

Andrzej BUJAK¹
Agnieszka FILARSKA-DURAK²

LOTNICZE PRZEWOZY TOWAROWE W POLSCE

Niniejszy referat ma na celu ogólną analizę polskiego rynku lotniczych przewozów cargo pod względem ładunków, przewoźników, oferowanych usług, modeli ich realizacji oraz infrastruktury znajdującej się w regionalnych portach lotniczych, a także planów rozwoju portów pod kątem obsługi ładunków.

AIR FREIGHT TRANSPORT IN POLAND

The article is a general analysis of polish air freight transport focusing on air cargo, careers, offered services, models of performance, cargo infrastructure in regional airports and development plans of airports taking into account transport of air cargo.

1. WSTĘP

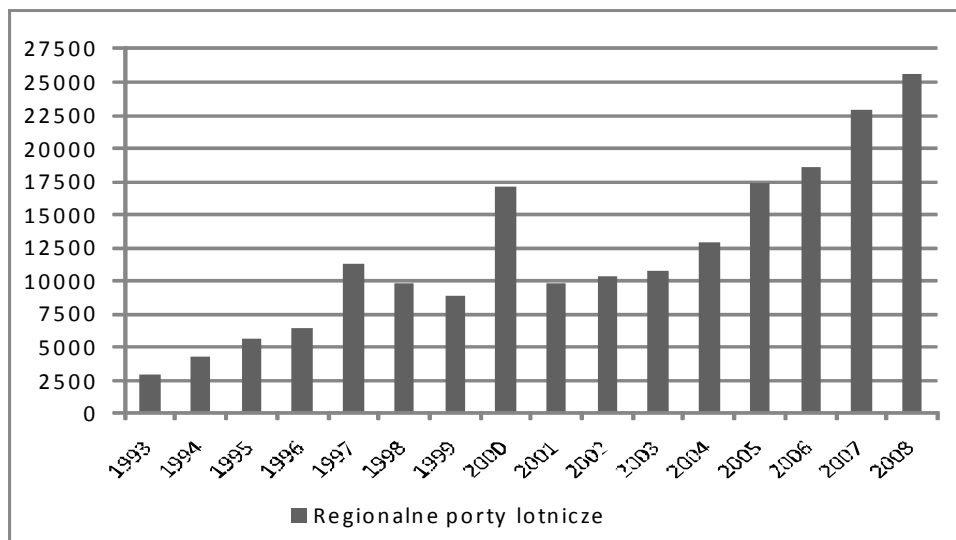
Transport lotniczy to głównie przewozy pasażerskie. Transport towarów odbywa się niejako „przy okazji”, czyli ładunki przewożone są w bagażnikach pasażerskich samolotów rejsowych w miarę wolnej przestrzeni ładunkowej. Oczywiście ładunki przewożone są również wyspecjalizowanymi liniami lotniczymi posiadającymi samoloty przystosowane tylko do przewozów ładunków. Zaletami transportu lotniczego są szybkość przewozu, bezpieczeństwo i duży zasięg, natomiast głównym ograniczeniem dla przewozów towarowych jest cena przewozu oraz ograniczenia wagi, wymiarów a czasem i opakowania.

Po wejściu do Unii Europejskiej w Polsce nastąpił dynamiczny wzrost przewozów pasażerskich, zwłaszcza w regionalnych portach lotniczych. Pojawiły się nowe połączenia lotnicze, w związku z tym zwiększyła się liczba możliwych miejsc przeznaczenia. Porty te zaczęły dynamicznie się rozwijać, próbując sprostać wymaganiom rynku lotniczych przewozów pasażerskich. Tendencję wzrostową, choć nie aż tak dynamiczną, można zaobserwować w przewozach ładunków. Przewozy ładunków w regionalnych portach lotniczych stale rosną, choć przyrost ten jest niewielki (rys.1.). Średni przyrost tonażu ładunków przewiezionych w regionalnych portach lotniczych od 1993 roku do 2002 roku wynosił 22%. Udział regionalnych portów lotniczych w lotniczych przewozach

¹ Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Katedra Logistyki, andrzej.bujak@interia.pl, (71) 3561610.

