

Zofia JÓZWIAK\*

## LOGISTYKA W TRANSPORCIE ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH DROGĄ LOTNICZĄ – PROJEKT OVERSIZE BALTIC

### Streszczenie:

Transport towarów drogą lotniczą rozwija się w ostatnim okresie dość dynamicznie. Dotyczy to również ładunków o dużych wymiarach i znacznej masie. Szczególnie można to zauważyć w obszarze działań związanych z budową międzynarodowych inwestycji. Przemieszczanie dużych elementów obiektów inwestycyjnych oraz urządzeń technologicznych wpisuje się na stałe w usługi realizowane transportem lotniczym. Z uwagi na znaczny koszt przewozu tego typu ładunków, każda operacja transportowa musi być logistycznie przygotowana w sposób zapewniający maksymalne wykorzystanie środków finansowych oraz czasu. W ramach projektu Oversize Baltic przeanalizowano możliwości realizowania przewozów ładunków ponadnormatywnych (LPN) drogą lotniczą wykorzystując infrastrukturę transportową państw nadbałtyckich.

**Słowa kluczowe:** ładunki ponadnormatywne, transport ładunków drogą lotniczą, infrastruktura lotnicza państw nadbałtyckich, Oversize Baltic

### 1. WSTĘP

Projekt Oversize Baltic dotyczy transportu ładunków ponadnormatywnych w Regionie Południowego Bałtyku. Projekt swoim zasięgiem obejmuje wybrane obszary Litwy, Polski, Niemiec oraz Szwecji. W ostatnim okresie można zaobserwować znaczne zainteresowanie transportem ładunków ponadnormatywnych drogą lotniczą. Wiąże się to z coraz większym rozwojem inwestycji realizowanych z udziałem kapitału międzynarodowego oraz specjalizacją ośrodków rozrzuconych po świecie, produkujących poszczególne podzespoły, a także całe technologie. Około 30% światowej floty powietrznej zaangażowane jest w przewóz towarów [1,3]. W przypadku ładunków o znacznej masie czy rozmiarach są to towary o bardzo dużej wartości, zaawansowane technologicznie. Światowym liderem w przewozie ładunków ponadnormatywnych drogą powietrzną są linie lotnicze Volga-Dnepr Airlines (VDA) przewożące 56% ładunków super-ciężkich i ponadnormatywnych [11] samolotami typu Ilyushin Il-76 i Antonov An-124. Ponadto we flocie światowej przewóz towarów realizowany jest głównie samolotami typu Antonov An 225, Boeingami 767 oraz 767 i 747 cargo, McDonnell Douglas DC 8 i 10 oraz MD 11 oraz Airbusami A300 cargo [10,12]. Wprawdzie koszt transportu lotniczego jest ciągle bardzo wysoki, to jednak w wielu przypadkach, np. awarie urządzeń i grożące w związku z tym przestoje produkcyjne, konieczność szybkiego transportu ładunków w związku z działalnością humanitarną, szczególnie w przypadku różnego rodzaju kataklizmów, co w ostatnich latach jest szczególnie częste, brak dostatecznej infrastruktury drogowej itp. transport lotniczy postrzegany jest jako najbardziej racjonalny. Dlatego należy liczyć się z coraz większym jego udziałem w przewozie między innymi ładunków ponadnormatywnych.

Ładunkiem ponadnormatywnym nazywamy ładunek, który ze względu na swoje właściwości: wymiary zewnętrzne, wagę, formę przesyłki, nie nadaje się do przewozu standardowym środkiem transportu. Przesyłka, która w jednej gałęzi transportu jest ładunkiem

