

Joanna Hawlena
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Globalizacja jako wyzwanie i szansa dla transportu lotniczego

Większość gałęzi transportu przechodziła klasyczny proces ewolucji od działalności krajowej do globalizacji, natomiast w przypadku lotnictwa jego rozwój niemal od początku odbywał się w warunkach rynku międzynarodowego. Uczestnicząc w procesie globalizacji, transport lotniczy stał się jednym z najważniejszych kreatorów dynamiki budowania ponadnarodowych strategii ekspansji rynkowej. Celem poznawczym zaprezentowanych rozważań jest identyfikacja skutków i współzależności występujących na globalnym rynku pasażerskich usług lotniczych, natomiast cel aplikacyjny zawężono do problematyki zastosowania mechanizmu tworzenia aliansów i fuzji. Bezpośrednie badania umożliwiły empiryczną weryfikację teoretycznych rozważań, a także uzupełnienie analiz opartych na danych wtórnych, z wykorzystaniem metody syntezy przetwarzania informacji źródłowej. Z przeprowadzonych rozważań wynika, że dominację na rynku pasażerskich przewozów lotniczych, w warunkach globalnej konkurencji mogą uzyskać tylko te podmioty, które są zdolne do skonstruowania strategii rozwoju konkurencji, umożliwiającej osiągnięcie określonego zakresu przewag, wyższego poziomu efektywności ekonomicznej i skutecznego przejścia większego zakresu popytu w ramach aliansów strategicznych.

Globalization as a challenge and opportunity for the air transport

Almost every branch of transport went through the classic process of evolution from a domestic business to global operations. In the case of aviation, its development took place within the international market almost from the beginning. By participating in the process of globalization, air transportation has become one of the most important creators of the dynamics in building transnational strategies for market expansion. The cognitive aim of the considerations presented here is to identify the effects and interrelations occurring in the global market of air carriers, while a practical aim focuses on the mechanism of creating alliances and mergers. Direct studies have enabled to verify theoretical considerations empirically, as well as to complement the analyses based on secondary data, using the method of synthesizing the source of information processing. The study shows that the dominance in the global market of air carriers, in conditions of fierce competition, can only be reached by those operators that are able to create a strategy which enables to gain a specific range of advantages. Those carriers must also achieve a higher level of economic effectiveness and take over a wider range of demand within the strategic alliances.

Keywords: air transport, globalization, strategic alliances, fusions, acquisitions

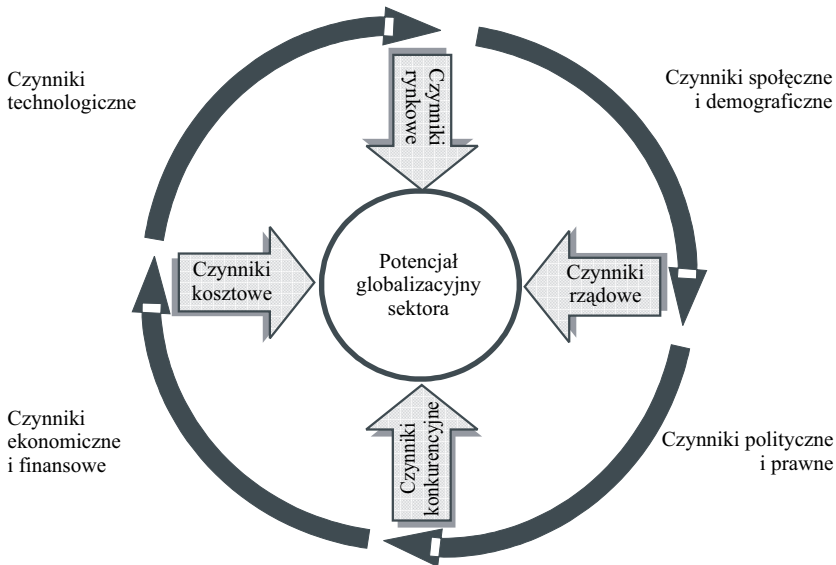
Wprowadzenie

Celem rozważań przeprowadzonych w artykule jest dokonanie oceny skutków oddziaływania procesu globalizacji w sektorze i na rynku pasażerskiego transportu lotniczego. W opinii przeważającej części teoretyków, praktyków i instytucji opiniotwórczych, globalizacja jest najbardziej fundamentalnym procesem dokonującym się we współczesnym świecie, którego skutki powodują największy zakres przemian w rozwoju cywilizacji, gospodarki i stosunków społecznych. Podstawowym celem uczestniczących w nim korporacji jest integrowanie przedsiębiorstw, rynków i gospodarek w jednolity system obejmujący przestrzeń całego świata. Ten proces w sposób najskuteczniejszy jest realizowany w ramach rynku pasażerskiej komunikacji lotniczej, głównie poprzez rozszerzanie sojuszy strategicznych i zawieranych porozumień bilateralnych nawet pomiędzy konkurentami. Globalizacja jest identyfikowana poprzez liczne definicje, jednak żadna z nich nie jest powszechnie akceptowana, ponieważ niezmiernie trudno określić istotę procesu znajdującego się w ciągłym, dynamicznym rozwoju. Z dotychczasowej oceny globalizacji wynika, że generuje zdecydowanie większy zakres wielokierunkowych korzyści niż strat, jednak nie da się przewidzieć rozwoju tego procesu w przyszłości, ponieważ wywołuje on także niekorzystną polaryzację społeczeństw, w wyniku której znaczące grupy ludności nie uczestniczą w generowanych korzyściach.

