

## Literatura

1. Kaspar C., *Współzależność między turystyką a środkami transportu*, „Problemy ekonomiczne turystyki”, Departament Ekonomiczny GKKFiT, Warszawa, 2000.
2. Sobczyszczak L., *Rola tanich linii lotniczych w obsłudze ruchu turystycznego*, Praca magisterska, Biata Podlaska, 2012.
3. Czownicki J., D. Kaliński, E. Marciszewska, *Transport lotniczy w gospodarce rynkowej*, SGH Warszawa, 1992.
4. [http://www.icao.int/publications/Documents/9975\\_ru.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/9975_ru.pdf), data odczytu 25.08.2012.
5. Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.
6. Meyer B., *Obsługa ruchu turystycznego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2008.
7. Żylicz M., *Prawo międzynarodowego transportu lotniczego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 1995.
8. [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/statystyki/porty\\_09\\_11.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/porty_09_11.pdf).
9. Biolkowicz Z., „Dokąd lecimy” *Ruch turystyczny*, sierpień 2009.
10. <http://www.airfleets.net/flottecie/Wizz%20Air.htm>8. Adamów-Białkowicz Z., *Tanio niestety już było*, Rynek turystyczny marzec 2003.
11. [http://www.ulc.gov.pl/\\_download/publikacje/\\_analiza\\_ryнку\\_11.pdf](http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje/_analiza_ryнку_11.pdf).
12. <http://wyborcza.biz/biznes/51,100896,12601617.html?i=2>.

## **Bezpieczeństwo i ryzyko podróżowania tanimi liniami lotniczymi** **Security and risk of low-cost airline traveling**

**Головач Э.П.**, профессор, д.т.н.,

УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест

**Рубахов А.И.**, профессор, д.э.н., д.т.н.,

Академия Физического Воспитания Юзефа Пилсудского, г. Варшава

**Golovach E.P.** Professor, Doctor of Science,

Brest State Technical University, Brest

**Rubahov A.I.**, Ph.D., D.Sc.,

Academy of Physical Education of Jozef Pilsudski, Warszawa

### *Anotacja*

*Decydując się na podróż samolotem, jednym z najważniejszych czynników jakie potencjalny turysta bieżą pod uwagę jest kwestia bezpieczeństwa. Szczególnego znaczenia ten czynnik nabiera zwłaszcza w dobie nagłaśnianych i szeroko omawianych katastrof lotniczych w różnych częściach świata oraz bankructwie tanich linii lotniczych w ostatnich latach. W referacie zostali omówione czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo i ryzyko podróżowania tanimi liniami lotniczymi. Przedstawione obszary z największą liczbą ofiar wypadków cywilnych statków powietrznych.*

### *Annotation*

*When you decide to travel by plane, one of the most important factors which potential tourists take into consideration is the issue of safety. This factor takes special importance especially when air catastrophes in different parts of the world and the collapse of low-cost airlines in recent years are publicized and widely discussed. The factors that influence to the safety and risks of low-cost airline traveling had been discussed in the paper. There are presented areas with the highest number of fatalities of civil aircraft.*

*Słowa kluczowe: ruch turystyczny, tanie linie lotnicze, ryzyko, bezpieczeństwo.*

*Keywords: tourism, low cost airlines, risk, safety.*

Ważnym czynnikiem mającym wpływ na obecną pozycję lotnictwa w przewozach pasażerskich miało powstanie na początku lat siedemdziesiątych XX wieku w Stanach Zjednoczonych tanich linii lotniczych. Oferując usługi za relatywnie niższe ceny stały się mocną konkurencją dla tradycyjnych przewoźników, osiągając coraz lepsze wyniki na rynku.

Na kontynencie europejskim największy rozwój tanich linii lotniczych notuje się na okres połowy lat dziewięćdziesiątych XX wieku oraz początku XXI wieku. Istotny wpływ miało wejście do Unii Europejskiej państw Europy Wschodniej m.in. Polski i Węgier. Korzystne uregulowania prawne w sprawie lotnictwa obowiązujące na terenie Unii przyczyniły się do powstania wielu tanich linii, które obecnie stawiane są w czołówce największych przewoźników europejskich. Pojawienie się tanich linii lotniczych w regularnych przewozach pasażerskich w pewnym stopniu zrewolucjonizowało podróżowanie. Wzrost konkurencyjności idący w parze z szybkim rozwojem tych linii wywołał pozytywny skutek zarówno w warunkach podróżowania nimi jak też w malejących cenach biletów. Globalizacja i szeroko rozpowszechniony w dzisiejszych czasach Internet ułatwiają rezerwowanie miejsc, biletów oraz całych wycieczek organizowanych przez biura podróży.