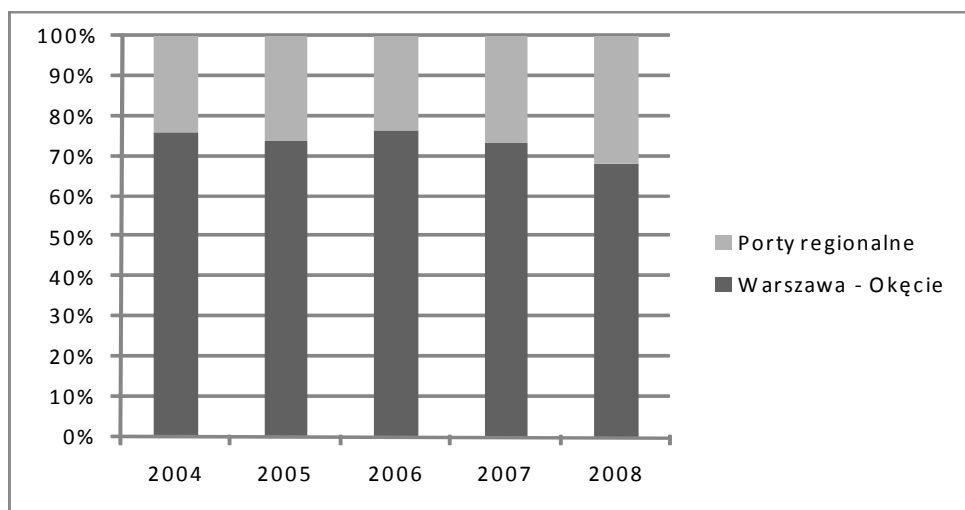
² COWI Polska Sp. z o.o. Oddział Warszawa, 00-842 Warszawa, ul. Łucka 15/9 Tel/Fax: + 48 22 652 -11- 30,
E-mail: agfi@cowi.com.pl

towarowych w 2004 roku wynosił 24 %, natomiast, przez następne lata oscylował pomiędzy 23 - 26 %, a w 2008 roku wzrósł do 32% (rys. 2.).



Rys.1. Lotnicze przewozy ładunków w portach regionalnych w Polsce w latach 1993-2008[tony]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ULC i GUS



Rys.2. Udział regionalnych portów lotniczych w przewozach ładunków w Polsce w latach 2004-2008[tony]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ULC

2. PRZEWOŹNICY ŁADUNKÓW LOTNICZYCH W POLSCE

W portach regionalnych przewozy ładunków, jak już zostało napisane wyżej, odbywają się najczęściej w bagażnikach samolotów pasażerskich. Taką formę przewozu oferują przewoźnicy regularni, jak Lufthansa, American Airlines, czy rodzime PLL LOT jako spółka CargoLOT – która oferuje również regularne przewozy samolotami towarowymi.

Przewozy cargo realizują również małe linie lotnicze, tzw. taksówki lotnicze. W Polsce jedną z nich jest SkyTaxi, która oprócz pasażerskich lotów biznesowych w ofercie ma przewozy towarów. Operuje jednym samolotem SAAB 340, oferuje przewozy przesyłek typu poczta, przesyłek kurierskich, towarów niebezpiecznych oraz zwierząt. Ładunki przewożone są na paletach bądź luzem. Maksymalna waga ładunku to 3400kg a maksymalna objętość to 25m³.

Przewoźnikami towarowymi polskimi, którzy oferują przewozy towarowe małymi samolotami przeznaczonymi tylko do przewozów cargo, są EXIN oraz SprintAir.

Exin głównie obsługuje loty dla DHL pięć razy w tygodniu, są to powtarzalne loty czarterowe. W ramach tej usługi operuje sześcioma samolotami na trasach: Katowice – Lipsk – Katowice, Gdańsk – Lipsk – Gdańsk, Marsylia – Nicea – Marsylia, Kopenhaga – Stavanger – Kopenhaga, Vitoria – Bordeaux - Vitoria Helsinki – Tallin – Helsinki. Ponadto firma oferuje loty ad hoc. Samolot typu An-26, którymi firma operuje, ma możliwość zabrania 4 kontenerów ABU o ładowności 1379 kg. Przedsiębiorstwo świadczyło również usługi dla TNT. W 2008 roku przewoźnik przewiózł 9150 ton ładunków, a średnie napełnienie samolotu wynosiło 58%.

SprintAir dysponuje samolotami Saab 340A (możliwość przewiezienia maksymalnie 3850 kg ładunku o objętości nie przekraczającej 38,5 m³) oraz Let 410 (maksymalny ciężar ładunku to 1650 kg i objętości nie przekraczającej 18 m³). Firma oferuje przewozy cargo oraz przewozy czarterowe i ad hoc. Oferta obejmuje przewozy ładunków tradycyjnych, poczty, przesyłek ekspresowych, ładunków niebezpiecznych, towarów na paletach oraz w oryginalnych opakowaniach. W roku 2008 linia ta przewiozła 12,2 tys. ton ładunków, między innymi dla firm kurierskich i poczty w relacjach krajowych i międzynarodowych.

