

Maciej Stajniak

Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu

Sylwia Konecka

Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu

Lotnicze przewozy cargo w Polsce

Air cargo freight in Poland

Celem artykułu jest przedstawienie wielkości lotniczych przewozów cargo w Polsce. W artykule zaprezentowane są wyniki badań przewozów lotniczych cargo na podstawie danych GUS, ULC i portów lotniczych w ostatnich latach. Niewiele ponad 1% światowego tonażu jest przewożone drogą lotniczą, jednak w ujęciu wartościowym stanowi to 35% wartości światowego handlu. Wpływ lotnisk na gospodarkę w Polsce jest mniejszy niż w wielu innych krajach UE. Sieć lotnisk przyczynia się do powstania rocznie 4% polskiego PKB. Porty lotnicze tworzą także ponad 440 tys. miejsc pracy w kraju. Rynek frachtu lotniczego w Polsce zasadniczo należy do trzech linii lotniczych: Polskich Linii Lotniczych LOT SA Cargo (18,3%), Lufthansa (17,6%) i Emirates (9,3%), które zajmują 45% rynku powietrznych przewozów towarowych. Najwięksi spedytorzy to DHL Global Forwarding posiadający 15% rynku przewozów z Polski, CEVA Logistic — 7%, DB Schenker — 6,4%. Rocznie drogą powietrzną przewozi się w Polsce 76 200 ton, czyli około 1% całego frachtu lotniczego w Europie. Tymczasem Belgia, Francja, Holandia, Niemcy i Wielka Brytania zajmują 70-procentowy udział w transportowaniu towarów drogą lotniczą. Dowodzi to, że przewozy cargo są ściśle skorelowane z rozwojem gospodarczym danego kraju. W Polsce w dalszym ciągu wielkość eksportu i importu dóbr drogą lotniczą jest niewielka. Jednym z rezultatów badawczych artykułu jest przegląd literatury dotyczącej lotniczych przewozów cargo oraz odniesienie się do konkurencyjności polskich portów lotniczych na tle innych krajów UE. Drugą część artykułu to wyniki badań trendów w lotnictwie przewozów towarowych z wyszczególnieniem infrastruktury, środków transportu lotniczego, ogólnych kierunków rozwoju oraz wielkości i wartości rynku usług lotniczych cargo.

Słowa kluczowe:

transport lotniczy, cargo, konkurencyjność.

The aim of the article is to present the size of air cargo in Poland. In the article are presented results of air cargo based on GUS, ULC and airports data in recent years. A little more than 1% of world tonnage is transported by air, but in terms of value, this is 35% of world trade. The impact of airports on the economy in Poland is lower than in many other EU countries. The network of airports contributes to the annual 4% of Polish GDP. Airports also create more than 440 thousand jobs in the country. Air freight market in Poland essentially belongs to the three airlines: LOT Polish Airlines Cargo SA (18.3%), Lufthansa (17.6%) and Emirates (9.3%), which occupy 45% of the market for air freight. Major shippers DHL Global Forwarding is holding 15% of the Polish transport market, CEVA Logistics — 7%, DB Schenker — 6.4%. Per year by air transported to Poland 76 200 tons, or about 1% of all air freight in Europe. Meanwhile, Belgium, France, the Netherlands, Germany and the United Kingdom occupy 70 percent share in transporting goods by air. This proves that the transport of cargo is closely correlated with the economic development of the country. The volume of export and import of goods by air in Poland is small. One of the results of the research article is to review the literature on air cargo and a reference to the competitiveness of Polish airports in other EU countries. The second part of the article the results of research trends in the aviation freight detailing infrastructure, means of transport by air, the broad lines of development, and the volume and value market for air cargo services.

Key words:

air transport, cargo, competitiveness.

Wstęp

Rozwój współczesnych gospodarek jest ściśle związany z efektywnie funkcjonującym rynkiem usług

i skutecznym wykorzystaniem uwarunkowań związanych ze zwiększającym się poziomem konkurencji.