---

\* Akademia Morska w Szczecinie

ponadnormatywnym w innej może być ładunkiem standardowym. Dlatego też nie ma w transporcie jednoznacznej i ogólnej definicji dla tego typu ładunków. Szczególną formą transportu ładunków ponadnormatywnych są dostawy inwestycyjne. Z reguły takie przewozy są stosowane dla transportu urządzeń przemysłowych, przemieszczania całych ciągów technologicznych, czy wręcz całych zakładów. W przypadku transportu lądowego ograniczenia transportowe odnoszą się przede wszystkim do tras przewozu, środki transportu mogą być dostosowywane do parametrów ładunku. W przypadku transportu wodnego, śródlądowego ograniczenia odnoszą się w głównej mierze do środków transportu, w mniejszej do trasy (np. prześwit mostów), w transporcie morskim ograniczenia parametrów ładunku prawie nie istnieją. Statki dysponują na tyle dużą przestrzenią ładunkową i nośnością, że praktycznie ograniczenia odnośnie parametrów ładunków nie są istotne. Natomiast przy przewozach lotniczych nie występuje pojęcie ładunku ponadnormatywnego, ponieważ konstrukcja samolotu uniemożliwia załadunek jednostek ładunkowych zbyt wysokich, zbyt szerokich, zbyt długich, a także zbyt ciężkich w stosunku do parametrów technicznych samolotu. Można przyjąć, że jeżeli ładunek nie mieści się do samolotu rejsowego (kontenera lotniczego lub na lotniczej palecie konsolidacyjnej) i z tego względu wymaga wyczarterowania innego samolotu, jest to ładunek ponadnormatywny.

## 2. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

Do infrastruktury obsługującej transport lotniczy należą porty lotnicze. Zgodnie z art. 2 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. 2006 Nr 100, poz. 696 z późn. zm.) lotnisko jest to wydzielony obszar na lądzie, w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk. Natomiast portem lotniczym jest lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych. Na świecie funkcjonuje około 1200 portów lotniczych, z tego w: Europie – 415, Ameryce Południowej/Karaibach – 205, Ameryce Północnej – 195, Azji/Pacyfiku – 155, Afryce – 150 i na Bliskim Wschodzie – 50. Największa ich ilość znajduje się w: USA – 168, Brazylii – 87, Hiszpanii – 45, Francji – 45, Grecji – 38, Meksyku – 35 i Wielkiej Brytanii – 33 [8]. Państwa nadbałtyckie dysponują licznymi portami lotniczymi (Rys.1), z których część usytuowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich. Usytuowanie tych lotnisk bardzo dobrze koreluje z usytuowaniem korytarzy transportowych ładunków ponadnormatywnych [13].



Rys. 1. Liczba głównych portów lotniczych w wybranych państwach nadbałtyckich

Źródło: na podstawie [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/Baltic\\_Sea\\_map.png](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/Baltic_Sea_map.png)

Przy wyborze operatora logistycznego szczególną uwagę klient powinien zwrócić na: wachlarz świadczonych usług, konkurencyjność cenową, wdrożony system jakości (np. ISO), kwalifikacje poddostawców (np. renomowane linie lotnicze), pozycję w rankingu branży, wartość i zakres polisy OC przewoźnika/spedytora, sieć biur zagranicznych/agentów na świecie, używany system informatyczny (łatwy dostępu do informacji). Rynek, poszukuje nowych, tańszych miejsc produkcji, miejsce Tajwanu i Chin zajmują coraz częściej Wietnam i Indie, a w ostatnim okresie Ameryka Południowa. Wiele firm na świecie ogranicza koszty obsługi logistycznej, rezygnując z usług lotniczych na rzecz wolniejszego, ale bardziej konkurencyjnego cenowo transportu oceanicznego. Mankamentem tego rozwiązania jest bardzo wydłużony czas przewozu. Dlatego aby temu zapobiec rozwinięto usługi multimodalne. Np. w transporcie z Azji do Europy przesyłki płyną najpierw statkami do Dubaju, a dalej lecą samolotami do Europy Zachodniej. Daje to do 50% oszczędności czasu w porównaniu do frachtu drogą oceaniczną, oraz ok. 50% oszczędności kosztów frachtu w porównaniu do transportu drogą lotniczą [7].

Każdy z nadbałtyckich portów lotniczych dysponuje odpowiednią infrastrukturą pozwalającą na transport drogą lotniczą ładunków dużych i ciężkich.

W artykule skupiono się nad nadbałtyckimi portami lotniczymi Litwy, Polski, Niemiec oraz Szwecji usytuowanymi w pobliżu portów morskich. Lotniska te, jak większość lotnisk transportowych, dysponują pasami startowymi o wymiarach przystosowanych do obsługi samolotów tak dużych jak AN 255.

