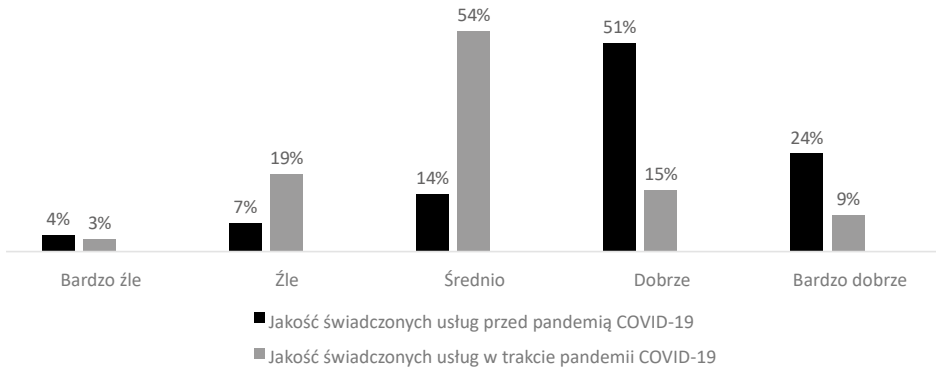
że wpłynęła ona na ten aspekt w średnim stopniu. Z kolei ponad 71% respondentów uznało, że pandemia wywarła bardzo duży wpływ na cenę biletów, a tylko 1% przyznało, że wpływ ten był bardzo mały.



Wykres 11. Zestawienie odpowiedzi respondentów dotyczących czynników, które wpłynęły na zniechęcenie bądź rezygnację z podróży lotniczych w trakcie pandemii COVID-19 (liczba wskazań) N=90

Źródło: opracowanie własne.

W pytaniu o czynniki, które zniechęciły respondentów bądź kazały im całkowicie zrezygnować z podróży lotniczych, badani zostali poproszeni o zaznaczenie czterech odpowiedzi. Ze zgromadzonych danych wynika, że jako element zniechęcający bądź kładący zrezygnować z podróży 86 ankietowanych uznało konieczność wykonywania testów w kierunku SARS-CoV-2, 72 osoby – konieczność przyjmowania szczepionki przeciw COVID-19, a 64 respondentów – konieczność odbycia kwarantanny po przybyciu do miejsca docelowego. Nieco mniej ankietowanych (29 osób) stwierdziło, że nieustanne zmiany przepisów związanych z obostrzeniami w poszczególnych krajach były czynnikiem zniechęcającym do podróżowania samolotem, a 21 ankietowanych odnotowało, że jest nim ryzyko zachorowania na lotnisku lub bezpośrednio na pokładzie samolotu. Natomiast najmniej wskazań (13 respondentów) uzyskał obowiązek przedstawiania Unijnego Certyfikatu COVID-19 oraz obowiązek zakrywania ust i nosa na lotnisku i na pokładzie samolotu – odpowiedziało tak 11 ankietowanych. Z kolei tylko 2 osoby powołały się na inne czynniki.



Wykres 12. Odpowiedzi respondentów dotyczące poziomu usług świadczonych przez transport lotniczy przed pandemią COVID-19 oraz w jej trakcie (w %) N=90

Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa ankietowanych stwierdziła, że jakość usług świadczonych przez transport lotniczy przed pandemią była dobra – 51%, natomiast dla 24% bardzo dobra, a więc odpowiedziało tak łącznie aż $\frac{3}{4}$ respondentów. Z kolei tylko 4% osób uznało jakość usług za bardzo złą. Sytuacja zmieniła się diametralnie, jeśli chodzi o jakość usług świadczonych w trakcie pandemii. Ponad połowa ankietowanych – 54% – uznała, że jakość usług była średnia, a 19%, że była ona zła, natomiast tylko 9% respondentów przyznało, że w trakcie pandemii jakość usług świadczonych przez transport lotniczy była bardzo dobra.