Jego charakter kształtują rywalizujące podmioty gospodarcze, zmierzające do zapewnienia sobie

maksymalnego dostępu do globalnych rynków i potencjalnego popytu. Ten dostęp zapewniają lotnicze przewozy cargo dostarczając dobra materialne do najdalszych zakątków świata. Przedsiębiorstwa oferujące transport ładunków drogą lotniczą udoskonalają atrakcyjność swojej palety usług budując najważniejszy walor konkurencji rynkowej, jakim jest jakość obsługi klienta. Na skutek zmienności tego poziomu dochodzi nieraz do eliminacji najsłabszych firm z rynku i przyczynia się do dynamicznego wzrostu poziomu techniczno-technologicznego środków transportu oraz infrastruktury naziemnej.

Relacje jakościowe, jakie są widoczne na rynku usług lotniczych cargo, odzwierciedlają istniejące różnicowanie poziomu atrakcyjności świadczonych usług, uwarunkowanych poziomem rozwoju infrastruktury poszczególnych lotnisk oferujących obsługę przesyłek, które ulegają w ostatnich latach systematycznej polaryzacji.

Konkurencja na rynku usług lotniczych cargo

Konkurencja w ogólnym ujęciu oznacza współzawodnictwo kilku podmiotów na tym samym rynku, natomiast w sensie ekonomicznym jest to rywalizacja pomiędzy osobami lub podmiotami gospodarczymi w procesie realizacji własnych interesów poprzez przedstawienie oferty atrakcyjniejszej od tej, którą przedstawiają inni (Burnewicz, 2004, s. 42). W sensie ogólnym konkurencja jest pojęciem powszechnie znanym i zrozumiałym zarówno w obszarze nauk ekonomicznych, jak i nauk o zarządzaniu. W ramach towarowego transportu lotniczego rozwija się niemal od początku procesu deregulacji rynków i ma ściśle określony cel, którym dla przewoźników lotniczych (...) *jest przyciąganie do siebie klientów przez zaferowanie im korzystniejszych warunków cenowych, jakościowych i innych, dla zwiększenia swych obrotów i zysków, klientom taka konkurencja powinna umożliwić wybór i uzyskanie usługi na najdogodniejszych dla nich warunkach* (Szymajda, 2002, s. 17).

Konkurencja, przyjmując charakter podstawowego i strategicznego instrumentu w procesach decyzyjnych, w znacznym stopniu przesądza o roli i znaczeniu portów lotniczych w rynkowym otoczeniu, ich potencjale i możliwości ekspansji. Najczęściej prowadzi do poprawy efektywności działania, zwiększenia walorów nowych ofert, które w większym zakresie spełniają oczekiwania konsumentów, co w konsekwencji stymuluje wzrost popytu i kumulację zysków (Rokita, 2005, s. 11–13).

Efektywność tych działań wymaga stałego podnoszenia poziomu oferowanych standardów technicznych eksploatowanych środków transportu lotniczego i logistycznej obsługi klientów. Te relacje są skutkiem intensywnej rywalizacji zmierzającej do dominacji w wykorzystaniu unikatowych osiągnięć technicznych i technologicznych w celu pozyskania możliwie największej liczby odbiorców usług.

Specyfika uwarunkowań konkurencyjnych w sektorze lotniczych przewozów cargo wymaga od jego organizatorów specjalistycznej wiedzy i umiejętności zarządczych, obejmujących nie tylko branżę, ale także obszary interdyscyplinarne, w tym społeczne, mające istotny wpływ na efektywność tej działalności (Wensveen, 2007, s. 427). Z tego powodu każda podejmowana decyzja dotycząca sposobu konkurencji na rynku przesyłek lotniczych wymaga precyzyjnego uszczegółowienia, ponieważ w tym sektorze z pozoru mniej znacząca decyzja może niejednokrotnie wygenerować istotne skutki finansowe zarówno znacząco poprawiające poziom efektywności ekonomicznej, jak również powodujące znaczne straty (Cheng-Jui Lu, 2002, s. 153).