1. Istota globalizacji

Globalizacja to jeden z najważniejszych procesów o kluczowym znaczeniu dla rozwoju cywilizacji i współczesnej gospodarki. Obejmuje bardzo ważny zakres relacji kształtujących charakter rynków, zachowań podmiotów, motywujących do podejmowania konkurencji i ekspansji oraz budowania przewag i porozumień partnerskich, umożliwiających poszukiwanie skutecznych sposobów zmniejszania poziomu niedoskonałości mechanizmu rynkowego w określonych sektorach. Tak szeroki zakres oddziaływania globalizacji powoduje znaczące skutki społeczne, głębokie przemiany ekonomiczne w ramach podmiotów i procesów rynkowych oraz makrootoczenia, stymulujące dynamikę wzrostu efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności.

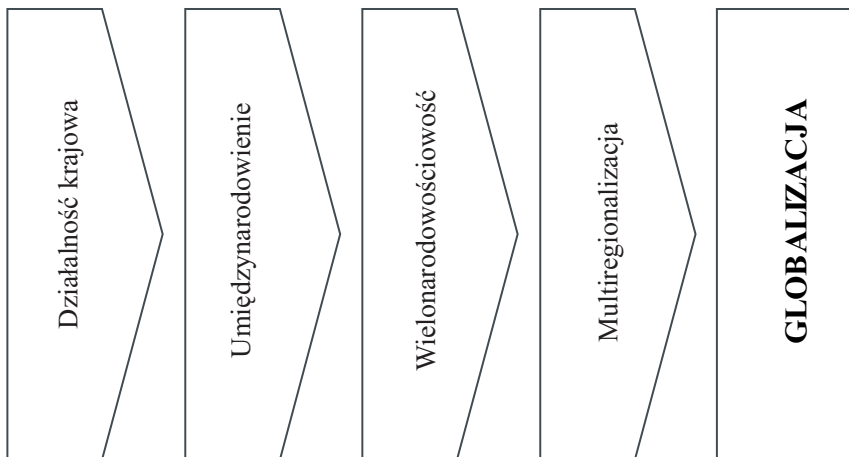
Globalizacja ma swoje umocowanie w określonej filozofii pojmowania rynku, zgodnie z którą nieuchronnym procesem rozwoju cywilizacji jest systematyczna zmiana przechodzenia od „ery bogactwa narodów do ery bogactwa świata” [Kłosiński, Masłowski, 2005, s. 22]. Na kształtowanie tego procesu wpływają określone czynniki, które decydują o dynamice globalizacji sektorów i rynków (rys. 1).



Rys. 1. Makrootoczenie i czynniki globalizacji

Źródło: [Stonehouse i in., 2001, s. 59].

Zidentyfikowane czynniki mają zróżnicowaną skuteczność, która ulega zmianom w czasie i jest zależna od konkretnych uwarunkowań rynku, jednak w każdym otoczeniu powstaje ich określona wypadkowa, decydująca o zakresie i tempie globalizacji, która bez oddziaływania tych sił nie mogłaby zaistnieć. Jej rozwój dokonuje się w zasadzie w sposób ewolucyjny (czasem skokowy) według schematu zaprezentowanego na rysunku 2.



Rys. 2. Proces ewolucji przechodzenia od działalności krajowej do globalnej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Marciszewska, 2001, s. 39].

Globalizacja jako rzeczywisty proces przemian rynkowych znajduje się w stadium permanentnego rozwoju. Jego dynamika charakteryzuje się wielokierunkowymi uwarunkowaniami, z których podstawowe znaczenie mają: kondycja ekonomiczna gospodarek, poziom zasobności i mobilności społeczeństw, jakościowe możliwości techniczno-technologicznej produktywności dóbr i usług oraz poziom wiedzy i zasobów intelektualnych zespołów menadżerskich. Efektywne wykorzystywanie tych uwarunkowań zwiększa możliwość uczestniczenia podmiotów w głównym nurcie globalizacji, której najbardziej spektakularnym skutkiem jest dynamiczny rozwój systemu wolnorynkowej działalności oraz usuwanie ograniczeń przestrzennych, narodowych i protekcyjnych w skali światowej [Gwiazda 2000, s. 7]. Globalizacja powoduje przyspieszenie rozwoju rynków narodowych i regionalnych w kierunku tworzenia ponadnarodowego rynku globalnego, ułatwia swobodny przepływ kapitału, technologii i ludności, umożliwiając rozwój transnarodowych korporacji i sojuszy, które poprzez łączenie niezależnych rynków narodowych tworzą poszerzającą się przestrzeń swobodnej, konkurencyjnej działalności w wymiarze światowym. Powstająca w wyniku rozwoju współczesnej globalizacji ponadnarodowa przestrzeń gospodarcza ułatwia uczestniczącym w jej ramach podmiotom kumulację efektywności techniki, technologii oraz korzyści wynikających ze spójności systemu lojalnościowego oddziaływania na odbiorcę usług. Zwiększająca się w ramach tego procesu skuteczność prowadzenia działalności na coraz bardziej oddalonych rynkach powoduje, że traci znaczenie tradycyjne pojęcie granic, dystansu i miejsca (single world space), natomiast uwidacznia się narastająca konwergencja informatyki, telekomunikacji i rozwoju języka cyfrowego, tworząc niespotykaną dotychczas współzależność pomiędzy rozwojem globalizacji a gospodarką opartą na wiedzy i postępie [Giddens, 2000, s. 252–257].