CargoLot jest przewoźnikiem oferującym przewozy w dolnych przedziałach bagażowych samolotów komunikacyjnych PLL Lot. W związku z tym siatka połączeń oferowanych przez CargoLot jest podobna do siatki połączeń pasażerskich, a flota ta sama, co w przewozach pasażerskich. Przewoźnik oferuje transport przesyłek zwykłych jak i specjalnych, wymagających specjalnej obsługi handlingowej, czyli przesyłki ciężkie i niewymiarowe, zwłoki i prochy ludzkie, zwierzęta, materiały niebezpieczne, przesyłki dyplomatyczne, towary łatwo psujące się, oraz przesyłki wartościowe.

PLL Lot realizuje regularne przewozy towarowe z portu lotniczego w Pyrzowicach we współpracy z kanadyjskim przewoźnikiem Cargojet do Hamilton k. Toronto. Połączenie jest obsługiwane samolotem Boeing 767-200 ER Freighter przystosowanym do wyłącznego przewozu towarów, który na pokład może zabrać jednorazowo 45 ton ładunków.

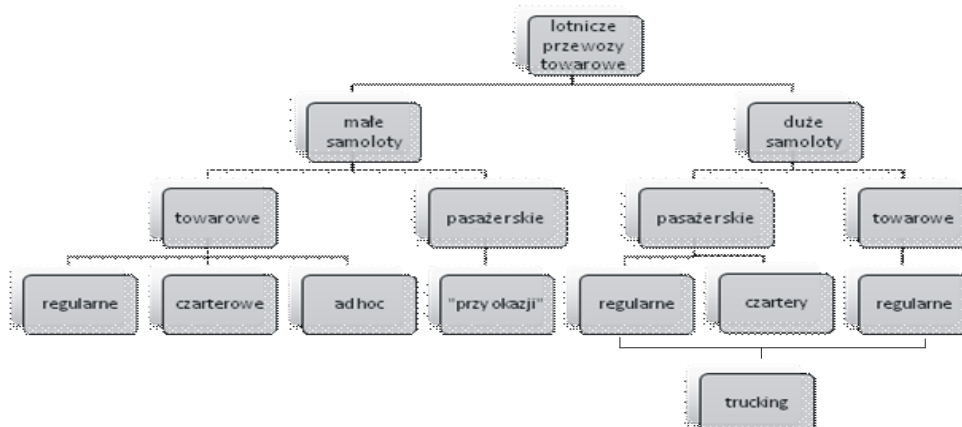
Lotnicze przewozy Cargo realizowane są również w systemie tzw. truckingu lub Road Feeder Service. Przesyłki lotnicze są przewożone najpierw samolotami do portu lotniczego, a potem przeładowywane na ciężarówki i dowożone jako przewóz lotniczy lub bez udziału samolotu „na kołach” ciężarówek. Przewozy te odbywają się na podstawie

listów przewozowych i na podstawie rozkładu jazdy (rejsów). Na rynku polskim, jednym z przewoźników oferujących tego typu usługi jest polski PLL Lot (jako CargoLot).

Na podstawie powyższego zestawienia ofert przewoźników można wyróżnić kilka modeli lotniczych przewozów towarowych funkcjonujących na polskim rynku:

1. Przewozy małymi samolotami towarowymi:
 - a) regularne (zazwyczaj na zamówienie firm kurierskich),
 - b) czarterowe,
 - c) ad hoc,
2. Przewozy małymi samolotami pasażerskimi „przy okazji”.
3. Przewozy samolotami komunikacyjnymi w bagażnikach:
 - a) rejsowymi,
 - b) czarterowymi,
4. Regularne przewozy dużymi samolotami towarowymi.
5. Trucking (RFS), który jest kontynuacją przewozu lotniczego lub oddzielnym regularnym przewozem drogowym na podstawie listu przewozowego.

Poniższy schemat (rys. 3) ilustruje podział powyżej opisanych modeli.