Lotniska te charakteryzują się:

- optymalnym położeniem - dogodny dojazd na lotnisko, bliskość portu morskiego, bliskość infrastruktury kolejowej, bliskość i dostępność do specjalistycznego sprzętu często niezbędnego do załadunku/rozładunku przesyłek ponadgabarytowych i ciężkich (port, stocznie, wojsko),
- ułatwieniami w procedurze celnej w tranzycie towarów wewnątrz krajów UE.
- atrakcyjnymi stawkami opłat lotniskowych,
- dobrą współpracą ze strony zarządzającego lotniskiem oraz agenta handlingowego,
- merytorycznością oraz dużą elastycznością podczas prowadzonych negocjacji,
- możliwością obsługi samolotów przez 24 godziny na dobę,
- możliwością wykonywania operacji lotniczych przez całą dobę,
- możliwością odbierania i wysyłania ponadgabarytowych ładunków, które transportowane są samolotami Il-76 oraz AN-225.

### 3. ŚRODKI TRANSPORTU

Statkiem powietrznym jest urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

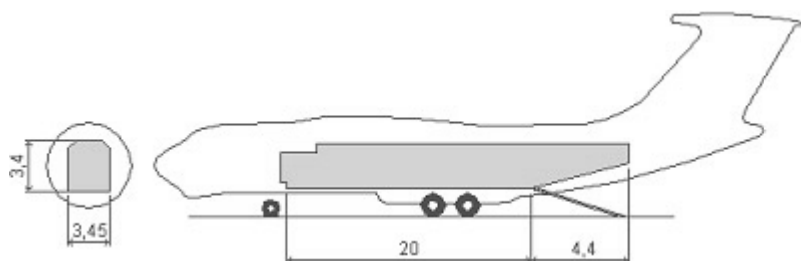
Polscy przewoźnicy powietrzni do przewozu towarów wykorzystują samoloty Saab 340A, L-410 oraz Antonowy An-26 i An-26B [2]. Specyfika samolotu Saab 340 pozwala na przetransportowanie w zależności od trasy max 3 850 kg ładunku o objętości nie przekraczającej 35,8 m<sup>3</sup>. Samolot Let410 jest w stanie zabrać na pokład ładunek o masie do 1 650 kg nie przekraczający objętością 18 m<sup>3</sup>, zaś An-26 i An-26B mogą przewieźć maksymalnie 5 500 kg ładunku o objętości nieprzekraczającej 58,3 m<sup>3</sup>.

Ponadto do obsługi ładunków ponadnormatywnych wykorzystywane są Iły – 76 oraz Antonowy An- 225. W tab. 1 przedstawiono dane ładunkowe samolotu Il 76.

**Tabela1. Dane ładunkowe samolotu Il 76**

| Parametr                           | Wartość             |
|------------------------------------|---------------------|
| Długość ładowni                    | 20,00[m]            |
| Szerokość ładowni                  | 3,45[m]             |
| Wysokość ładowni                   | 3,40[m]             |
| Masa ładunku max.                  | (MD/TD) 47/50 [ton] |
| Zasięg praktyczny z ładunkiem max: | 3 800 [km]          |

Na rys. 1 pokazano przestrzeń ładunkową samolotu Il 76.



Rys.1. Il 76 – przestrzeń ładunkowa

Na rys. 2 pokazano załadunek generatora ważącego 187,6 ton.



Rys. 2. Załadunek ponadnormatywnego ładunku do ładowni Antonowa 225.  
Źródło: <http://www.an124.com/>

W tab. 2 przedstawiono parametry ładunkowe dla samolotu An-225.

**Tabela 2. Dane ładunkowe samolotu An-225**

| Parametr                           | Wartość    |
|------------------------------------|------------|
| Długość ładowni                    | 43,00[m]   |
| Szerokość ładowni                  | 6,40[m]    |
| Wysokość ładowni                   | 4,39[m]    |
| Masa ładunku max.                  | 250 [ton]  |
| Zasięg praktyczny z ładunkiem max: | 4 500 [km] |

W transporcie lotniczym występują następujące ograniczenia:

- pojemność i udźwig samolotu towarowego,
- zdolność lotniska do przyjęcia samolotu (długość pasa startowego),
- możliwość dowiezienia sztuki wielkogabarytowej lub ciężkiej do spełniającego warunki techniczne startu i lądowania portu lotniczego,
- możliwość odwiezienia sztuki wielkogabarytowej lub ciężkiej z spełniającego warunki techniczne startu i lądowania portu lotniczego do odbiorcy.

