

Piotr Bębenek

MIEJSCE TRANSPORTU LOTNICZEGO EUROPY ZACHODNIEJ W SYSTEMIE LOTNICZYM ŚWIATA^{x/}

Dynamiczny rozwój transportu lotniczego i jego rola w życiu ekonomicznym i politycznym poszczególnych państw oraz w systemie transportowym współczesnego świata powoduje, że zainteresowanie problematyką lotniczą zatacza coraz większe kręgi. Od niedawna badaniami tymi zajęli się również geografowie transportu, którzy dotychczas głównie koncentrowali uwagę na zagadnieniach związanych z problematyką transportu lądowego i śródlądowego wodnego. Wybrane zagadnienie, a mianowicie miejsce transportu lotniczego Europy Zachodniej w systemie lotniczym świata pozwala na umiejscowienie transportu lotniczego omawianej części naszego kontynentu na szerszym tle. Ponadto umożliwia ono porównanie pracy w zakresie przewozów pasażerskich w różnych regionach świata.

Obszar Europy Zachodniej w niniejszym komunikacie potraktowano szerzej od określających go formalnie granic fizyczno-geograficznych. Obecnie bowiem pod pojęciem Europy Zachodniej rozumie się najczęściej określony terytorialnie i politycznie system ekonomiczny. Poddano zatem analizie obszar współcześnie ukształtowanej Europy kapitalistycznej, a zatem również państwa, które z fizyczno-geograficznego punktu widzenia wchodzi w skład Europy Północnej i Południowej. W komunikacie zwrócono uwagę głównie na transport międzynarodowy.

Europa Zachodnia będąca kolebką lotnictwa cywilnego na świecie, i do dzisiaj utrzymała wysoką pozycję w zakresie transportu lotniczego. Obok tego rejonu świata jedynie kontynent Ameryki Płn /zwłaszcza USA/ i Związek Radziecki dysponują transportem lotniczym na porównywalnym statystycznie poziomie. Należy dodać, że Europa Zachodnia, stanowiąca część kontynentu europejskiego dysponuje potencjałem lotniczym niewiele odbiegającym od potencjału całej Europy /bez ZSRR/.

Wykładnikiem pracy transportowej lotnictwa cywilnego są przewozy pasażerskie. Tabela nr 1 ilustruje udział poszczególnych kontynentów lub ich części w zrealizowanych pasażerokilometrach globalnie /tj. na liniach krajowych i zagranicznych łącznie/ oraz na liniach międzynarodowych.

x/ Komunikat niniejszy powstał na tle wyników pracy magisterskiej pt. "Transport lotniczy Europy Zachodniej, pisanej w Katedrze Geografii Regionalnej WSP w roku akad. 1968/69 pod kierunkiem doc. dr Marii Kosaneckiej.

Praca przewozowa w 1966 r. /w pasażerokilometrach/

Tabela nr 1

Wyszczególnienie	Praca przewozowa w tys.		Praca przewozowa na liniach międzynarodowych w % w stosunku do pracy ogółem
	Ogółem	w tym na liniach międzynarodowych.	
Ameryka Północna	140 833 174	45 668 302	28,4
Europa	52 219 156	43 518 107	50,1
w tym: Europa Zach.	51 378 283	25 923 035	41,7
Daleki Wschód	12 075 953	6 052 141	6,6
Oceania	6 734 708	4 065 498	3,2
Afryka	5 308 640	3 537 776	4,4
Środkowy Wschód	3 511 543	2 978 245	3,3
Ameryka Południowa	803 797	2 565 376	3,9

W zakresie globalnych przewozów lotniczych wyrażonych w pasażerokilometrach, bezapelacyjnie pierwsze miejsce w 1966r. zajmował kontynent Ameryki Północnej, w tym zwłaszcza Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Europa Zachodnia ze swoim globalnym potencjałem przewozowym znajdowała się na drugiej pozycji, dystansując wyraźnie pozostałe rejony świata. Inaczej problem ten przedstawia się w przypadku pracy transportowej wyłącznie na liniach zagranicznych. Pod względem zrealizowanych pasażerokilometrów na liniach tych Europa Zachodnia wyprzedziła Amerykę Północną i pozostałe rejony świata [9].