Wnioski z badań własnych

W transporcie lotniczym w celu spełnienia wszystkich oczekiwań klientów stale podnosi się jakość usług, a także elastycznie przystosowuje się do wszelkich sytuacji, które mogą wpłynąć na jego funkcjonowanie. Istotna jest kontrola i monitorowanie wszystkich obszarów, składających się na jakość obsługi transportu lotniczego. Pandemia COVID-19 doskonale pokazała, jak ważne jest szybkie i przede wszystkim skuteczne działanie minimalizujące straty i negatywne skutki nieprzewidzianych wydarzeń. Na podstawie przeprowadzonych badań własnych można stwierdzić, że pandemia miała znaczący wpływ na częstotliwość podróżowania transportem lotniczym oraz wyraźnie oddziaływała na komfort podróży i obsługę pasażerów w portach lotniczych. Kontrole certyfikatów czy przeprowadzonych wcześniej testów w kierunku koronawirusa spowodowały, że czas obsługi uległ znacznemu wydłużeniu, a kontrole były zdecydowanie dokładniejsze i bardziej wymagające. Sytuacja ta była trudna nie tylko dla podróżujących, ale i dla pracowników portów lotniczych, którzy z dnia na dzień musieli podporządkować się nowym, dynamicznie zmieniającym się przepisom.

W wyniku wybuchu pandemii niektóre państwa postanowiły zamknąć swoje granice, by zminimalizować rozprzestrzenianie się wirusa na terenie kraju, co spowodowało odczuwalne przez podróżnych zmniejszenie się liczby połączeń lotniczych. Pandemia wywarła również negatywny wpływ na cenę biletów. Konieczność zaopatrzenia lotnisk w płyny do dezynfekcji, maseczki czy rękawiczki znalazła odzwierciedlenie we wzroście kosztów działalności, a z drugiej strony liniom lotniczym zależało na tym, aby ponosić jak najmniejsze straty, dlatego ceny biletów rosły. Idealnym zobrazowaniem sytuacji branży lotniczej w trakcie pandemii okazują się czynniki, które pozwalają wyjaśnić fakt, dlaczego wielu podróżnych zrezygnowało z transportu lotniczego bądź odczuwało niechęć do latania.

Jako że w badaniu udział wzięło 80% osób w przedziale wiekowym między 20. a 30. rokiem życia, a więc relatywnie ludzi młodych, strach przed zakażeniem na lotnisku czy bezpośrednio w samolocie nie odgrywał tak znaczącej roli jak konieczność wykonywania testów w kierunku SARS-CoV-2, ponieważ zrobienie testu było bardzo kosztowne i dla wielu młodych osób cena ta była zbyt wysoka. Z kolei przyjęcie dwóch dawek szczepionki często nie było zgodne z przekonaniami wielu podróżnych, dlatego rezygnowali oni z tego rozwiązania. Dla wielu osób odbycie przymusowej kwarantanny po przylocie do miejsca docelowego było czynnikiem, który wpłynął na rezygnację z podróży samolotem. Dość problematyczne okazywały się również dynamiczne zmiany w przepisach konkretnych państw, dotyczące obostrzeń panujących na ich terenach, ponieważ budziło to u podróżnych wiele wątpliwości odnośnie do lotu.

Miało to również wpływ na jakość usług świadczonych przez pracowników portów lotniczych, od których wymagano dostosowania się z dnia na dzień do szeregu nowych zasad, wskutek czego czas obsługi uległ znacznemu wydłużeniu, a ocena jakości wykonywanych przez nich obowiązków spadła w stosunku do postrzegania jej na relatywnie wysokim poziomie przed pandemią. Sytuacja na świecie wymusiła na transporcie lotniczym dostosowanie się do zmian, których wprowadzenie miało zapewnić szybki powrót do sposobu funkcjonowania branży sprzed pandemii, nie pozostając bez wpływu na komfort i zadowolenie podróżujących.

Podsumowanie

Transport lotniczy cieszy się dużym zainteresowaniem podróżnych, zarówno na krótszych, jak i przede wszystkim dłuższych dystansach, a jego konkurencyjność rośnie wraz z długością trasy. Na przestrzeni lat znacznie rozwinięto infrastrukturę, a także skonstruowano wiele nowoczesnych samolotów, dostosowanych do najdalszych lotów i służących lotnictwu pasażerskiemu oraz towarowemu.