Globalny porządek świata, stopniowo likwidując granice ekspansji, tworzy eksterytorialny rynek kapitałowy, który podporządkowuje gospodarkę celom mikroekonomicznym. Jego siła oddziaływania obejmuje coraz szerszą przestrzeń globalną, osłabiając władzę i suwerenność państw, dzięki czemu procesy gospodarcze i społeczno-ekonomiczne są w coraz większym stopniu wykorzystywane do zabezpieczenia interesów transnarodowych korporacji. Narastająca wewnątrz-krajowa konkurencja powoduje mobilizację najsilniejszych przedsiębiorstw do poszukiwania nowych rynków sprzedaży usług, aktywizuje przejmowanie globalnego popytu i wzrost współpracy sojuszniczej. Te działania są podstawą poprawy efektywności ekonomicznej i pozycji rynkowej oferentów, co powoduje, że procesu globalizacji nie da się zatrzymać, a przedsiębiorstwa, które chcą osiągnąć sukces w wymiarze światowym, muszą uczestniczyć w nurcie globalnych przemian rynkowych.

Proces globalizacji powodujący permanentne rozszerzanie rynków i liberalizację istniejących ograniczeń powinien sprzyjać nie tylko rozwojowi transnaro-

dowych korporacji usługowych, lecz także społeczeństwu, tworząc korzystne warunki dla wzrostu popytu. Podmioty tego procesu powinny także być głównymi beneficjentami jego korzystnych skutków. W praktyce nie istnieje jednak tak prosta zależność. Znaczne korzyści z globalizacji światowego rynku czerpią głównie transnarodowe korporacje, natomiast poszczególne grupy społeczne w zróżnicowanym stopniu (zob. rozdział 5). Nie hamuje to jednak dążenia do pomnażania korzyści, natomiast aktywizuje proces ciągłego doskonalenia lotniczej działalności eksploatacyjnej, w którym poszczególne podmioty mają zróżnicowane szanse, zależne od aktualnego poziomu potencjału konkurencyjności. Wyraźne różnice w zasobach firm są zauważalne w konstruowaniu określonej strategii konkurowania. Silne pod względem eksploatacyjnym i ekonomicznym przedsiębiorstwa skupiają się na problemach: „jak nie dać się skopiować, naśladować”? Natomiast posiadające niższy potencjał konkurencyjny: „jak doganiać, naśladować, upodabniać się do liderów?” [Stankiewicz, 1999, s. 266]. Strategie konkurencyjne wykazują, że w warunkach globalizacji pierwsza grupa podmiotów główną aktywność skupia na umacnianiu przewagi i dominacji oraz uzyskaniu pozycji lidera, natomiast dla drugiej liczącym się sukcesem jest zmniejszanie dystansu do tych przedsiębiorstw.

2. Globalizacja jako pojęcie naukowe i proces gospodarczy

Mimo szerokiego oddziaływania i zwiększającej się dynamiki, globalizacja jako pojęcie naukowe i proces gospodarczy, ze względu na zmieniające się jej cechy, nie jest rozumiana jednoznacznie. Dostępne źródła wskazują, że do tej pory nie opracowano jednolitej, precyzyjnej i powszechnie akceptowanej definicji tego terminu, natomiast istnieje szeroki wachlarz interpretacji jej charakteru i specyficznych cech. W opracowaniach teoretycznych spotyka się liczne próby diagnozowania i definiowania pojęcia, które jednak jak dotąd nie pozwoliły na jednoznaczne i wyczerpujące określenie kompleksowości tego procesu. O stopniu jego skomplikowania świadczą liczne definicje sformułowane w pracach naukowych wielu autorów.

Szeroki zakres interpretacji można dostrzec na przykładzie wybranych definicji. Według Z. Pierścionka „Globalizacja to ogólnie biorąc wysoko zaawansowane, kompleksowe umiędzynarodowienie, polegające z jednej strony na ekspansji na światowe rynki zbytu, a z drugiej na pełnym wykorzystaniu światowych czynników produkcji” [Pierścionek, 2006, s. 454]. W rozważaniach A. Zorskiej „Globalizacja działalności gospodarczej jest to dokonujący się na świecie długofalowy proces integrowania coraz większej liczby krajowych gospodarek ponad ich granicami, dzięki rozszerzeniu oraz intensyfikowaniu wzajemnych powiązań (in-

westycyjnych, produkcyjnych, handlowych, kooperacyjnych), w wyniku czego powstaje ogólnoświatowy system ekonomiczny o dużej współzależności i znaczących reperkusjach działań podejmowanych/toczących się nawet w odległych krajach” [Zorska, 2002, s. 20]. Nieco inne podejście zaprezentowali. Stonehouse, Hamill, Campbell i Purdie stwierdzając, że „[...] definiujemy globalizację rynków miarą, według której rynek charakteryzuje się ogólnie podobnymi potrzebami klientów, klientami globalnymi i globalnymi segmentami rynku. Globalizacja sektora oznacza zasięg, w jakim działania członków danego sektora są konfigurowane i koordynowane globalnie w celu osiągnięcia wartości dodanej” [Stonehouse i in., 2001, s. 7].