Przewozy pasażerów w 1966r. w Europie Zachodniej wynosiły 44 mln, zaś w wyprzedzających ją Stanach Zjednoczonych objęły 95 mln osób [7]. W zakresie globalnych przewozów pasażerskich w obrębie poszczególnych państw Europy Zachodniej w 1966r. przodowała Wielka Brytania /13 010 466 przewiezionych pasażerów/ i Francja /5 740 051 przewiezionych pasażerów/. Włochy, Niemiecka Republika Federalna, Hiszpania, Szwajcaria i Holandia legitymowały się globalnym przewozem w granicach 3,5 - 2 mln pasażerów. W zakresie przewozów pasażerskich na liniach zagranicznych kolejność wymienionych państw europejskich przedstawiała się podobnie, przy czym ilość przewiezionych pasażerów była tu w przypadku każdego z państw mniej więcej o połowę mniejsza od przewozów globalnych [9].

Odrębnym zagadnieniem, jednakże najściślej wiążącym się ze sprawami omawianymi wyżej, jest ilość przebytych kilometrów przez powietrzne środki transportu. W 1966 r. ilość kilometrów przebytych przez samoloty towarzystw lotniczych Ameryki Północnej na liniach krajowych i zagranicznych łącznie wynosiła 2 623 023 km/58,47% udziału w skali świata, zaś Europa Zachodniej 936 038 km/20,86%. Na liniach zagranicznych ilość ta odpowiednio wyniosła 428 897 km /27,04%/ i 732.438 km /46,18%/. Dane te potwierdzają hegemonię Europy Zachodniej w międzynarodowym transporcie lotniczym [9]. Szczególne miejsce Europy Zachodniej w komunikacji międzynarodowej wynika z szeregu przyczyn. Niewątpliwie korzystne jest jej położenie geograficzne w stosunku do innych kontynentów i ważnych ekonomicznie rejonów świata. Ponadto komunikacja międzynarodowa na dużych odległościach stwarza korzystne warunki eksploatacyjne i ekonomiczne. W tej sytuacji komunikacja lotnicza niedużej terytorialnie Europy Zachodniej obejmuje swoim zasięgiem te rejony, które charakteryzują się większym zapotrzebowaniem na wewnętrzne usługi lotnicze /Ameryka Płn., ZSRR/. Niewątpliwą rolę odgrywają też dane kolonialne i nekolonialne związki z niektórymi kontynentami. Aktualne interesy ekonomiczne i polityczne by-

łych metropolii wymagają utrzymania nowoczesnej komunikacji z wieloma krajami współczesnego trzeciego świata.

Przeciętny wskaźnik wykorzystanych miejsc pasażerskich w komunikacji lotniczej na świecie był w 1966 r. zastanawiająco niski i wynosił 57,6% kompletu wolnych miejsc. W przypadku samolotów towarzystw lotniczych Europy Zachodniej kształtował się na poziomie 56,7% dla przedsiębiorstw lotniczych Ameryki Północnej - 58,3%, a dla afrykańskich - 51,2%. Wskaźnik ten na liniach zagranicznych był jeszcze niższy 9.

Dla pełniejszego zilustrowania pracy transportowej lotnictwa cywilnego Europy Zachodniej na tle potencjału lotniczego świata należy podać analizę - oprócz przewozów osób - również przewozy ładunków. Tabela nr 2 ilustruje udział poszczególnych kontynentów lub ich części w przewozach ładunków wyrażonych w tonokilometrach w ujęciu globalnym oraz na liniach międzynarodowych.