Wybór sposobu konkurencji na rynku towarowych przewozów lotniczych dokonuje się poprzez świadome kreowanie oferty rynkowej, eksponowanie jej najważniejszych cech, które powinny spełniać aktualny i przyszły zakres oczekiwań potencjalnych odbiorców. Widocznym znakiem skuteczności tak kształtowanego systemu konkurencji jest wzrost poziomu sprzedaży usług.

Rynek lotniczych przewozów cargo, który w większości ma charakter międzynarodowy, znajduje się w fazie dynamicznej rywalizacji globalnej, występującej nie tylko wewnątrz własnego sektora, ale także w układach rynku międzynarodowego. Te warunki tworzą wymóg dotyczący rozszerzenia zakresu i różnicowania form konkurencji, ponieważ odbiorcy usług zyskali szeroki dostęp do szczegółowych informacji, ułatwiających im ocenę konkurencyjności ofert podmiotów wszystkich branż operujących na rynku transportowym. W efekcie następuje osłabienie lojalności wobec narodowych oferentów, czyniąc głównym kryterium wyboru usług korzystne zaspokojenie aktualnych oczekiwań (Radomyski, 2007, s. 177).

Niewątpliwymi zaletami transportu lotniczego są: krótki czas przelotu, duży zasięg i wysoka sprawność realizacji usług oraz stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa. Jest to również kosztowny i relatywnie mniej dostępny sposób transportu towarów. Jednak rozwój floty, infrastruktury nawigacyjnej i naziemnej, bazy techniczno-technologicznej, procesu eksploatacji, dystrybucji i promocji wymagają znacznych nakładów, bez których niemożli-

wy jest rozwój przewozów cargo oraz wzrost atrakcyjności i rozszerzenie oferty rynkowej. Tylko nie-liczne podmioty sektora przewozów lotniczych są zdolne do wygospodarowania niezbędnych środków do realizacji działalności charakteryzującej się najwyższym poziomem jakościowym.

Rozwój potencjału lotniczych przewozów cargo w Polsce

Jedną z przeszkód w rozwoju rynku cargo na polskich lotniskach jest brak wystarczającej infrastruktury do obsługi ładunków oraz koszty obsługi przez firmy handlingowe, wynikające z braku konkurencji i małego potencjału rynku, a także wysokie ceny (w stosunku do jakości) wynajmu powierzchni biurowych i magazynowych. Polska jest dziś traktowana jako obszar zasilania cargo dla innych portów lotniczych, a nie jako miejsce rozwoju biznesu przewozowego.

Infrastruktura

Polska infrastruktura portów lotniczych służących przewozom ładunków w komunikacji lotniczej składa się z 38 portów i obejmuje następujące obiekty:

- 1 port centralny w Warszawie;
- 7 portów regionalnych: Kraków, Gdańsk, Poznań, Katowice, Wrocław, Szczecin, Rzeszów;
- 12 portów regionalnych drugorzędnych, nieobsługujących przewozów towarowych;
- 18 portów lokalnych (Stajniak, Hajdul, Foltyński, Krupa, 2008, s. 32).

Według koncepcji budowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T (ang. Trans-European Transport Networks) osiem włączonych do niej polskich portów lotniczych podjęło inwestycje infrastrukturalne. Inwestycje te do 2015 r. wyniosły ok. 4,3 mld PLN przy łącznej wartości środków przyznanych przez UE w wysokości ok. 1,7 mld PLN.

Poza modernizacją przestrzeni powietrznej i procedur lotniczych realizowano działania podnoszące standardy urządzeń nawigacyjnych i infrastruktury, m.in. doposażenie i modernizację lotnisk w systemy ILS/DME/VOR, modernizację/budowę oraz wyposażanie infrastruktury związanej z kontrolą ruchu lotniczego w Krakowie, Poznaniu, Łodzi i Rzeszowie oraz inwestycje w systemy radiolokacyjne w Krakowie i Wrocławiu. Umożliwiło to re-

alizację operacji lotniczych niezależnie od warunków meteorologicznych.