Bardzo istotnym parametrem oprócz pojemności ładowni i udźwigu samolotu są w przypadku załadunku towarów ponadnormatywnych wymiary drzwi, w tab. 3 przedstawiono najistotniejsze dane pozwalające zaplanować transport drogą powietrzną ładunków ponadnormatywnych.

**Tabela 3. Parametry ładunkowe największych samolotów transportowych**

| Typ samolotu      | Wymiary ładowni [cm] |         |          | Wymiary drzwi [cm] |          | Masa ładunku [t] |
|-------------------|----------------------|---------|----------|--------------------|----------|------------------|
|                   | Szerokość            | Długość | Wysokość | Szerokość          | Wysokość |                  |
| Antonov 225       | 640                  | 4300    | 440      | 640                | 440      | 250              |
| Boeing 747cargo   | 317                  | 4900    | 304      | 340                | 304      | 111              |
| Antonov 124       | 640                  | 3650    | 440      | 640                | 440      | 110              |
| MCDonnell D.MD11  | 350                  | 4800    | 231      | 355                | 259      | 80               |
| MCDonnell D.DC10  | 317                  | 3725    | 223      | 355                | 259      | 66               |
| Boeing 767 cargo  | 400                  | 3000    | 250      | 254                | 340      | 60               |
| Boeing 767        | 400                  | 3000    | 250      | 340                | 259      | 54               |
| Ilyushin IL 76    | 346                  | 2000    | 340      | 344                | 340      | 45               |
| Airbus A300 cargo | 477                  | 3900    | 223      | 256                | 358      | 45               |
| MCDonnell D. DC 8 | 317                  | 3154    | 203      | 335                | 203      | 44               |

Jak wynika z danych przedstawionych w tab. 3 w przypadku samolotów transportowych występują wysokie możliwości przewozu jednorazowo dużej masy ładunku: Airbus A300cargo - 45ton, Boeing 767 cargo 60ton, McDonnell MD 11 -80 ton, Antonov An-124 - 110 ton, Boeing 747 cargo 11 ton, Antonov-225 - 250ton [1,4].

Na rys. 3 pokazano przestrzeń ładunkową samolotu transportowego - Airbus 310.



Rys. 4. Wnętrze ładowni w Airbusie 310.

Źródło: www.fotosik.pl.pokaz\_obrazek

W tab. 4 przedstawiono ocenę różnych parametrów transportowych w zależności od rodzaju transportu.

**Tabela4. Ocena parametrów różnych rodzajów transportu**

| Parametr                                    | Rodzaj transportu |          |         |          |
|---|-------------------|----------|---------|----------|
|   | Drogowy           | Kolejowy | Morski  | Lotniczy |
| Szybkość przewozu                           | Średnia           | Niska    | Niska   | Wysoka   |
| Koszt przewozu                              | Średni            | Niski    | Niski   | Wysoki   |
| Bezpieczeństwo ładunku                      | Średnie           | Wysokie  | Średnie | Wysokie  |
| Dostosowanie środka transportu do ładunku   | Wysokie           | Średnia  | Wysokie | Średnie  |
| Odporność na warunki meteorologiczne        | Średnia           | Wysoka   | Średnia | Średnia  |
| Możliwość dotarcia bezpośrednio do odbiorcy | Wysoka            | Niska    | Niska   | Niska    |

Jak wynika z danych zawartych w tab. 4 transport lotniczy cechuje się dużą szybkością przewozu (600 – 800km/h) i wysokim bezpieczeństwem, jego głównym mankamentem jest koszt przewozu.

#### 4. PRZEWOZY ŁADUNKÓW

Lotniczy transport towarów realizowany jest głównie w wymianie towarowej międzynarodowej, a jego atutem jest krótki czas realizacji przewozu. Jest to szczególnie ważne w transporcie towarów wrażliwych na zmiany warunków otoczenia, łatwo psujących się lub uznanych za niebezpieczne. Do głównych towarów przewożonych transportem lotniczym należą: poczta, materiały przemysłowe, farmaceutyki, towary łatwo psujące się i zwierzęta. Na pokładach polskich statków powietrznych przewożone jest łącznie w skali roku ok. 50 tys. ton ładunków, na świecie ponad 40 mln ton [9,3]. Najwięcej ładunków przewożonych jest na trasach atlantyckich, do Stanów Zjednoczonych i Kanady. W Europie najwyższy udział mają ładunki przewożone do Niemiec i Wielkiej Brytanii. W ostatnich latach (2008r.) uruchomiono przewóz ładunków z Polski do Pekinu. W okresie ostatniego dziesięciolecia tonaż przewiezionych ładunków wzrósł o ok. 60%. W tab. 5 przedstawiono przewozy ładunków zrealizowane przez polskich przewoźników.