Przewozy ładunków w 1966 r. /w tonokilometrach/

Tabela nr 2

Wyszczególnienie	Praca przewozowa w tys.		Praca przewozowa na liniach międzynarodowych w % w stosunku do pracy ogółem
	Ogółem	W tym na liniach międzynarodowych	
Ameryka Północna	4 431 640	1 452 157	34,3
Europa	1 521 072	1 330 199	46,7
w tym: Europa Zach.	1 459 091	1 067 980	42,8
Daleki Wschód	278 914	195 534	6,3
Ameryka Południowa	231 636	110 375	3,4
Oceania	169 205	106 265	3,0
Afryka	137 077	94 329	3,5
Środkowy Wschód	90 599	83 484	2,9

Z danych zamieszczonych w tabeli nr 2 wynika, że Europa Zachodnia również w przypadku transportu lotniczego ładunków na liniach zagranicznych odgrywa pierwszorzędną rolę. Drugie miejsce pod tym względem zajmują kontynent Ameryki Północnej, zaś pozostałe kontynenty wyraźnie odbiegają wielkością przewozów od wyżej wymienionych i to zarówno w ujęciu globalnym, jak też na liniach międzynarodowych. Kontynent Ameryki Północnej utrzymuje podobnie, jak w przypadku przewozu pasażerów przewagę w globalnym transporcie ładunków [9].

W obrębie Europy Zachodniej czołowe miejsce w zakresie lotniczego transportu ładunków w ujęciu globalnym w 1966 r. zajmowały towarzystwa lotnicze Wielkiej Brytanii /327 250 t./, Holandii /78 164 t./, Niemieckiej Republiki Federalnej /73 016 t./, i Włoch /40 581 t./. Wymienione państwa zajmowały także czołową pozycję w przewozach ładunków na liniach zagranicznych; ponadto dużymi przewozami na tych liniach wykazały się Szwajcaria /28 550 t./ i Belgia /27 083 t./ [9].

Rywalizacja poszczególnych krajów Europy Zachodniej o przyrost i korzystną gospodarczo pozycję w transporcie lotniczym uwiadcza się zwłaszcza w zakładaniu nowych połączeń lotniczych oraz w nasilaniu eksploatacji najważniejszych szlaków lotniczych świata. W obecnym, skomplikowanym już lotniczym systemie świata rywalizacja ta przebiega w sposób zorganizowany, najczęściej w formie wielostronnych umów lotniczych umożli-

liwiających państwom udziałowcom rozszerzenie zasięgu przestrzennego komunikacji lotniczej, właściwą gospodarkę taborom latającym i dochodami.

Obecnie największym zainteresowaniem przedsiębiorstw lotniczych świata cieszy się transoceaniczny szlak północnoatlantycki, łączący Europę Zachodnią z Ameryką Północną. Szlak ten obsługiwany jest przez 19 przedsiębiorstw, głównie zachodnio-europejskich i amerykańskich /a oprócz nich przez dwa inne towarzystwa ze znikomym udziałem w jego globalnej eksploatacji, tj. izraelskie EL-AL-Izrael i indyjskie Air-Indie/.

W latach 1960-1967 szczególnego znaczenia nabral szlak przebiegający nad Biegunem Północnym. Wiosną 1961 r. brytyjskie towarzystwo BOAC /British Overseas Airways Corporation/ zawarło z przedsiębiorstwem Air India /India/ i Qantas Empire Airways /Australia/ umowę obejmującą eksploatację linii lotniczych z USA do Japonii [6]. W 1965 r. towarzystwa Air France /Francja/, Lufthansa /RFN/ i Japan Airlines /Japonia/ uruchomiły, na mocy zawartego między nimi porozumienia, komunikację powietrzną między Europą i Dalekim Wschodem drogą przez Biegun Północny. Każde z towarzystw dokonało ośmiu lotów tygodniowo przewożąc w sumie w obu kierunkach 1000 pasażerów [7].