Modernizacja infrastruktury lotniczej powinna być odpowiedzią na wzrost natężenia ruchu lotniczego. Brak odpowiedniej infrastruktury może powodować zakłócenia — przede wszystkim opóźnienia — w ruchu statków powietrznych w przestrzeni oraz pasażerów w portach lotniczych. W 2011 r. Polska odpowiadała za 2,5% opóźnień zanotowanych przez EUROCONTROL CFMU (ang. *Central Flow Management Unit*). Pomimo zwiększającej się liczby operacji w ostatnich latach w obszarze FIR Warszawa (przynależnym do Baltic FAB), opóźnienia generowane przy udziale PAŻP (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej) uległy zmniejszeniu, co świadczy o zwiększającej się optymalizacji działalności w tym zakresie i wdrażaniu nowych rozwiązań zarządzania ruchem lotniczym oraz inwestycji w infrastrukturę portową i nawigacyjną (PAŻP, 2011).

Infrastruktura lotnicza nie jest odpowiedzialna wyłącznie za zabezpieczenie operacji lotniczych, lecz równocześnie generuje korzyści ekonomiczne. Z analiz zrzeczenia portów lotniczych (ang. *Airport Council International — ACI*) wynika, że na każdy milion odprawionych pasażerów lub każde 100 tys. ton ładunku, port lotniczy generuje 925 miejsc pracy. Oprócz tego port lotniczy przyczynia się do wygenerowania dodatkowych 1425 miejsc pracy w jego bezpośrednim otoczeniu i 2000 nowych miejsc pracy w regionie na każdy milion odprawionych pasażerów. Dla 31% przedsiębiorstw prowadzących działalność gospodarczą podstawowym czynnikiem decydującym o wyborze lokalizacji jest bliskość portu lotniczego (Malarski, Szterk, 2011, s. 75–76).

Środki transportu lotniczego

W 2014 r. do wykonywania przewozów osób lub ładunków transportem lotniczym było uprawnionych 31 przedsiębiorstw. Największymi są Polskie Linie Lotnicze LOT dysponujące 42 samolotami, EuroLOT — 21, SprintAir — 15, EnterAir — 12 i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe — 23. Tylko kilku przewoźników mogło wykonywać loty transkontynentalne, np. PLL LOT, OLT Expres Poland i Blue Jet, a kilku jedynie loty lokalne (ASA Heli-Water, Sky Adventure, Easy Air, HiFly i Hi Flyer).

Przewozy cargo odbywają się do najważniejszych miast w Europie, a także obejmują Amerykę Północną i Południową, Afrykę, Środkowy Wschód i Azję. Dzięki umowom zawartym z innymi liniami lotniczymi i przewoźnikami cargo istnieje możli-

wość przewozu ładunku z każdego miejsca na świecie. W ramach przewozów lotniczych obsługiwane są przesyłki standardowe, specjalne, a także — na życzenie klienta — przewozy czarterowe. Czartery, jakimi dysponuje polska flota, mogą pomieścić towar o wadze do 120 ton, a ich zasięg wynosi do 12 000 kilometrów. Polscy operatorzy cargo posiadają Boeingi o zasięgu od 2150 do 11 700 kilometrów, Embraery o zasięgu od 1500 do 3000 kilometrów i ATR-y o zasięgu 1 200 kilometrów.

Posiadanie nowoczesnego, ekonomicznego i przyjaznego dla środowiska parku maszynowego oznacza zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, dlatego też największy polski przewoźnik PLL LOT przewiduje wymianę taboru — sprzedaż samolotów typu Embraer i zakup nowocześniejszych konstrukcji z tego segmentu. Jest to kurs na wykorzystanie samolotów z silnikami o większej sprawności i mniejszej uciążliwości dla środowiska. Dodatkowo przewoźnik planuje sfinalizowanie zakupów samolotów Boeing Dreamliner — ostatni egzemplarz z ośmiu zamówionych trafił do PPL LOT w 2015 r. Kierownictwo firmy prowadzi analizę, czy kolejne samoloty nie powinny zostać zakupione w wersji 787-9.