Tendencja wzrostowa rozwoju transportu lotniczego na świecie i w Polsce została zakłócona przez pandemię COVID-19, a następnie wybuch wojny w Ukrainie. W wyniku analizy danych dotyczących lotnictwa, a także dzięki informacjom

pozyskanym za pośrednictwem badań ankietowych, które przeprowadzono wśród osób podróżujących samolotem przed wybuchem pandemii oraz po nim, można potwierdzić, że zarówno pandemia, jak i wojna stanowiły duże wyzwania, którym musiał sprostać sektor lotniczy.

Jak wynika z badań i analiz, po wybuchu pandemii w 2020 r. w Polsce oraz w UE nastąpił spadek liczby operacji lotniczych, przewiezionych pasażerów i ilości obsługowanego cargo. Zaobserwowano również znaczne straty finansowe (w mld USD) w wyniku wstrzymania lotów w trakcie pandemii. Uziemienie ruchu powietrznego, restrykcje i obostrzenia wprowadzane przez kolejne państwa spowodowały, że rezygnowano z wyjazdów zagranicznych, co potwierdziły przeprowadzone badania własne. Dominowały podróże na obszarze własnego kraju. Osoby, którym obowiązki zawodowe narzucały konieczność zagranicznych wyjazdów, musiały mierzyć się ze zmieniającymi się zasadami wjazdu do obcego państwa. Koszt wykonania testów w kierunku SARS-CoV-2 był wysoki, a przekroczenie niektórych granic wiązało się z odbyciem kwarantanny.

Transport lotniczy borykał się także z problemami organizacyjnymi. W momencie wznowienia ruchu lotniczego służby oraz pracownicy portów lotniczych nie byli do końca przygotowani na przyjęcie podróżnych tak, by zapewnić sprawną obsługę. W każdym z państw obostrzenia zmieniały się w sposób dynamiczny i często różniły się między sobą, co stanowiło dodatkowe utrudnienie. Redukcja liczby personelu i odpływ pracowników do innych sektorów w czasie pandemii skutkowałą trudnościami w powrocie do sprawnego funkcjonowania portów lotniczych, powodując opóźnienia i utrudnienia dla pasażerów.

Powrót do stanu sprzed pandemii wydaje się procesem długotrwałym i obliczonym na kilka lat. W 2022 r. zaobserwowano znaczną poprawę sytuacji pod kątem statystyk przewozów w transporcie lotniczym, zarówno pasażerskim, jak i towarowym. Natomiast osiągnięcie poziomów rozwoju rynku i sektora lotniczego odnotowywanych przed pandemią COVID-19 spodziewane jest dopiero około 2024 r. Dodatkowo utrudnienie stanowi trwająca wojna w Ukrainie i niestabilność w wielu regionach świata. Przewoźnicy lotniczy nie ustają w wysiłkach na rzecz odbudowy rynku i odnalezienia się w turbulentnym otoczeniu.

Literatura

Artykuły

Bajra U.Q., Aliu F., Aver B., Čadež S. (2023), *COVID-19 pandemic-related policy stringency and economic decline: Was it really inevitable?*, „Economic Research – Ekonomiska Istraživanja”, vol. 36(1), s. 499–515. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2022.2077792>