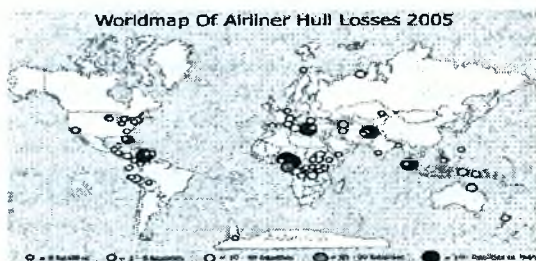
Jednym z najważniejszych czynników jakie analizujemy decydując się na podróż samolotem, jest kwestia bezpieczeństwa. Szczególnego znaczenia nabiera on zwłaszcza w dobie nagłaśnianych i szeroko omawianych w mediach katastrof lotniczych w różnych częściach świata. Warto zauważyć, iż pasażerski transport lotniczy jest stosunkowo przyjemny i bezpieczny. Świadczą o tym regularne statystyki prowadzone m.in. przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, linie lotnicze bądź producentów samolotów. Można zwrócić uwagę na procedury bezpieczeństwa przeprowadzane na lotnisku bezpośrednio przed wylotem. Są one coraz bardziej szczegółowe i nie dopuszczają do wnoszenia na pokład samolotu niebezpiecznych substancji i przedmiotów. Największe ograniczenia dotyczą bagażu kabinowego i strefy zastrzeżonej lotniska, gdzie zabrania się wnoszenia m.in. ostrych przedmiotów, substancji toksycznych i łatwopalnych, broni, materiałów wybuchowych itd. Natomiast obowiązujące od 6 listopada 2006 r. nowe przepisy dotyczą wzmożonej kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego na okoliczności przewożonych płynów oraz innych zabronionych przedmiotów.

Zanim dojdzie do kołowania samolotu po pasie i do startu, odbywa on szczególną kontrolę prowadzoną przez licencjonowanych pracowników decydującą o dopuszczeniu go do lotu. Zarówno licencje wysoko wykwalifikowanych pracowników oraz pilotów jak również stan techniczny samolotów są regularnie nadzorowane przez służby lotnictwa cywilnego.

Piloci oprócz posiadania wysokich kwalifikacji, muszą przechodzić rygorystyczne testy psychologiczne, w ramach których bada się ich zachowania w różnych sytuacjach. Ponadto samoloty pasażerskie posiadające dwa lub więcej silników skonstruowane są w taki sposób, aby w razie awarii któregoś z nich mogły bez problemu dokończyć lot tylko z jednym silnikiem. Dodatkowo, w celu zapewnienia pasażerom dodatkowej pewności co do jakości i bezpieczeństwa określonego przewoźnika odpowiednie agencje m.in. Urząd Lotnictwa Cywilnego stosują tzw. *czarną listę* czyli wykaz przewoźników, których zwyczajnie należy unikać. Zwykle są to linie objęte zakazem wykonywania połączeń do Unii Europejskiej z różnych powodów. Na liście może znaleźć się każdy przewoźnik, który nie spełnia określonych kryteriów bezpieczeństwa, lub którego maszyny ulegały w ostatnich latach częstym usterkom

bądź wypadkom. W niektórych przypadkach regulacje ograniczone są jedynie do możliwości eksploataowania wyłącznie określonych statków powietrznych[1]. Obecnie takim zakazem całkowicie lub częściowo podlegają m.in. IranAir, Air Astana, AfriJet czy też linie lotnicze z Gwinei Równikowej, Angoli, Gabonu czy Demokratycznej Republiki Kongo.