Czynnikiem wpływającym na rozwój frachtu lotniczego jest dostępna pojemność na bezpośrednich połączeniach samolotami szerokokadłubowymi, które mogą zabierać przesyłki do 160 cm wysokości. Obecnie takie samoloty latają rozkładowo z portów w Polsce w barwach PLL LOT SA oraz Emirates.

Wielkość i wartość rynku usług lotniczych

Niewiele ponad 1% światowego tonażu jest przewożone drogą lotniczą, jednak w ujęciu wartościowym stanowi to 35% wartości światowego handlu. Wpływ lotnisk na gospodarkę w Polsce jest mniejszy niż w wielu innych krajach UE, ale w regionie wiedzimy prym. Sieć lotnisk przyczynia się do powstania rocznie 4% polskiego PKB. Porty lotnicze tworzą także ponad 440 tys. miejsc pracy w kraju. Rynek przewozów lotniczych z Polski w 2014 roku wzrósł do 33,2 tys. ton, o 22% więcej w porównaniu z 2013 rokiem, z czego Polskie Linie Lotnicze LOT SA przewiozły ponad 6 tys. ton, co stanowi 18,3% całości transportowanego drogą powietrzną wolumenu.

Rynek frachtu lotniczego w Polsce zasadniczo należy do trzech linii lotniczych: Polskich Linii Lotniczych LOT SA Cargo (18,3%), Lufthansy (17,6%) i Emirates (9,3%), które zajmują 45% ryn-

ku powietrznych przewozów towarowych. Sprzedaż przesyłek wszystkich linii lotniczych prowadzona jest przez spedytorów. Największy z nich w biznesie lotniczym to DHL Global Forwarding posiadający 15% rynku przewozów z Polski, CEVA Logistic — 7%, DB Schenker — 6,4%. Sprzedaż bezpośrednia linii lotniczych stanowi 6,2%. Generalni agenci sprzedaży innych linii lotniczych to 5,5%. Pozostałe 60% jest rozdrobione i pozostaje w gestii ponad 120 firm spedycyjnych. Rocznie drogą powietrzną przewozi się w Polsce 76 200 ton, czyli około 1% całego frachtu lotniczego w Europie. Tymczasem Belgia, Francja, Holandia, Niemcy i Wielka Brytania mają 70-procentowy udział w transportowaniu towarów drogą lotniczą. Dowodzi to, że przewozy cargo są ściśle skorelowane z rozwojem gospodarczym danego kraju. W krajach zachodniej Europy występuje już pewne nasycenie w tego typu przewozach, dlatego w Polsce i w Europie Wschodniej rynek ten rośnie znacznie szybciej.

W Polsce w dalszym ciągu wielkość eksportu i importu dóbr drogą lotniczą jest niewielka. Najwięcej tras transportowych odbywa się w Europie — 44%, następnie do Stanów Zjednoczonych — 24%, pozostałe kierunki to: Daleki Wschód, Afryka, Ameryka Południowa Australia, Azja, po 4-5%. Głównymi portami lotniczymi, które się liczą w przewozach cargo w Europie, są: Frankfurt, Amsterdam, Paryż, Londyn oraz szybko rozwijający się Lipsk.

W porcie lotniczym w Warszawie, który zajmuje 176. miejsce na świecie wśród portów obsługujących przesyłki cargo, przeladowuje się rocznie ponad 60 tys. ton. Kierunki przewożenia frachtu lotniczego z i do Polski pokrywają się z trasami samolotów pasażerskich, bowiem wiele towarów przewozi się w lukach samolotów rejsowych wylatujących i lądujących w Warszawie. Najpopularniejsze kierunki przewozów cargo z/do Warszawy w 2015 r. według wielkości to: Lipsk (8,2 tys. ton), Kolonia (8,0 tys. ton), Dubaj (6,1 tys. ton), Nowy Jork/Newark (5,8 tys. ton), Chicago (5,1 tys. ton; PRTL, 2015).