Analiza istniejących w literaturze licznych definicji wykazuje, że ich treści wzajemnie się nie wykluczają, a raczej są względem siebie komplementarne. Niemniej jednak współczesne definiowanie globalizacji wymaga rozszerzonej interpretacji, ponieważ ten proces został wzbogacony o nowe zakresy oddziaływania. Dynamiczna zmienność uwarunkowań rynkowych powoduje, że ujęcie tak szerokiej problematyki w jednoznacznej definicji okazuje się zadaniem niezmiernie trudnym. Mimo przekonania, że nowa definicja prawdopodobnie także nie spełni wszystkich oczekiwań, należy podjąć próbę jej określenia.

We współczesnych uwarunkowaniach przez globalizację należy rozumieć:

- zbudowanie jednego zintegrowanego rynku światowego umożliwiającego produkcję, podaż i dystrybucję towarów oraz usług na wielką skalę wraz z ich specjalizacją;
- pogłębianie międzynarodowych powiązań w sferze ekonomicznej, społecznej, kulturowej, poprzez znoszenie barier utrudniających ekspansję;
- przestawienie działań, oczekiwań oraz mentalności zarządczych zespołów gospodarczych i społeczeństw z narodowych (lokalnych) na ponadnarodowe;
- zachowanie równowagi między uniwersalną światową standaryzacją podaży, a odrębnością lokalną w sferze potrzeb konsumenckich;
- tworzenie wolnego światowego systemu wzajemnych przepływów wiedzy, informacji, techniki, technologii, kapitału, systemów organizacji i doświadczeń;
- uproszczenie procesu wdrażania nowoczesnych, efektywniejszych i konkurencyjnych rozwiązań naukowych, technicznych, technologicznych i organizacyjnych w przestrzeni międzynarodowej;
- tworzenie światowego systemu bezpieczeństwa, ochrony gospodarek i społeczeństw przed skutkami terroryzmu, konfliktami zbrojnymi i głodem zapewniającego sprawiedliwy udział społeczeństw w korzyściach wynikających z rozwoju tego procesu [Hawlena, 2012, s. 23].

3. Rynek lotniczy w warunkach globalizacji

Sektorem, który w początkach XXI w. funkcjonuje w głównym nurcie globalizacji działalności rynków oraz w warunkach silnej konkurencji jest transport lotniczy. Pod szczególnym wpływem skutków tego procesu jest rynek lotniczych przewozów pasażerskich, rozwijający się w międzynarodowym otoczeniu konkurencyjnym, ciągłym poszukiwaniu nowych obszarów ekspansji, doskonaleniu procesu eksploatacji, poprawy zyskowności i poziomu komfortu obsługi pasażerów oraz realizacji wymagań związanych z ochroną środowiska.

Większa niż w innych rodzajach transportu możliwość skutecznej globalizacji rynku lotniczych pasażerskich przewozów wynika z faktu, iż na relatywnie wczesnym etapie rozwoju tych usług zlikwidowano wiele niedoskonałości mechanizmu rynkowego. Można stwierdzić, że swoistym fenomenem transportu lotniczego jest jego dynamiczny rozwój, skuteczne stosowanie innowacji techniczno-technologicznych, przeobrażeń funkcjonalnych i organizacyjnych oraz bardziej ofensywna ekspansja rynkowa w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Układ ekonomicznych relacji w tym sektorze sprzyjał rozwojowi procesów konkurencyjnych, co stało się efektywnym źródłem korzystnych mikro- i makroekonomicznych skutków w postaci długotrwałej zdolności do utrzymania przez podmioty pasażerskich usług lotniczych ekonomicznej równowagi, rozwoju, podnoszenia poziomu jakości świadczonych usług, dynamicznej ekspansji oraz umacniania pozycji na istniejących i nowych rynkach.

W pełni zatem uzasadniony jest pogląd, że „transport lotniczy wraz z Internetem określanymi jest mianem filaru, podstawy czy wręcz infrastruktury globalizacji” [Ruciński, 2009, s. 176]. Globalizacja obejmująca coraz większą przestrzeń staje się silnym impulsem wpływającym na rozwój komunikacji lotniczej i rozszerzania rynkowej ekspansji. Charakterystyczne cechy i tendencje rozwojowe transportu lotniczego świadczą, że jest on najbardziej typowym przykładem sektora globalnego, w którym funkcjonuje najistotniejszy mechanizm równoważenia działalności w skali globalnej i lokalnej oraz istnieje największy potencjał umożliwiający globalizację innych dziedzin działalności [Marciszewska, 2001, s. 83].