Jak wynika z danych zawartych w tab. 5 w Polsce w latach 2005-2008 miał miejsce stały wzrost przewozu ładunków drogą lotniczą, przy czym gwałtowny wzrost zaznaczył się w roku 2006. W roku tym w stosunku do roku poprzedniego przewozy wzrosły z 30 do 40 tysięcy ton. Najwyższy udział ma w przewozach towarów PLL LOT, jednak w ciągu dziesięciolecia (1999-2008) udział ten zmalał z 83,45% do 53,58% przewozów zrealizowanych przez polskich przewoźników [11]. Wiąże się to głównie z przejściem części towarów, w tym ponadnormatywnych przez innych krajowych przewoźników.

**Tabela 5. Przewozy ładunków zrealizowane przez polskich przewoźników w latach 1999 – 2008**

| Rok  | Ładunki [tys. ton] |         |
|------|--------------------|---------|
|      | Ogółem             | PLL LOT |
| 1999 | 29,0               | 24,2    |
| 2000 | 27,8               | 22,7    |
| 2001 | 26,7               | 21,3    |
| 2002 | 28,8               | 20,9    |
| 2003 | 30,5               | 21,5    |
| 2004 | 30,0               | 21,8    |
| 2005 | 30,0               | 20,5    |
| 2006 | 40,0               | 24,6    |
| 2007 | 44,4               | 22,6    |
| 2008 | 46,1               | 24,7    |

Źródło: Liwiński J.: Działalność polskich przewoźników w 2008 r., Opracowanie, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC, 2009.

W tab. 6 przedstawiono przewóz ładunków zrealizowany przez lotniska w Goleniowie i Gdańsku w latach 2001-2008.

**Tabela 6. Przewozy ładunków zrealizowane przez lotniska w Goleniowie i Gdańsku w latach 2001 – 2008 [tony]**

| Rok  | Goleniów | Gdańsk |
|------|----------|--------|
| 2001 | 152      | 1 953  |
| 2002 | 242      | 2 211  |
| 2003 | 335      | 2 686  |
| 2004 | 342      | 2 742  |
| 2005 | 673      | 3 433  |
| 2006 | 488      | 4 037  |
| 2007 | 1 236    | 4 757  |
| 2008 | 1 774    | 4 610  |

Źródło: Liwiński J.: Działalność polskich przewoźników w 2008 r., Opracowanie, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC, 2009.

Jak wynika z danych zawartych w tab. 6 obroty w Goleniowie wzrosły prawie 12-krotnie. Stało się tak między innymi na skutek przewozu ładunków o coraz większym tonażu, w tym ładunków ponadnormatywnych. W Gdańsku przewozy są prawie 3 krotnie wyższe od przewozów realizowanych w Goleniowie. Przewozy te charakteryzują się systematycznym wzrostem, mniej dynamicznym niż przewozy realizowane przez lotnisko w Goleniowie. W związku z aktywną działalnością firmy brytyjskiej *Chapman Freeborn*, między innymi we współpracy z lotniskiem goleniowskim proporcje te z dużym prawdopodobieństwem mogą ulec zmianie na korzyść lotniska w Goleniowie. Szczególnie w zakresie transportu ładunków ponadnormatywnych.