Na wzrost przewozów frachtu lotniczego wpłynął zarówno wzrost konkurencyjności polskiego eksportu, jak i wzrost oferowanej pojemności przewozowej w połączeniach lotniczych. W przypadku LOT SA dotyczyło to wprowadzenia wyłącznie samolotów Boeing 787, a przez konkurencyjne linie — połączeń drogowych do innych lotnisk w Europie.

Od 2009 roku LOT cargo wykonuje dodatkowe połączenia „all cargo” samolotem Boeing 767-300 w sezonie zimowym, aby utrzymać dostępną pojemność w okresie niższego oferowania przewozów pasażerskich dla klientów na kierunku północnoatlantyckim.

Przewozy ładunków cargo transportem lotniczym

Krajowe przewozy towarowe w ujęciu nominalnym w latach 2000-2008 uległy podwojeniu, rozwijały się jednak wolniej niż ruch pasażerski. Wynikać to mogło ze wspomnianej już drugoplanowości transportu towarowego wobec przewozów osobowych (znaczna część ładunków przewozi się w ładowniach samolotów pasażerskich). W polskich portach lotniczych występuje także stosunkowo słaba infrastruktura do obsługi cargo, a infrastruktura drogowa nie zapewnia sprawnego i taniego przemieszczania towarów z portów lotniczych do ich odbiorców lub pośredników. Przewidywany i obecny rozwój przewozu ładunków zaprezentowano na rysunku 1.

W Polsce w 2014 roku na polskich lotniskach odprawiono 129,9 tys. ton frachtu, czyli o 16% więcej niż w roku 2013. Najważniejszym ośrodkiem lotniczych przewozów towarowych jest Warszawa (67%), a z regionalnych portów lotniczych — Katowice (13%). Największym wzrostem charakteryzował się port lotniczy w Rzeszowie. Część lotnisk odnotowała marginalny poziom przewozów cargo lub jego całkowity brak (rys. 2).

Na łączną ilość 129 891 tys. ton ładunków odprawionych w 2014 roku na polskich lotniskach składa-

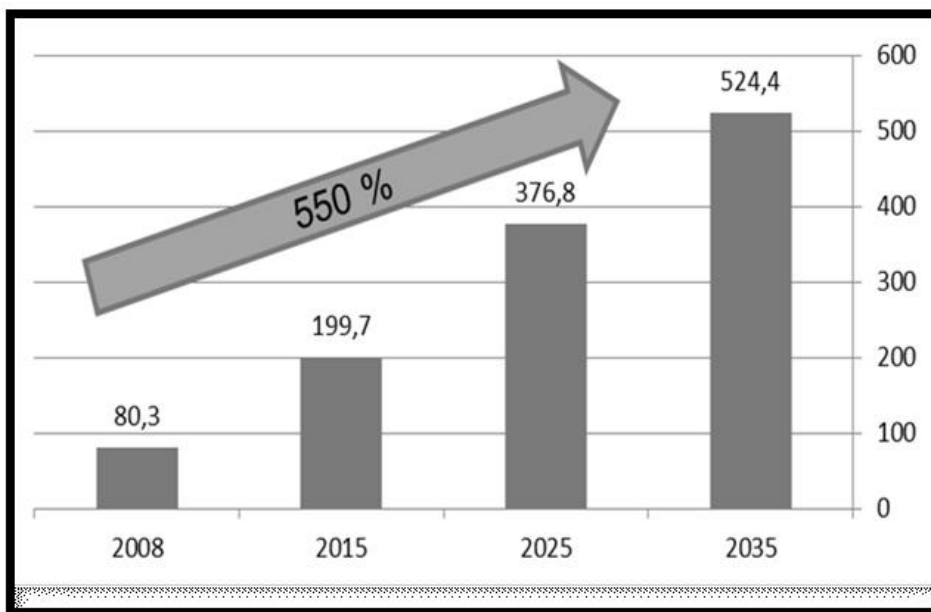
ją się trzy segmenty cargo: „on board”, RFS (ang. *Road Feeder Service*) i poczta. Należy zauważyć, że 57% ładunków odprawionych w 2014 roku zostało przetransportowane bezpośrednio z i do lotnisk na pokładach samolotów.