Zawężające się przestrzenie ekspansji rynkowej powodują, że przedsiębiorstwa usług lotniczych nieuczestniczące w globalnym rynku w wymiarze światowym, mogą zostać zmarginalizowane. W tej sytuacji nie stają one przed decyzją, czy wziąć udział w tym procesie, lecz kiedy go rozpocząć, ponieważ spóźniona inicjatywa wiąże się z wyższymi kosztami i znacząco ogranicza możliwość włączenia się w główny nurt tych przemian. Tak kształtujące się uwarunkowania wpłynęły na decyzję PLL LOT, które za cel strategiczny uznały akces do sojuszu Star Alliance. W wyniku tej decyzji największy narodowy przewoźnik polski

uczestniczy w głównym nurcie globalizacji, zyskując korzystniejszą pozycję na światowym rynku pasażerskiej komunikacji lotniczej.

Podstawowym celem, do którego prowadzi proces globalizacji, jest zbudowanie jednego rynku obejmującego przestrzeń całego świata. Te dążenia są najbardziej widoczne w działalności podmiotów pasażerskiej komunikacji lotniczej. Według A. Rucińskiego „[...] transport lotniczy kreuje i przyspiesza procesy globalizacji, a jednocześnie sam tym procesom podlega. Jest on typowym przykładem sektora o wyraźnych cechach globalnych. W tej sytuacji można mówić o globalnej konkurencji na rynku przewozów lotniczych i stąd wynika konieczność stosowania strategii i działań globalnych” [Ruciński, 2009, s. 176].

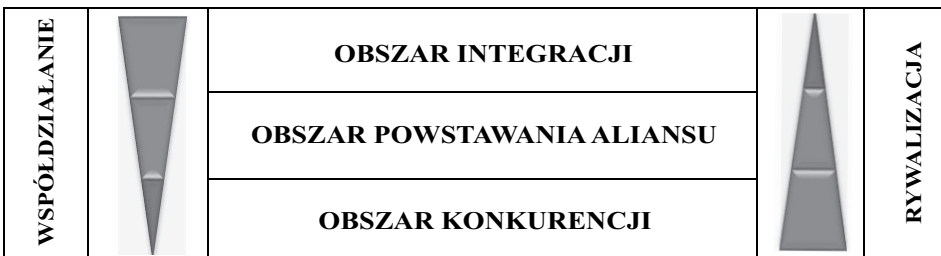
Globalizacja rynku pasażerskiej komunikacji lotniczej wynika ze skutków istnienia wielu procesów. Do głównych należy zaliczyć dążenie do swobodnej konkurencyjnej działalności w wymiarze światowym, poprawy efektywności ekonomicznej podmiotów przez aktywne przejmowanie popytu, ekspansję rynkową, zawieranie sojuszy partnerskich oraz dokonywanie fuzji i przejęć. Są to podstawowe działania, od których w znacznym stopniu zależy tempo rozwoju globalizacji.

4. Rola aliansów w procesie globalizacji

Dynamikę globalizacji kreują w głównej mierze strategiczne sojusze i najsilniejsze ekonomicznie międzynarodowe korporacje gospodarcze. Preferowane przez te podmioty zachowania rynkowe tworzą wzorce, do których starają się dostosować firmy zmierzające do uczestnictwa w głównym nurcie globalnych przemian. W celu uzyskania większych korzyści z uczestnictwa w globalnym rynku, przedsiębiorstwa lotnicze zwiększają swoją aktywność w strategicznych strukturach sojuszniczych (aliansach). Indywidualne poszukiwanie wyższego poziomu satysfakcjonującej pozycji rynkowej nie gwarantuje powodzenia, z tego względu uzyskanych korzyści z uczestnictwa w globalnym rynku wymaga wypracowania nie tylko racjonalnych porozumień bilateralnych, ale przede wszystkim sojuszniczych, w tym głównie związanych z uczestnictwem lub współpracą z najważniejszymi podmiotami aliansów strategicznych. Takie podejście wymaga podjęcia strategii poszerzania globalnej kooperacji, w ramach której poza aktywnym przejmowaniem coraz większej części światowego popytu zakłada się racjonalne wykorzystanie lokalnych potrzeb konsumenckich, wystandaryzowanej usługi globalnej i ograniczenia możliwości wystąpienia regionalnej przewagi konkurencyjnej.