- Browne A., St-Onge Ahmad S., Beck Ch.R., Nguyen-Van-Tam J.S. (2016), *The roles of transportation and transportation hubs in the propagation of influenza and coronaviruses: A systematic review*, „Journal of Travel Medicine”, vol. 23(1), tav002. <https://doi.org/10.1093/jtm/tav002>
- Chu Ch., Zhang H., Zhang J., Cong L., Lu F. (2024), *Assessing impacts of the Russia-Ukraine conflict on global air transportation: From the view of mass flight trajectories*, „Journal of Air Transport Management”, vol. 115, s. 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2023.102522>
- Devi S. (2020), *Travel restrictions hampering COVID-19 response*, „The Lancet”, vol. 395(10233), s. 1331–1332. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(20\)30967-3](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(20)30967-3)
- Fetzer T., Hensel L., Hermle J., Roth C. (2021), *Coronavirus perceptions and economic anxiety*, „The Review of Economics and Statistics”, vol. 103(5), s. 968–978. https://doi.org/10.1162/rest_a_00946
- Foxwell A.R., Roberts L., Lokuge K., Kelly P.M. (2011), *Transmission of influenza on international flights*, „Emerging Infectious Diseases”, vol. 17(7), s. 1188–1194. <https://doi.org/10.3201/eid1707.101135>
- Gudmundsson S.V., Cattaneo M., Redondi R. (2021), *Forecasting temporal world recovery in air transport markets in the presence of large economic shocks: The case of Covid-19*, „Journal of Air Transport Management”, vol. 91, s. 2–17. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.102007>
- Hale T., Petherick A., Phillips T., Webster S., Kira B. (2020), *COVID-19 government response tracker*, „Working Paper”, no. 15, Blavatnik School of Government, Oxford, www.bsg.ox.ac.uk/covidtracker
- Iacus S.M., Natale F., Santamaria C., Spyrtatos S., Vespe M. (2020), *Estimating and projecting air passenger traffic during the COVID-19 coronavirus outbreak and its socio-economic impact*, „Safety Science”, vol. 129, 104791. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104791>
- Keita S. (2020), *Air passenger mobility, travel restrictions, and the transmission of the Covid-19 pandemic between countries*, „Covid Economics”, vol. 9, s. 77–96.
- Konopka D. (2017), *Glokalizacja zaufania publicznego w koncepcji zarządzania wartością*, „Zarządzanie i Finanse. Journal of Management and Finance”, vol. 15, no. 2(1), s. 149–162.
- Korinith B., Ranasinghe R. (2020), *COVID-19 pandemic's impact on tourism in Poland in March 2020*, „GeoJournal of Tourism and Geosites”, vol. 31(3), s. 987–990. <https://doi.org/10.30892/gtg.31308-531>
- König M., Winkler A. (2021), *COVID-19: Lockdowns, fatality rates and GDP growth: Evidence for the first three quarters of 2020*, „Inter Economics”, vol. 56(1), s. 32–39. <https://doi.org/10.1007/s10272-021-0948-y>
- Li S., Zhou Y., Kundu T., Zhang F. (2021), *Impact of entry restriction policies on international air transport connectivity during COVID-19 pandemic*, „Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review”, vol. 152, s. 1–20. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2021.102411>
- Malik Y. (2020), *Properties of coronavirus and SARS-CoV-2*, „The Malaysian Journal of Pathology”, vol. 42(1), s. 3–11.
- Nicolaidis C., Avraam D., Cueto-Felgueroso L., González M.C., Juanes R. (2020), *Hand-hygiene mitigation strategies against global disease spreading through the air transportation network*, „Risk Analysis”, vol. 40(4), s. 723–740. <https://doi.org/10.1111/risa.13438>
- Pisarek R. (2017), *Innovative aircraft in air transport industry – A comparative analysis of Airbus and Boeing*, „Logistics and Transport”, vol. 35(3), s. 89–96.

- Rosa G. (2022), *Travel decisions in Poland during the COVID-19 pandemic*, „Procedia Computer Science”, vol. 207, s. 3103–3111. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2022.09.368>
- Wąsowska K., Wincewicz-Bosy M., Dymyt M. (2021), *The impact of Covid-19 on air transport operation in Poland*, „European Research Studies Journal”, vol. 24, no. 2, s. 523–535. <https://doi.org/10.35808/ersj/2140>
- Zheng D., Luo Q., Ritchie B.W. (2022), *The role of trust in mitigating perceived threat, fear, and travel avoidance after a pandemic outbreak: A multigroup analysis*, „Journal of Travel Research”, vol. 61, no. 3, s. 581–596. <https://doi.org/10.1177/0047287521995562>