## 5. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Na podstawie zebranych danych, można wnioskować, że mimo stosunkowo wysokich kosztów, transport ładunków, w tym ładunków ponadnormatywnych, drogą lotniczą będzie się w dalszym ciągu się rozwijał. Nie należy się spodziewać w ciągu najbliższych lat, że będzie to wzrost dynamiczny, będzie to powolny lecz systematyczny wzrost. Polskie porty lotnicze dysponują odpowiednią infrastrukturą (przy czym są równocześnie stale modernizowane), aby obsługiwać ładunki ponadnormatywne. Uwzględniając stosunkowo słabą infrastrukturę drogową na długich odcinkach, należy się spodziewać, że ładunki dostarczone do portów morskich, lub na lotniska dalszy tranzyt przez Polskę, lub do miejsc docelowych umieszczonych na terenie Polski mogą odbywać drogą lotniczą. Rozłożona dość równomierne sieć portów lotniczych w kraju pozwala na dostarczenie towarów szybko na obszar prawie całej Polski. Oczywiście infrastruktura drogową wokół portów lotniczych jak i morskich musi zapewnić dowóz ładunków do określonych odbiorców (poprzez między innymi trucki firm lotniczych). Bliskość portów morskich i stoczni (mimo, że zamkniętych) zapewnia dostępność do urządzeń przeładunkowych dla jednostek ładunkowych o dużej masie i wymiarach. Zarówno na dzień dzisiejszy jak i najbliższe lata wykorzystywanie transportu lotniczego do przewozu towarów wydaje się najbardziej celowym działaniem logistycznym, pozwalającym realizować ambitne cele inwestycyjno-produkcyjne. Niebagatelną rolę odgrywa w tym przypadku czas. Przewóz ładunków ponadnormatywnych na porównywalnym odcinku drogą lądową trwa nawet około miesiąca [6]. Wykorzystując natomiast infrastrukturę lotniczo-drogową można przewóz tego samego rodzaju ładunku skrócić do kilku dni, a nawet w pewnych przypadkach do kilku godzin, co w projektach transportowych obciążonych presją czasu może okazać się jedynym racjonalnym rozwiązaniem.

W przypadku wyboru transportu lotniczego, dla ładunków ponadnormatywnych, już na etapie planowania produkcji należy uwzględnić wymiary, którymi charakteryzują się ładownie samolotów, w tym wymiary drzwi. Ponieważ w przypadku tego typu transportu przyczyną decyzji o nie przyjęciu ładunku do transportu mogą być nawet milimetry przekroczeń przestrzeni ładunkowej. Układ: przestrzeń ładunkowa samolotu – rodzaj ładunku – zasięg – czas transportu, są dla transportu powietrznego najbardziej korzystne w stosunku do pozostałych gałęzi transportu. Przy czym dominującą korzyścią jest czas oraz bezpieczeństwo ładunku. Najbardziej newralgicznym parametrem największych samolotów transportowych jest wysokość przestrzeni ładunkowej. Ale jeśli transport ten będzie się rozwijał to i ten parametr zostanie najprawdopodobniej poprawiony.



## LITERATURA

1. Annual Report ICAO. Document Doc 9876 , 2006.
2. Annual Report of the PLL LOT 2007.
3. Annual Reports of American Airlines, Southwest Airlines and Delta, 2008.
4. ICAO Journal of the Civil Aviation Organization number 5/2007.
5. ICAO Journal of the Civil Aviation Organization number 5/2008.
6. Józwiak Z., Bednarz D.: Logistyczne uwarunkowania w międzynarodowym transporcie ładunków ponadnormatywnych, materiały konferencyjne Total Logistic Management – 2009, Zakopane 2009.
7. Kawa A.: Woda, powietrzem czy ładem?, Twój biznes, 2009/12.
8. Liwiński J.: Porty lotnicze świata 2007, Lotnictwo 7/2008.
9. Liwiński J.: Działalność polskich przewoźników w 2008 r., Opracowanie, Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej ULC, Warszawa 2009.
10. Mindur M., Hawlena J.: Economic conditions of technical changes in world civil air transport, Problemy Transportu, 2008.Tom 3, Zeszyt 4, Część 2.
11. Statistics from Civil Aviation Newsletter published by Civil Aviation Office Number 2/2007.
12. The Airlines Fleet 2006, The Aviation, 12/2006.
13. [www.transportoversize.eu](http://www.transportoversize.eu)

## OVERSIZE LOADS IN THE AIR TRANSPORT

### Abstract:

The freight service with the air route is developed in the last term dynamically enough. This refers also loads about large measurements and to the considerable mass. Especially one can this notice in the area of connected activities with the build of international investments. The displacement of large elements of investment projects and technological devices enrolls for keeps into services realized with the air transport. In consideration of the considerable carriage of this type of loads, every transportive operation must be logistically prepared impromptu assuring the maximum utilization of financial means and the time. Within the framework of the project Oversize Baltic one analyzed possibilities of realizing of transports of oversized loads (OL) with the air route using the transportive infrastructure of Baltic states.

**Keywords:** oversized loads (OL), the air transport of oversize, the air-infrastructure of Baltic states , Oversize Baltic