Rys.3. Modele lotniczych przewozów towarowych

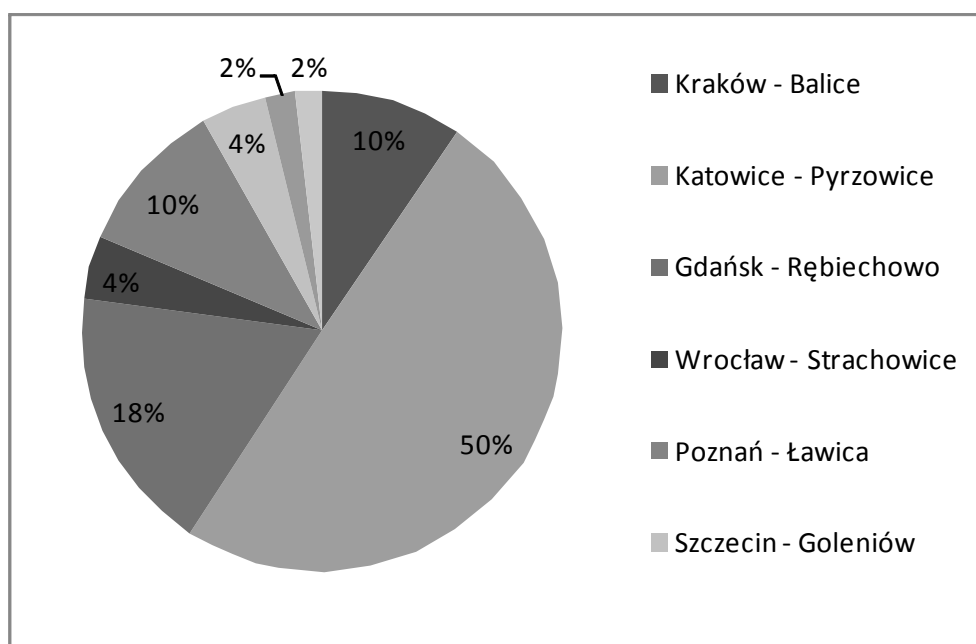
Źródło: Opracowanie własne

3. TERMINALE CARGO W REGIONALNYCH PORTACH LOTNICZYCH ORAZ ICH OPERATORZY

Przewoźnicy oraz ich oferta to jeden z elementów przewozów lotniczych. Drugim elementem jest infrastruktura. W Polsce obecnie funkcjonuje 10 regionalnych portów lotniczych. Są to lotniska w Bydgoszczy, Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Wrocławiu, Łodzi i w Zielonej Górze. Dwa ostatnie praktycznie nie prowadziły obsługi ładunków lotniczych³. Na rysunku 3. zostały przedstawione przewozy

³ W statystykach ULC brak jest danych na temat przewozów cargo na tych lotniskach.

ładunków w poszczególnych regionalnych portach lotniczych w Polsce w 2008 roku. Największy udział w obsłudze ładunków spośród regionalnych portów lotniczych miał port lotniczy w Pyrzowicach, drugim portem był Gdańsk, na trzecim miejscu uplasował się port lotniczy w Balicach.



Rys.4. Udziały regionalnych portów lotniczych w przewozach ładunków w 2008 roku
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ULC

Przewozy towarów odbywają się w portach lotniczych, które posiadają terminale cargo. Spośród regionalnych, polskich portów lotniczych, terminalem towarowym o największej powierzchni dysponuje port lotniczy w Pyrzowicach – ponad 5 200 m², następny po nim jest terminal towarowy na lotnisku we Wrocławiu – powierzchnia 4 800 m², a trzeci znajduje się w Krakowie –Balicach o powierzchni 4 100 m². Przedstawione w rozdziale 2. oferty przewoźników w Polsce, (jako przykładowe) pokazują, co tak naprawdę może być przewożone drogą lotniczą (w samolotach). Istotną kwestią jest zapewnienie obsługi tego typu ładunków. Wyposażenie terminali cargo w portach lotniczych w niezbędne pomieszczenia czy urządzenia zwiększa szansę na pozyskanie przewoźników obsługujących dany typ ładunków. I odwrotnie, możliwość obsłużenia przez port danego typu ładunku może powodować poszerzenie oferty przewoźników.

Barierą w przewozach lotniczych w Polsce są wysokie koszty obsługi i opłaty lotniskowe, które są dużo wyższe niż w innych krajach. Większe partie ładunków

przewożone są nie „pod skrzydłami”, lecz „na kołach”, czyli wyżej opisany tzw. trucking od klienta do najbliższego hubu europejskiego na zasadzie frachtu lotniczego⁴.