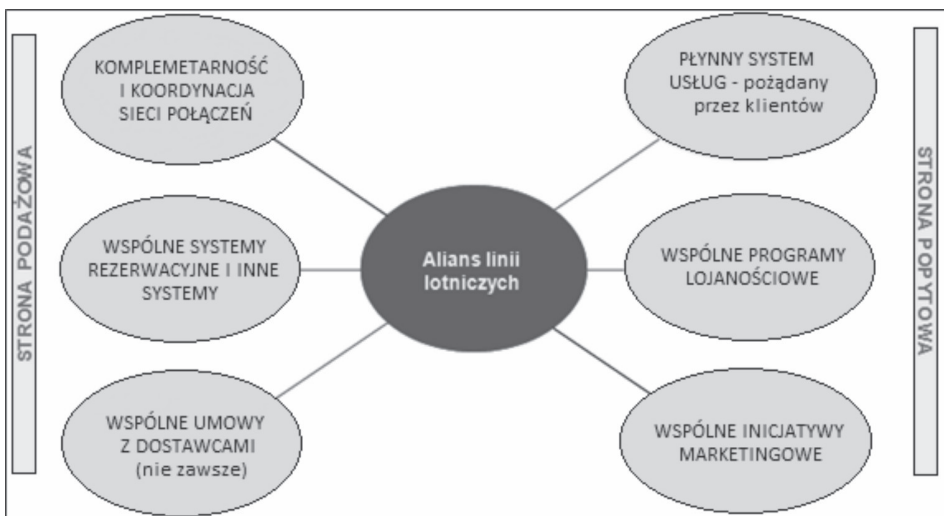
W XXI wieku najkorzystniejszym sposobem kumulacji korzyści związanych z globalizacją jest integracja w ramach najsilniejszych sojuszy. Proces ich powstawania zaprezentowano na rysunku 3. W sektorze transportu lotniczego dyna-

mika budowania aliansów ma tendencję wzrostową, ponieważ są one uznawane za najskuteczniejszy sposób uzyskania pozycji globalnego przewoźnika, zwiększenia zakresu ekspansji, obniżki kosztów zakupu i utrzymania taboru oraz pozyskania bardziej efektywnych instrumentów strategicznego zarządzania przedsiębiorstwem. Udział aliansów strategicznych w lotniczej działalności rynkowej powoduje zmianę uwarunkowań konkurencyjnych, wzmacniając pozycję partnerów w stosunku do rywali rynkowych, dostawców i klientów. Ogranicza również zakres i skutki ryzyka przy jednoczesnym zachowaniu autonomii organizacyjnej i prawnej, przez co umacniają się więzi współpracy pomiędzy firmami, prowadząc do konsolidacji sektora. Znaczenie sojuszy w procesie rozwoju globalizacji wynika z zakresu metod operacyjnych realizowanych zarówno po stronie popytowej, jak i podażowej (rys. 4).



Rys. 3 Powstawanie aliansu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Romanowska, 2009, s. 183].



Rys. 4. Metody operacyjne sojuszy

Źródło: [Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski, 2010, s. 33].

Siłą lotniczych aliansów strategicznych jest możliwość efektywnego dysponowania instrumentami umożliwiającymi szybką i gruntowną ocenę zaistniałych niepowodzeń i przewidywanych wahań koniunktury w sektorze i gospodarce. Posiadając wyspecjalizowane zespoły analityczno-koordynujące, wypracowały perfekcyjne mechanizmy wczesnej oceny posunięć rywali oraz dostosowania własnej strategii do zmiennych warunków rynkowego otoczenia. Ich zaletą jest możliwość nieograniczonego zakresu łączenia się międzynarodowych korporacji lotniczych na zasadzie dobrowolności i autonomii prowadzenia indywidualnej działalności z członkami innych sojuszy, realizowanej na podstawie umów bilateralnych. Alianse, w ramach których podmioty zyskują wyjątkowo szeroki wolumen korzyści, generują także określony zakres negatywnych skutków (tabela 1).

Tabela 1. Skutki zawierania aliansów strategicznych

Skutki pozytywne	Skutki negatywne
Znalezienie partnera wspierającego dany projekt	Udostępnienie własnej wiedzy i kompetencji, co może prowadzić do kradzieży pomysłów, przejmowania klientów, a nawet szpiegowania
Podział kosztów i ryzyka pomiędzy aliantów	Wzrost konfliktów w przedsiębiorstwie i brak synchronizacji kompetencyjnej
Dostęp do niezbędnej wiedzy i specyficznych umiejętności	Trudność wyboru, czy być lojalnym wobec firmy, czy wobec aliansu
Wejście na nowe rynki	Problemy z ustaleniem długoterminowej strategii i podziałem zysków
Zachowanie pewnego stopnia odwracalności decyzji strategicznych	Możliwe zagrożenie dla zmieniających się interesów partnerów

Źródło: [Rymarczyk (red.), 2006, s. 399].

W poszukiwaniu sposobów ich eliminacji lub ograniczenia coraz częściej wykorzystuje się nowy proces ekonomiczny określany pojęciem „kooperencji”, polegającej na jednoczesnym ścieraniu się dwóch przeciwstawnych strumieni relacji: kooperacji i konkurencji. Ten rodzaj relacji występuje w każdym segmencie pasażerskich usług lotniczych, stanowiąc kompatybilny układ strumieni kooperacyjnych i konkurencyjnych, tworzących szerokie pole współpracy w miejsce jednostkowych działań podejmowanych w każdym nurcie oddzielnie [Cygler, 2009, s. 18].

Wyraźnym wyznacznikiem wzrostu natężenia procesu globalizacji w komunikacji lotniczej jest narastający zakres fuzji, z których najważniejsze w okresie ostatnich lat zaprezentowano w tabeli 2.