Książki

- Budd L., Ison S. (2023), *The impact of COVID-19 on air cargo logistics and supply chains*, [w:] J. Zhang, Y. Hayashi (eds.), *Transportation Amid Pandemics*, Elsevier, Amsterdam–Oxford–Cambridge, s. 183–188. <https://doi.org/10.1016/B978-0-323-99770-6.00020-X>
- Czopek K., Foszcza L., Gajewska K., Verbitska V. (2021), *Loty repatriacyjne w czasie pandemii na przykładzie akcji „Lot do domu”*, [w:] M. Ziółko, D. Dziedzic (red.), *Transport i łańcuchy dostaw w czasie pandemii*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Gdański K. (2021), *Lotniczy transport medyczny w czasie pandemii*, [w:] M. Ziółko, D. Dziedzic (red.), *Transport i łańcuchy dostaw w czasie pandemii*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Kalić M., Dożić S., Babić D. (2022), *Introduction to the Air Transport System*, Taylor&Francis Group, London. <https://doi.org/10.1201/9781003102533>
- Pisarek-Bartoszevska R. (2020), *Pasażerski transport lotniczy w Unii Europejskiej. Wyzwania rynkowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź. <https://doi.org/10.18778/8220-044-7>
- Rucińska D., Ruciński A. (2021), *Transport i rynek usług lotniczych a pandemia Covid-19*, [w:] K. Hebel, D. Tłoczyński (red.), *Przemiany na rynku pasażerskich usług transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Słota A., Snuzik N., Sułek K., Werońska K., Wikłańska N., Zuba A. (2021), *Badanie opinii osób korzystających z transportu lotniczego w dobie pandemii Covid-19*, [w:] M. Ziółko, D. Dziedzic (red.), *Transport i łańcuchy dostaw w czasie pandemii*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Smoleń P., Szczeński A., Tatka M., Tomaszek Z., Wojtunik J., Zimońska Z. (2021), *Porównanie podróżowania przed pandemią oraz w czasie jej trwania*, [w:] M. Ziółko, D. Dziedzic (red.), *Transport i łańcuchy dostaw w czasie pandemii*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Sztompka P. (2010), *Socjologia zmian społecznych*, Znak, Kraków.
- Tłoczyński D., Hozzman A., Zagrajek P. (2021), *Transport lotniczy w rozwoju globalnej mobilności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

Raporty i opracowania

- ATAG (2020), *Aviation: Benefits Beyond Borders*, Air Transport Action Group, Genewa, https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf [dostęp: 30.01.2024].

- Eurocontrol (2021), *Top 40 most impacted airports. 16/03/2020 compared to the same operational day last year*, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-04/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-08042021.pdf> [dostęp: 10.01.2024].
- Eurostat, *Air passenger transport by reporting country*, https://ec.europa.eu/eurostat/data-browser/view/ttr00012/default/table?lang=en&category=t_avia [dostęp: 20.01.2024].
- Eurostat, *Air transport of goods by country*, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00011/default/table?lang=en&category=t_avia [dostęp: 20.01.2024].
- Statista (2021), *Profit and loss of airlines worldwide 2010–2022*, <https://www.statista.com/statistics/275603/profit-loss-of-commercial-airlines-worldwide/> [dostęp: 20.01.2024].
- Statista (2022), *Number of worldwide air traffic fatalities from 2006 to 2021*, <https://www.statista.com/statistics/263443/worldwide-air-traffic-fatalities/> [dostęp: 24.04.2022].
- Stefaniak P. (2022), *Ładunki lotnicze zaliczyły „gwiazdny” 2021 rok*, <https://intermodalnews.pl/2022/01/27/ladunki-lotnicze-zaliczyly-gwiazdny-2021-rok/> [dostęp: 3.06.2022].
- ULC (2020), *Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego za rok 2019*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/analizy/Sprawozdanie_2019.pdf [dostęp: 20.01.2024].
- ULC (2021), *Statystyki według portów lotniczych w Polsce*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/4kw2020/wg_portow_lotniczych_4kw2020.pdf [dostęp: 5.01.2024].
- Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Statystyki – przewóz cargo „on board”*, <https://www.ulc.gov.pl/pl/statystyki-analizy/statystyki-i-analizy-ryнку-transportu-lotniczego/3730-statystyki-przewoz-cargo> [dostęp: 20.01.2024].
- WHO a, *Coronavirus disease (COVID-19). Overview*, https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1 [dostęp: 30.01.2024].
- WHO b, *Halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents*, https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/sdg-target-3_6-road-traffic-injuries [dostęp: 24.04.2022].

Strony internetowe

- IATA, <http://www.iata.org> [dostęp: 29.01.2024].
- EIB, <https://www.eib.org/en/publications> [dostęp: 21.01.2024].
- MFW, <https://www.imf.org/en/Data> [dostęp: 30.01.2024].
- Reuters, <https://www.reuters.com/>

Akty prawne

- Rozporządzenie Rady (UE) 2022/334 z dnia 28 lutego 2022 r. zmieniające rozporządzenie Rady (UE) nr 883/2014 dotyczące środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:32022R0334> [dostęp: 27.01.2024].