Przewozy lotnicze na szlaku północno-atlantycznym w roku 1966
/10 wybranych przedsiębiorstw/

Tabela nr 3

Przedsiębiorstwo	Przewozy pasażerskie			Przewozy ładunków		
	Ilość pasażerów	Udział %	Wzrost 1966/1965	Ilość ton	Udział %	Wzrost 1966/1965
Pan American /USA/	898 234	21,4	22,5	41 734,2	19,0	17,0
T.W.A. /USA/	619 103	14,7	3,0	20 708,1	9,4	2,2
B.O.A.C. /W. Brytania/	517 479	12,3	13,6	20 349,0	9,2	36,9
Air France /Francja/	298 888	7,1	20,6	15 701,6	7,1	17,6
Lufthansa /RFN/	289 944	6,9	21,3	18 060,7	8,2	43,6
Alitalia /Włochy/	238 761	5,7	25,7	13 210,0	6,0	27,7
Air Canada /Kanada/	232 451	5,5	22,5	6 222,5	2,8	29,6
K.L.M. /Holandia/	230 445	5,5	14,9	22 560,7	10,3	16,5
S.A.S. /Skandynawia/	182 632	4,4	7,3	9 714,8	4,4	20,1
Swissair /Szwajcaria/	142 201	3,4	15,0	6 250,6	2,8	22,9
Pozostałe przedsiębiorstwa lotn.	547 429	13,1	15,0	43 725,6	20,8	24,4
razem:	4 197 567	100,0	16,2	200 236,8	100,0	24,1

Od początku 1967 roku na mocy innego porozumienia samoloty skandynawskiego towarzystwa SAS przelatują na trasie do Japonii nad terytorium Związku Radzieckiego. W 1964 r. ratyfikowana została przez zachodniemiecki Bundestag umowa lotnicza między NRF i Indią. Na podstawie tego porozumienia samoloty towarzystwa Lufthansa lądują w drodze do Japonii i Australii na lotniskach Indii [7]. W sumie należy stwierdzić dość daleko posuniętą kooperację między zachodnioeuropejskimi towarzystwami lotniczymi w eksploatacji linii dalekosiobnych.

Coraz większym zainteresowaniem zachodnioeuropejskich przedsiębiorstw transportu lotniczego cieszą się szlaki lotnicze łączące Europę Zachodnią z Afryką, rozbudowie ulegają także linie wspomnianych towarzystw, w niektórych krajach Afryki /zwłaszcza w rejonie Afryki Południowej/. Jesienią 1960 r. brytyjskie towarzystwo BOAC zorganizowało wielostronne porozumienie, obejmujące towarzystwa South African Airways, Central African Airways, Fast African i wspomniane brytyjskie dla wspólnej eksploatacji trasy lotniczej pomiędzy Afryką Centralną i Londynem. Również linie z Ghany i Nigerii w kierunku Wielkiej Brytanii eksploatowane są przez odnośne towarzystwa narodowe /afrykańskie/ wspólnie z BOAC. W przewozach do Ameryki Południowej na pierwsze miejsce wśród zachodnioeuropejskich towarzystw lotniczych znalazło się francuskie towarzystwo Air France 7. W ostatnim okresie zasługuje także na uwagę dążenie państw Zachodniej Europy do rozbudowy połączeń lotniczych z krajami obozu socjalistycznego. W działalności tej największą inicjatywę i rezultaty wykazują towarzystwa skandynawskie /SAS/, francuskie i brytyjskie 7. Największy zasięg przestrzenny wśród zachodnioeuropejskich towarzystw lotniczych posiadało szwajcarskie towarzystwo Swissair. Wiąże się to z pracą Swissair na liniach do Afryki, obu Ameryk, Środkowego i Dalekiego Wschodu oraz na liniach w Europie, a także eksportowemu charakterowi usług lotniczych tego towarzystwa.