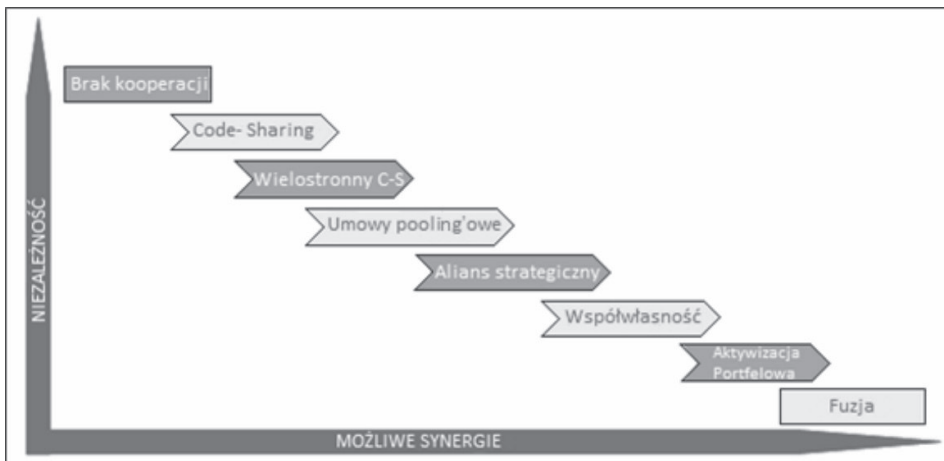
Satysfakcjonująca konsumpcja korzyści wynikających z procesu globalizacji jest w coraz większym stopniu zależna od uczestnictwa w aliansach i zawierania

efektywnych fuzji. Realizacja tych procesów wymaga ciągłej kalkulacji korzyści wynikających z niezależności i możliwych do uzyskania efektów synergicznych (rys. 5).

Tabela 2. Największe fuzje w lotnictwie w latach 2004–2010

Przedsiębiorstwa lotnicze	Rok połączenia
Air France i KLM	2004
Delta AirLines i Northwest	2008
Avianca (Kolumbia) i TACA Ltd (Karaiby)	2009
British Airways i Iberia	2010
United Airlines i Continental Airlines	2010

Źródło: [Hawlana, 2012, s. 61].



Rys. 5. Formy konsolidacji linii lotniczych

Źródło: [Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski, 2010, s. 29].

Korzyści wynikające z synergii potencjałów kooperantów są coraz bardziej znaczące, ponieważ poza efektami uzyskiwanymi przez przedsiębiorstwa prowadzą także do korzystnej konsolidacji linii lotniczych. Efektywne wykorzystanie tych procesów staje się kluczową działalnością, determinującą dynamikę rozwoju globalizacji.

5. Negatywne skutki globalizacji

Ocena procesu globalizacji wykazuje, że powoduje on zarówno pozytywne, jak i negatywne skutki. Dla ponadnarodowych korporacji ten proces ma niemal same zalety, natomiast dla pozostałych podmiotów i znacznej części społeczeństwa ma także istotne wady. Do spektakularnych efektów globalizacji można zaliczyć gwałtowny wzrost międzykontynentalnej komunikacji lotniczej, powodującej niespotykaną wcześniej kompresję czasu i przestrzeni, wzrost handlu światowego oraz przepływów kapitałowych, których głównym beneficjentem są transnarodowe korporacje. W wyniku narastającej globalnej konkurencji następuje relatywna obniżka cen usług, co czyni ten proces korzystnym dla odbiorców.

Równoległe z rozwojem coraz intensywniej występują związane z tym procesem negatywne skutki, do których należy zaliczyć:

- sprzeczność pomiędzy interesem globalnym przedsiębiorstw a ogółem społeczeństwa, wynikająca z „błędu założenia” polegającym na przekonaniu, że to, co jest racjonalne z punktu widzenia jednostkowych podmiotów, jest racjonalne także dla całej zbiorowości (sprzeczność między interesem mikro i makroekonomicznym);
- dezorganizację rynków krajowych w wyniku narastającego procesu zastępowania własnych „droższych” pracowników obcymi, o wiele „tańszymi” i bardziej zdyscyplinowanymi; ten proces aktywizuje niepokoje społeczne, prowadzi do deprecjacji świadczeń socjalnych i realnych płac;
- narastającą polaryzację społeczeństw na grupę mobilnych inwestorów i wysokiej klasy specjalistów, uzyskujących w warunkach globalizacji nieskrępowane możliwości rozwoju, oraz podmiotów lokalnych, producentów surowców, średnio i mniej zasobnych segmentów ludności korzystających w coraz mniejszym stopniu z efektów globalizacji;
- uzależnienie rządów, głównie słabszych ekonomicznie państw od inwestycyjnego kapitału globalnych korporacji, który niejednokrotnie przekracza wielkość ich narodowego dochodu; jego uzyskanie w coraz większym stopniu zależy od wielkości ulg, zwolnień, subwencji i różnorodnych ułatwień zwiększających koszty, które ponoszą lokalne społeczności;
- posiadanie monopolu na uzyskiwanie strategicznych informacji, które stały się najdroższym towarem i z tego powodu dostępnym jedynie dla elity finansowej;
- nieumiejętność zbudowania skutecznego mechanizmu zapobiegania załamaniom światowej koniunktury oraz recesjom; w przestrzeni globalnych relacji, strukturalne kryzysy przestają być zjawiskiem lokalnym, a powstające w dowolnym miejscu dotyczą wszystkich znaczących rynków świata;

– ułatwienie nieograniczonego przenikania kryminalnych struktur w dowolny punkt świata i trudną obronę przed ich infiltracją [Ruciński, 2009, s. 176].