Załącznik 1

Kwestionariusz ankiety wykorzystany w badaniach własnych

1. Jak często korzystał/a Pan/Pani z transportu lotniczego przed pandemią COVID-19?

- Raz w tygodniu
- Kilka razy w tygodniu
- Raz w miesiącu
- Kilka razy w miesiącu
- Raz w roku
- Kilka razy w roku

2. Jak często korzystał/a Pan/Pani z transportu lotniczego w trakcie pandemii COVID-19?

- Raz w tygodniu
- Kilka razy w tygodniu
- Raz w miesiącu
- Kilka razy w miesiącu
- Raz w roku
- Kilka razy w roku

3. Czy pandemia COVID-19 miała wpływ na Pana/Pani rezygnację z podróży transportem lotniczym?

- Tak
- Nie
- Nie mam zdania

4. W skali od 1 do 5 proszę ocenić według Pana/Pani poziom wpływu pandemii COVID-19 na podróżowanie w przypadku pasażerów transportu lotniczego (zaznacz od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo duży wpływ, a 5 bardzo mały wpływ).

	Skala oceny				
Wpływ pandemii COVID-19 na podróżowanie transportem lotniczym	1	2	3	4	5

5. W skali od 1 do 5 proszę ocenić według Pana/Pani poziom wpływu pandemii COVID-19 na komfort podróży w przypadku pasażerów transportu lotniczego (zaznacz od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo duży wpływ, a 5 bardzo mały wpływ).

	Skala oceny				
Wpływ pandemii COVID-19 na komfort podczas podróżowania transportem lotniczym	1	2	3	4	5

6. Czy według Pana/Pani pandemia COVID-19 miała negatywny wpływ na poziom usług świadczonych w portach lotniczych?
- Tak
 - Nie
 - Nie mam zdania

7. W skali od 1 do 5 proszę ocenić według Pana/Pani poziom wpływu pandemii COVID-19 na czas obsługi pasażerów w portach lotniczych (zaznacz od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo duży wpływ, a 5 bardzo mały wpływ).

Wpływ pandemii COVID-19 na czas obsługi pasażerów w portach lotniczych	Skala oceny				
	1	2	3	4	5

8. W skali od 1 do 5 proszę ocenić według Pana/Pani kwestię negatywnego wpływu pandemii COVID-19 na transport lotniczy (zaznacz od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo duży wpływ, a 5 bardzo mały wpływ).

Negatywny wpływ pandemii COVID-19 na transport lotniczy	Skala oceny				
	1	2	3	4	5
Liczba dostępnych kierunków lotniczych					
Cena biletów lotniczych					

9. Proszę wskazać 4 czynniki, które zniechęciły Pana/Panią do podróży transportem lotniczym bądź kazały całkowicie z niej zrezygnować w trakcie pandemii COVID-19.
- Konieczność wykonywania testów w kierunku SARS-CoV-2
 - Konieczność przyjmowania szczepionki przeciw COVID-19
 - Konieczność odbycia kwarantanny po przybyciu do miejsca docelowego
 - Koszt testów w kierunku SARS-CoV-2
 - Nieustanne zmiany przepisów związanych z obostrzeniami w konkretnych krajach
 - Ryzyko zachorowania na lotnisku czy bezpośrednio na pokładzie samolotu
 - Obowiązek przedstawiania Unijnego Certyfikatu COVID
 - Obowiązek zakrywania ust i nosa na lotnisku oraz na pokładzie samolotu
 - Inne

10. W skali od 1 do 5 proszę ocenić według Pana/Pani kwestię poziomu usług świadczonych przez transport lotniczy przed pandemią COVID-19 oraz w trakcie jej trwania (zaznacz od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 bardzo dobrze).

Wpływ pandemii na poziom usług świadczonych przez transport lotniczy	Skala oceny				
	1	2	3	4	5
Jakość świadczonych usług przed pandemią COVID-19					
Jakość świadczonych usług w trakcie trwania pandemii COVID-19					

Metryczka

Płeć	Kobieta			Mężczyzna	
Wiek w latach	18–20	21–30	31–40	41–50	51 i więcej
Sytuacja zawodowa	Uczę się/ Studiuję	Studiuję i pracuję	Pracuję	Jestem bezrobotny	Jestem emerytem/ką lub rencistą/ką