4. PLANY ROZWOJU PORTÓW LOTNICZYCH

Inwestorzy zarówno krajowi, jak i zagraniczni wybierając miejsca na swoją lokalizację biorą pod uwagę skomunikowanie regionu różnymi gałęziami transportu. Również biorą pod uwagę możliwość przewozów ładunków transportem lotniczym. Innymi słowy dostępność transportowa pozwala na zwiększenie atrakcyjności regionu i jego rozwój. Polskie regiony planują nowe lotniska i starają się o pozyskanie środków finansowych na budowę lub rozbudowę portów lotniczych z uwzględnieniem zapewnienia możliwości lotniczego ruchu towarowego. W strategiach rozwoju województw, czy strategiach transportowych, zawarte są zapisy dotyczące budowy lub rozbudowy portów lotniczych znajdujących się na terenie tych województw. Plany dotyczą szerokiego zakresu inwestycji począwszy od wydłużania pasa startowego po budowę nowych terminali pasażerskich czy cargo, np. wspomniany wyżej port lotniczy Katowice – Pyrzowice, jako jedyny regionalny port lotniczy posiadający regularne lotnicze połączenie towarowe, planuje budowę nowego terminalu cargo.

Poza rozbudową już istniejących portów lotniczych pojawiają się różnego rodzaju propozycje i plany budowy lotnisk przeznaczonych do ruchu cargo w różnych regionach Polski. W województwie łódzkim planowano rozbudowę lotniska wojskowego w Łasku jako cywilnego portu lotniczego typu cargo, później zmieniono koncepcję na cargo - mix⁵, W województwie mazowieckim rozważano budowę lotniska w Sochaczewie czy lotniska w Białej Podlaskiej, które ma być cargo hubem dla lotniska w Warszawie.

Jak już wyżej zostało napisane, porty lotnicze w Łodzi i Zielonej Górze nie prowadzą obsługi przewozów lotniczych cargo. Pod koniec 2009 roku w Łodzi otwarto terminal cargo, którego operatorem jest Air Cargo Service. Planowana jest obsługa ładunków przewożonych zarówno w lukach bagażowych samolotów pasażerskich jak i w samolotach wyłącznie towarowych. Również Zielona Góra planuje w swojej działalności uruchomienie terminala lotniczego, który pozwoliłby na obsługę przewozów towarowych, choć co do zasadności tej inwestycji zdania są podzielone.

5. WNIOSKI

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz polityka „otwartego nieba” nie zaowocowała, tak jak w przypadku przewozów pasażerskich, znacznie większym wzrostem lotniczych przewozów towarowych, niż był on we wcześniejszych latach.

Obsługa przewozów cargo nadal odbywa się głównie w centralnym porcie lotniczym, jednakże znaczenie regionalnych portów lotniczych w obsłudze cargo corocznie wzrasta, choć nie tak dynamicznie jak w przewozach pasażerskich.

Lotnicze przewozy towarowe cargo realizowane są w różnych modelach przewozu, zależnie od wielkości ładunków i posiadanej przez przewoźnika floty. Na rynku oferowane są również przewozy lotnicze „na kołach”.

⁴ Por. M. Stefanek „Lotnicze przewozy cargo w Polsce”, Przegląd Komunikacyjny nr 4/2009, s. 22-23.

⁵ http://logistyka.wnp.pl/w-lasku-ma-powstac-cywilne-lotnisko-towarowe-cargo-mix,47076_1_0_1.html

Szyki rozwój rynku przewozów cargo powoduje, że wiele portów lotniczych, widząc szansę na dodatkowe przychody, planuje rozbudowę lub rozważa możliwość szerszej obsługi tego segmentu przewozów.

Rozważane są koncepcje budowy portów lotniczych przeznaczonych wyłącznie do obsługi lotniczych przewozów towarowych, dzięki którym regiony zyskać mają na atrakcyjności.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Stefanek M. „Lotnicze przewozy cargo w Polsce”, Przegląd Komunikacyjny nr 4/2009,
- [2] http://logistyka.wnp.pl/w-lasku-ma-powstac-cywilne-lotnisko-towarowe-cargo-mix,47076_1_0_1.html
- [3] Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, Aktualizacja – styczeń 2010. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
- [4] <http://www.exin.pl/>
- [5] <http://www.skytaxi.pl/>
- [6] <http://www.lot.com/>
- [7] <http://www.sprintair.eu/>
- [8] <http://www.ulc.gov.pl/>
- [9] <http://www.stat.gov.pl/>
- [10] Strony internetowe regionalnych portów lotniczych