Europa Zachodnia jako całość zajmuje pod względem wielkości sieci lotniczej i dynamiki ruchu w jej obrębie - w skali świata - czołową lokatę. Pod względem łącznej długości sieci lotniczej wśród przedsiębiorstw lotniczych Europy Zachodniej wyodrębniają się cztery grupy /dane za rok 1967/:

1. Przedsiębiorstwa obsługujące sieć lotniczą o łącznej długości powyżej 400 tys. km - BOAC /W. Brytania/, Air France /Francja/;
2. Przedsiębiorstwa obsługujące sieć lotniczą o łącznej długości od 200-300 tys. km - KLM /Holandia/, Lufthansa /NRF/, Alitalia /Włochy/, UTA /Union de Transporte Aerienne /Francja/;
3. Przedsiębiorstwa obsługujące sieć lotniczą o łącznej długości od 100 - 200 tys. km - Iberia /Hiszpania/, Swissair /Szwajcaria/, Sabena /Belgia/;
4. Przedsiębiorstwa obsługujące sieć lotniczą o łącznej długości do 100 tys. km - TAP /Transportes Aereos Portugueses - Portugalia/, Olympic /Grecja/, Finnair /Finlandia/, AUA /Austrian Airlines - Austria/, Aer Irgues /Irlandia/ [8]. Należy przy tym wyjaśnić, że profil usługowy towarzystw zaliczonych do grupy pierwszej i drugiej nastawiony jest przede wszystkim na transport zagraniczny. Dla porównania łączna długość sieci lotniczej przedsiębiorstwa radzieckiego Aeroflot wynosiła w tym roku 500 tys. km, z czego tylko 150 tys. przypadło na linie międzynarodowe [7], zaś wiodące amerykańskie /USA/ towarzystwa lotnicze Pan American i USL /United Air Lina/ dysponowały w roku 1962 siecią lotniczą o łącznej długości odpowiednio 112 tys. km i 29 tys. km [3].

Międzynarodowe porty lotnicze - centra światowego ruchu lotniczego, podobnie jak cały transport lotniczy - podlegają określonym prawidłowościom rozwojowym, zwiększając z roku na rok swój potencjał usługowy. Techniczno-ekonomicznym warunkiem rozwoju współczesnych portów lotniczych odpowiada charakter i przemyślana perspektywa największych portów w Zachodniej Europie tj. Londynu, Paryża, Frankfurtu nad Menem, Rzymu i Kopenhagi. Porty te znajdują poczesne miejsca wśród 25 wiodących portów świata. Należy jednak dodać, że w obrębie tej liczby portów, 18 znajduje się w USA, 5 w Europie Zachodniej, jeden w Japonii i jeden w Kanadzie. Sta-

tystyka wykazuje, że najruchliwszym spośród wszystkich międzynarodowych portów lotniczych na świecie jest port Chicago - O'Haare, który legitymuje się ogromnym przepływem pasażerów /np. w 1963 r. około 17 mln, zaś w 1966 r. około 26 mln pasażerów/. Z portów zachodnioeuropejskich pierwsze miejsce na światowej liście zajmuje Londyn, który w 1966 r. znajdował się na czwartej pozycji, obsługując o połowę mniej pasażerów niż wspomniany port w Chicago [7].

Tabor lotniczy przedsiębiorstw zachodnioeuropejskich bazujący wprawdzie głównie na sprzęcie importowanym /zwłaszcza amerykańskich zakładów Boeing i Douglas/, przedstawia się bardzo pokaźnie. Państwa Europy Zachodniej w dalszym ciągu jednak aktywnie uczestniczą w doskonaleniu parku samolotowego we własnym zakresie osiągając przy tym spore sukcesy w światowej konkurencji, choć hegemonia Stanów Zjednoczonych wśród państw kapitalistycznych w tym zakresie nie podlega obecnie dyskusji. Konieczność faktycznego i ekonomicznego nadążania za postępem technicznym uzasadnia poniższe porównanie czasów przelotu z Genewy do różnych ośrodków samolotów komunikacyjnych pod i naddźwiękowych /druga pozycja dla samolotu naddźwiękowego/ [3]:

do Londynu	- 1 godz. 30 min.	50 min.
do Kairu	- 4 godz. 40 min.	1 godz. 40 min.
do N. Jorku	- 9 godz. 15 min.	3 godz. 00 min.
do Rio de Janeiro	-13 godz. 45 min.	4 godz. 25 min.
do Los Angeles	-15 godz. 05 min.	5 godz. 50 min.
do Tokio	-23 godz. 40 min.	9 godz. 20 min.
do Sydney	-27 godz. 50 min.	10 godz. 30 min.