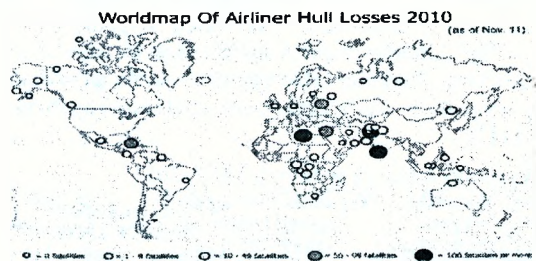
Warto zwrócić uwagę, iż właśnie w rejonach objętych zakazem wykonywania lotów do Unii Europejskiej najczęściej dochodzi do katastrof samolotów pasażerskich z największą liczbą ofiar. W raporcie przygotowywanym regularnie przez niemieckie centrum badań nad bezpieczeństwem lotów JACDEC, możemy przyjrzeć się dokładnie obszarom z największą liczbą ofiar wypadków cywilnych statków powietrznych w ostatnich latach. Wyniki przedstawiają się następująco (Rys. 1a, 1b, 1c)



a) Obszary z największą liczbą śmiertelnych ofiar wypadków lotniczych w roku 2005



b) Obszary z największą liczbą śmiertelnych ofiar wypadków lotniczych w roku 2008



c) Obszary z największą liczbą śmiertelnych ofiar wypadków lotniczych w roku 2010

Rysunek 1 – Obszary z największą liczbą ofiar wypadków cywilnych statków powietrznych

Źródło: www.jacdec.de

Jak widać koncentracja obszarów z największą liczbą ofiar śmiertelnych w wypadkach lotniczych od kilku lat jest niemal bez zmian i dotyczy głównie regionu Afryki Środkowej, obszaru Oceanu Indyjskiego oraz państw na Bliskim Wschodzie.

Jedną z głównych przyczyn jest korzystanie z przestarzałej floty maszyn, nie nadających się do lotów pasażerskich, które państwa Afrykańskie kupują po niskich cenach od krajów europejskich. Samoloty te, często wysłużone, stanowią zagrożenie dla pasażerów ze względu na często powtarzające się usterki techniczne podczas lotu co często kończy się katastrofą. Nie bez znaczenia jest fakt stosunkowo nisko wykwalifikowanej kadry pilotów i kontrolerów lotów w porównaniu do standardów europejskich. Ma to bezpośredni wpływ na liczbę turystów decydujących się korzystać z podróży samolotem do wymienionych obszarów. Przestarzała infrastruktura lotnicza powoduje niechęć do korzystania z tego typu usług, a narastająca obawa przed katastrofą w powietrzu nienowoczesnych samolotów skutecznie zniechęca turystów do podróży.

Analizując przyczyny wypadków lotniczych na świecie można dostrzec, iż większość zdarzeń spowodowana jest tzw. „czynnikiem ludzkim”, czyli błędami załogi pokładowej. Są to czynniki wynikające głównie z uwarunkowań indywidualnych jednostki oraz jej otoczenia takie jak: przemęczenie, niedotlenienie, dezorientacja, odwodnienie itd. Spowalniają one reakcję pilota doprowadzając do osłabienia refleksu, zaburzeń wzroku oraz osłabiając zdolność do podejmowania prawidłowych decyzji. W 2009 r. Civil Aviation Authority, organizacja sprawująca kontrolę nad lotnictwem w Wielkiej Brytanii ogłosiła, że „czynnikiem ludzki” czyli szeroko rozumiany błąd załogi był przyczyną 75% wypadków z udziałem cywilnych samolotów w latach 1997–2006 [2]. Natomiast z danych NASA wynika, że aż 74% wypadków lotniczych do których doszło w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Denver po 2005 roku spowodowanych było błędami załogi [2].

Każda katastrofa samolotu pasażerskiego odbija się szerokim echem w mediach i jest głośno komentowana w środowiskach ludzi korzystających z tego środka transportu. Przyczyną tego jest fakt, iż w większości wypadków lotniczych zwykle giną ludzie, często wszyscy znajdujący się na pokładzie.