Porty lotnicze w Polsce wykorzystywane są przez operatorów logistycznych jako centra połączeń regionalnych, z których fracht lotniczy transportowany jest w dużej mierze w systemie RFS, tzw. cargo „na kołach”, co oznacza, że przewóz towarów wykonywany jest transportem drogowym samochodami ciężarowymi do portów lotniczych poza Polską, gdzie operują najwięksi przewoźnicy lotniczy cargo, m.in. do Amsterdamu, Frankfurtu, Paryża, Wiednia czy Londynu.

Jest to bardzo popularne rozwiązanie wśród polskich spedytorów lotniczego cargo, np. RFS w porcie we Wrocławiu to 91% ładunków odprawianych na tym lotnisku w 2014 r. We wszystkich polskich portach lotniczych w 2014 roku 28% frachtu przetransportowane zostało między polskimi lotniskami a hubami europejskimi na ciężarówkach. Przesyłki pocztowe stanowiły 15% ładunków. Największy ośrodek cargo w kraju to Warszawa, drugim jest lotnisko Katowice w Pyrzowicach, a walka o trzecie miejsce rozgrywa się między Gdańskiem, Wrocławiem i Łodzią.

Rysunek 1

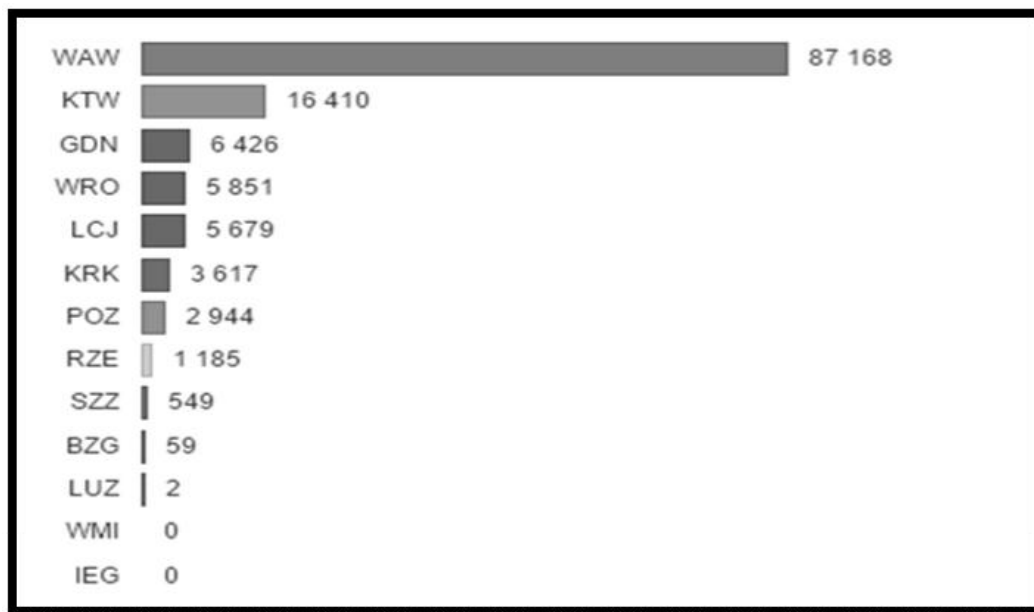
Prognoza rozwoju rynku transportu lotniczego cargo w Polsce w latach 2008–2035



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Rysunek 2

Przewozy frachtu na polskich lotniskach w 2014 r.



Źródło: www.pasazer.com.

Wnioski

Przedstawione dane wyraźnie wskazują na spory potencjał rozwojowy transportu lotniczego. Według prognoz ULC liczba obsługiwanych pasażerów w Polsce zwiększy się do 59 127 000 w 2030 r., przy uwzględnieniu czynników sprzyjających rozwojowi transportu lotniczego i zakładając rozwój gospodarczy na poziomie 3,5% rocznie, a pasażerski ruch lotniczy na średnim poziomie rozwoju około 5,1% rocznie do 2030 r. (Urząd Lotnictwa Cywilnego).