Przedstawione problemy stanowią jedynie część negatywnych aspektów globalizacji świadczących, że ten proces tworzy istotny zakres społecznie nieakceptowanych skutków. Jego dynamika ma tendencję rosnącą, co wykazuje, że wymaga coraz bardziej wnikliwej i wszechstronnej oceny [Stiglitz, 2005, s. 19]. Globalizacja jako jeden z najważniejszych procesów społeczno-gospodarczych, nie może być identyfikowana wyłącznie na podstawie kryteriów ekonomicznych. Jej celem powinna być także szeroko pojęta funkcja społeczna. Właściwa realizacja tego aspektu może przesądzić o tempie rozwoju i przyszłości globalizacji. Świadczy o tym rosnąca aktywizacja protestów antyglobalistów, która może spowodować, że ten proces zacznie ewaluować w innym kierunku.

Podsumowanie

Rozważania przeprowadzone w artykule zostały skoncentrowane na problematyce dotyczącej czynników determinujących funkcjonowanie sektora i rynku pasażerskich przewozów lotniczych w warunkach procesu globalizacji. Z przeprowadzonej oceny i związanych z nim uwarunkowań wynika, że rozwoju komunikacji lotniczej nie można rozpatrywać w sposób wyizolowany, w oddzieleniu od procesów gospodarczych, ponieważ są one ze sobą ściśle związane i wymagają jednoczesnej oceny. W dynamicznie zmieniających się uwarunkowaniach rynku i jego otoczenia, efektywne funkcjonowanie podmiotów pasażerskich przewozów lotniczych zależy w największym stopniu od trafności podejmowanych przez ich zarządy autonomicznych decyzji. Kluczowe znaczenie mają działania skutkujące akcesją w regionalnych porozumieniach i globalnych sojuszach strategicznych, stanowiących własny, wykreowany w ramach sektora transportu lotniczego proces globalizacji, służący zbudowaniu silnych powiązań kooperacyjnych, zapewniających uczestnictwo w głównym nurcie przemian rynkowych.

Na aktualnym etapie rozwoju światowej gospodarki, globalizacja generuje przewagę pozytywnych skutków i korzystnie wpływa na rozwój sektora i rynku pasażerskich przewozów lotniczych. Niepodważalny jest również silny wpływ komunikacji lotniczej na dynamizowanie procesu globalizacji wielu dziedzin działalności gospodarczej, handlowej i turystycznej, co sprawia że ten kierunek przemian ma istotną szansę dalszego rozwoju.

Mimo że globalizacja decyduje o stopniu gospodarczej konkurencyjności państw i regionów, kreując dogodne warunki budowania przewag i zwiększania udziału transnarodowych korporacji w strukturze korzyści, tworzy również okre-

ślony zakres skutków negatywnych. Jednak ten proces najskuteczniej i najefektywniej aktywizuje rozwój gospodarczy świata. Jego kluczowe znaczenie wynika z faktu, że bez transportu lotniczego następowałby znacznie wolniejszy proces globalizacji, a bez globalizacji nie byłoby dynamicznego rozwoju transportu lotniczego.

Bibliografia

- Cygler J., 2009, *Kooperencja przedsiębiorstw. Czynniki sektorowe i kooperacyjne*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa.
- Giddens A., 2000, *How Globalization is Reshaping Our Lives*, Cambridge University Press, New York.
- Gwiazda A., 2000, *Globalizacja i regionalizacja gospodarki światowej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Hawlena J., 2012, *Konkurencja na rynku lotniczych przewozów pasażerskich w warunkach globalizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
- Kłosiński K.A., Masłowski A., 2005, *Globalizacja sektora usług w Polsce*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski – prace analityczne*. Umowa nr 268/2009, 2010, Ministerstwo Infrastruktury. Departament Lotnictwa.
- Marciszewska E., 2001, *Globalizacja sektora usług transportu lotniczego*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa.
- Pierścionek Z., 2006, *Strategie konkurencji i rozwoju przedsiębiorstwa*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Romanowska M., 2009, *Planowanie strategiczne w przedsiębiorstwie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Ruciński A., 2009, *Transport lotniczy*, [w:] W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport, aktualne problemy integracji z UE*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Rymarczyk J. (red.), 2006, *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Stankiewicz M.J., 1999, *Budowanie potencjału konkurencyjności przedsiębiorstwa*, TNOiK Dom Organizatora, Toruń.
- Stiglitz J.E., 2005, *Globalizacja*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Stonehouse G., Hamill J., Campbell D., Purdie T., 2001, *Globalizacja, strategia i zarządzanie*, Felberg SJA, Warszawa.
- Zorska A., 2002, *Ku globalizacji*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.