Często w mediach dokonuje się porównania różnych środków transportu, zestawiając transport samochodowy z lotnictwem pasażerskim. Porównania takie są bezpodstawne, biorąc pod uwagę istniejącą liczbę samolotów i samochodów oraz liczbę osób korzystających z obydwu środków transportu. Za bezpieczeństwem latania przemawiają dane, mówiące o ciągle zmniejszającej się liczbie wypadków z udziałem samolotów pasażerskich. Zestawienie wszystkich wypadków lotniczych ostatnich kilkudziesięciu lat daje całkiem pozytywny obraz w kwestii bezpieczeństwa latania samolotami pasażerskimi. Badania takie przeprowadziła amerykańska firma Boeing, analizując liczbę wypadków lotniczych wraz z ofiarami tych wypadków w latach 1959–2011 (Tab.1) [3].

**Tabela 1 – Wypadki lotnicze w latach 1959–2011**

| Rodzaj operacji                 | Wszystkie wypadki (1959–2011) | Wypadki w których zginęli ludzie (1959–2011) | Liczba ofiar (1959–2011) | Wypadki z całkowitym zniszczeniem maszyny (1959–2011) |
|---------------------------------|-------------------------------|--|--------------------------|---|
| Loty pasażerskie                | 1424                          | 483  | 28.553                   | 680   |
| • regularne                     | 1307                          | 437  | 24.427                   | 611   |
| • czarterowe                    | 117                           | 46   | 4126                     | 69  |
| Loty cargo                      | 252                           | 76   | 264                      | 169   |
| Loty pokazowe, ćwiczeniowe itp. | 122                           | 44   | 208                      | 74  |
| <b>Razem</b>                    | <b>1798</b>                   | <b>603</b>                                   | <b>29.025</b>            | <b>923</b>  |

*Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.boeing.com/news/techissues/pdf/statsum.pdf>*

Z analizy danych wynika, że od 1959 roku miało miejsce 1798 katastrof lotniczych, w których zginęło niewiele ponad 29 tysięcy osób co daje średnią ok. 1,5 śmiertelnej ofiary na dobę. Natomiast z ogólnej liczby katastrof, niewiele ponad połowa doprowadziła do całkowitego zniszczenia maszyny. Powyższe dane stawiają transport lotniczy jako stosunkowo bezpieczny środek transportu w porównaniu z innymi środkami transportu. Dodatkowo biorąc pod uwagę komfort podróżowania, szybkość przemieszczania się oraz coraz niższe ceny biletów lotniczych można stwierdzić, iż w niedalekiej przyszłości transport lotniczy będzie najbardziej popularnym z dostępnych obecnie środków transportu.

W ostatnich latach liczba linii lotniczych, które zakończyły działalność wprowadzając ogromne zamieszanie w portach lotniczych ciągle wzrasta. Jest to dość duży problem, mogący spowodować uzasadnioną niechęć turystów do korzystania z tego typu usług. Sytuacja dotyczy wielu przewoźników zarówno na rynku europejskim jak i linii amerykańskich. Skalę zjawiska przedstawia tabela 2, dotycząca wybranych linii lotniczych, które ogłosiły upadłość w ostatnich latach.

**Tabela 2 – Wybrane linie lotnicze, które ogłosiły upadłość w ostatnich dziesięciu latach**

| Nazwa linii        | Kraj pochodzenia  | Rok założenia | Rok upadłości |
|--------------------|-------------------|---------------|---------------|
| AirFinland         | Finlandia         | 2002          | 2012          |
| Air Poland         | Polska            | 2007          | 2012          |
| Aloha Airlines     | Stany Zjednoczone | 1946          | 2008          |
| Ata Airlines       | Stany Zjednoczone | 1973          | 2008          |
| ClimberAir         | Dania             | 1949          | 2012          |
| Helios Airways     | Cypr              | 1998          | 2006          |
| Malev              | Węgry             | 1946          | 2012          |
| Maxjet Airways     | Stany Zjednoczone | 2003          | 2007          |
| OLT Express        | Polska            | 2011          | 2012          |
| Sabena             | Belgia            | 1923          | 2002          |
| SkyEurope Airlines | Słowacja          | 2001          | 2009          |
| Skyways Express    | Szwecja           | 1993          | 2012          |
| SpanAir            | Hiszpania         | 1983          | 2012          |
| WindJet            | Włochy            | 2003          | 2012          |

*Zródło: Opracowanie własne*

Warto zwrócić uwagę, że bankructwa dotyczą również firm, będących niegdyś potężnymi liniami i działających na rynku wiele lat. Powodów może być wiele:

- brak płynności finansowej firmy;
- wycofanie się inwestorów;
- brak zleceń;
- narastający dług;
- wzrastające ceny ropy naftowej itp.