Stan parku samolotowego największych przedsiębiorstw komunikacji lotniczej w Zachodniej Europie w 1964 r. przedstawiał się następująco: Air France /100/, British European Airways /92/, Alitalia /54/, Lufthansa /50/, SAS /46/. Dla porównania podaje się też stan parku samolotowego największych towarzystw Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej: United Airlines /191/, TWA /161/, American Airlines /151/, Pan American /106/, Delta Airlines /84/. Wymienione towarzystwa są największymi dysponentami parku lotniczego wśród przedsiębiorstw lotniczych krajów świata kapitalistycznego.

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że Europa Zachodnia zajmuje poczesne miejsce w systemie lotniczym świata. Jest ona nastawiona wybitnie na rozwój międzynarodowej komunikacji lotniczej. W przypadku przewozów globalnych /na liniach krajowych i zagranicznych łącznie/ zajmuje drugie, po Ameryce Północnej miejsce na świecie. Można wyrazić przypuszczenie, że Europa Zachodnia w międzynarodowej komunikacji lotniczej również w najbliższej przyszłości będzie odgrywać wielką rolę, rozszerzając zakres usług w wymienionym zakresie.

x/ 7 nawiasach liczba eksploatowanych samolotów.

LITERATURA

- [1] Aleksandrowicz R., Podstawy i rozwój lotnictwa. Warszawa 1967.
 [2] Beresowski S., Geografia transportu. Warszawa 1962.
 [3] Informacje lotnicze. Technika lotnicza i astronautyczna 1964, nr 5.

- [4] D o s t a t n i B., Tendencje koniunkturalne w transporcie lotniczym. Technika Lotnicza i Astronautyczna 1969, nr 1.
- [5] L o t n i c z e p o r t y ś w i a t a., Technika Lotnicza i Astronautyczna 1969 nr 1.
- [6] R y b k a T. Koncentracja wśród towarzyszy lotniczych. Życie i Gospodarcze 1961, nr 44.
- [7] S k r z y d ł a t a P o l s k a. Wybrane informacje lotnicze /roczniki 1964-1968/.
- [8] Pfeiler des Weltluftverkehrs. Interavia 1968, nr 10.
- [9] Roczniki I.C.A.O. /International Civil Aviation Organization/ 1960-1966.

Piotr Bębenek

THE PLACE OF WESTERN EUROPE AIR TRANSPORT IN THE WORLD AIR SYSTEM

The paper entitled 'The Place of Western Europe Air Transport in the World Air System' was founded on the author's master's thesis entitled, "The Air traffic of Western Europe".

The thesis has a decidedly wider range of problems than the present publication. The work published in the annals is an extended illustration of the problems which has in up to date data during a development stage.

The objective of the publication has been to grasp and present the regularities and trends projecting on the character of contemporary air transport of Western Europe and its role in the world air system. To solve the problem thus precised the analysis of the problem has been carried out in two different aspects.

These two aspects are: the degree to which the communication space has been mastered by the air transport of Western Europe, and the air transport power in this region of the world.

Петр Бєбенек

МЕСТО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ В АВИАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ МИРА

Резюме

Работа под заглавием "Место воздушного транспорта Западной Европы в авиационной системе мира" основана на материале использованном в дипломной /магистерской/ работе на тему: "Воздушная связь Западной Европы".

В вышеуказанной дипломной работе гораздо шире разрабатывается вопрос чем в настоящей публикации.

Печатанная в ежегоднике работа является как будто иллюстрацией одной из проблем, которая отличается среди других многими актуальными данными.

Цель публикации - представить закономерности и тенденции, отражающиеся на характере современного воздушного транспорта Западной Европы и его роли в авиационной системе мира. Решить эту определенную существенную задачу поможет анализ вопроса, проведенный с точки зрения: а/ -

а/ овладения коммуникационного пространства воздушным транспортом Западной Европы,

б/ перевозной мощности воздушного транспорта в этом районе мира.