Cały dramatyzm sytuacji wynika z tego, iż w momencie ogłoszenia upadłości firmy, często ogromna liczba klientów posiada już wykupione bilety. Zdarzają się również sytuacje, gdy turyści o bankructwie dowiadują się będąc już na lotnisku. Sytuacje związane z bankructwem zawsze należą do bardzo trudnych, gdyż niema obecnie żadnych przyjętych procedur działania i turyści często muszą liczyć się z nieodzyskaniem pieniędzy za wykupione bilety. W przypadku, gdy do zapłaty doszło za pomocą karty kredytowej sytuacja jest trochę lepsza, gdyż korzystając z opcji

chargeback można złożyć reklamację w banku pozwalającą na odwołanie transakcji. Niestety klientom, którzy zapłacili za podróż gotówką często nie pozostaje nic innego jak tylko czekać na ostateczną decyzję przewoźnika dotyczącą tego, jakie działania podejmie wobec klientów.

W przypadku tanich linii lotniczych nie obowiązują procedury podobne do bankructw biur podróży, gdzie prawo nakazuje obowiązek posiadania pewnej gwarancji bankowej, która w przypadku upadłości pomaga turystom wrócić do kraju bądź odzyskać zainwestowane pieniądze.

Status poszkodowanych w przypadku niespodziewanego ogłoszenia bankructwa przewoźnika dotyczy nie tylko turystów, którzy już wykupili bilet. Poszkodowani są również pracownicy linii bądź portów lotniczych, którzy nagle stracili pracę, tak jak w przypadku bankructwa linii SpanAir spowodowanego wycofaniem się inwestora Qatar Airways, gdzie źródło utrzymania straciło nagle 2500 osób.

Z przeprowadzonych przez autorów badań wynika, że większość potencjalnych turystów uważa samolot pasażerski za najbardziej bezpieczny środek transportu, a największą obawą przy rezerwowaniu biletów lotniczych nie jest strach przed katastrofą, tylko możliwość zgubienia bądź zniszczenia bagażu.

O kondycji finansowej poszczególnych przewoźników nisko kosztowych dużo dyskutuje się obecnie. W ostatnich latach wiele tanich linii lotniczych na różnych kontynentach poradziły sobie z problemami rynku i podjęły decyzję o bankructwie. Jednak nie dotyczy to wszystkich tanich przewoźników, podczas gdy jedni bankrutują, inni chętnie przejmują klientów upadłych firm, przez co rosną w siłę, stając się potęgami w branży lotniczych przewozów pasażerskich.

#### **Literatura**

1. [www.ec.europa.eu/transport/er-bar/list-pl.pdf](http://www.ec.europa.eu/transport/er-bar/list-pl.pdf).
2. [http://www.prl.pl/rynek\\_lotniczy\\_artykuly/3900](http://www.prl.pl/rynek_lotniczy_artykuly/3900).
3. <http://www.boeing.com/news/techissues/pdf/statsum.pdf>.
4. Bielkowicz, Z. „Dokąd lecimy” Ruch turystyczny, sierpień 2009.
5. Ranking of Major Airport On-Time Departure Performance Year-to-date through July 2006, Biuro Statystyk Transportu.
6. Sobczyszczak, L. Rola tanich linii lotniczych w obsłudze ruchu turystycznego, Praca magisterska, Biała Podlaska, 2012.

## **БЕНЧМАРКИНГ В ПРОФОРИЕНТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВУЗА**

*Медведева Г.Т., профессор, кандидат экономических наук,  
УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест*

*Medvedeva G.T., Professor, PhD,  
Brest State Technical University, Brest*

*Страны Центральной и Восточной Европы относятся к числу наиболее динамично развивающихся стран. Их опыт можно использовать в условиях РБ. Это относится, в том числе, к деятельности высших учебных заведений.*

*Ключевые слова: инновационное развитие, научно-технический парк, подготовка специалистов, бенчмаркинг, профориентационная деятельность.*

*The countries of East and Central Europe are considered to be developing most dynamically. Their experience can be used in the Republic of Belarus. It is true for the higher education establishments, too.*