W świetle prognoz lotniczy transport cargo w skali globalnej w perspektywie następnych 20 lat będzie rozwijał się w tempie 5% rocznie (Boeing Current Market Outlook, 2012–2032). Dane dla polskich portów lotniczych wskazują na duże wahania dynamiki ilości przewiezionych ładunków — bez niezbędnych inwestycji w infrastrukturę portową i zabezpieczającą przewozy towarowe, rozwój lotniczego rynku cargo w Polsce nie będzie tak spektakularny jak rozwój transportu pasażerskiego w analizowanym okresie.

Do głównych czynników rozwojowych lotniczych przewozów cargo w Polsce należy zaliczyć (Madej, Ruciński, 2015, s. 5396):

- rozwój gospodarczy kraju;
- wzrost zamożności społeczeństwa;
- rozwój demograficzny;

- rozwój infrastruktury transportowej (w tym portów lotniczych i projektu ewentualnej budowy centralnego portu lotniczego — CPL);
- rozwój substytucyjnych gałęzi transportu (głównie kolei dużych prędkości — KDP);
- rozwój krajowych linii i portów lotniczych (w tym PLL LOT w kontekście budowy centralnego portu lotniczego lub dalszego rozwoju przewoźnika wraz z Lotniskiem Chopina w Warszawie);
- rozwój struktury przestrzeni powietrznej i elementów zarządzania ruchem lotniczym;
- możliwość pojawienia się inwestora strategicznego dla PLL LOT (kapitałowe oraz ekonomiczne wzmocnienie krajowego przewoźnika);
- zmianę struktury rynku w kierunku regionalnego hubu (CPL lub port lotniczy w Warszawie);
- politykę państwa i Unii Europejskiej w obszarze rozwoju transportu, głównie w aspekcie rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T Trans-European Transport Networks).

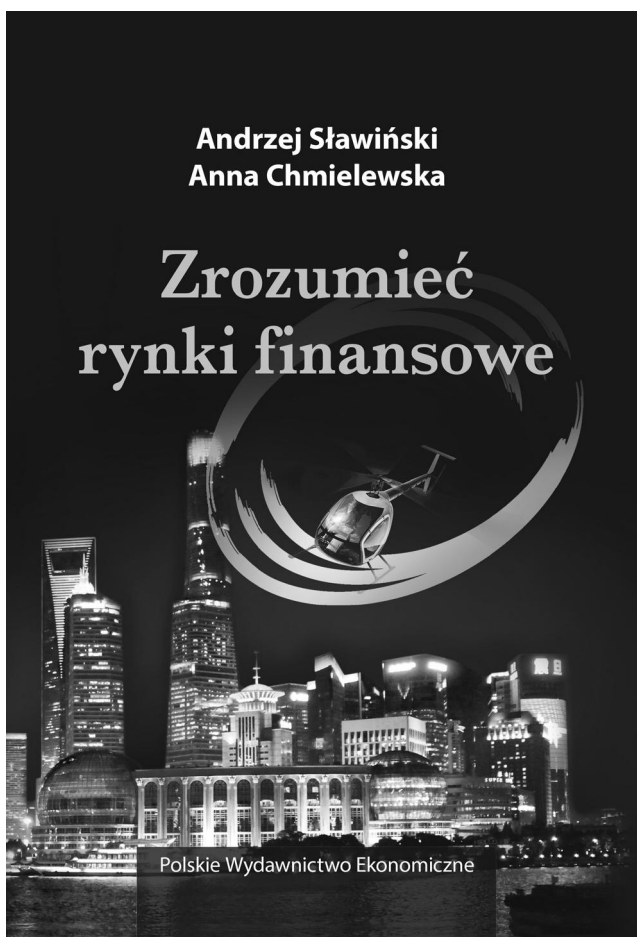
Przewozy lotnicze cargo wymieniane są jako jeden z priorytetów polityki transportowej państwa. Analitycy wskazują również, że obsługa segmentu przewozów towarowych znacznie poprawia efektywność funkcjonowania przewoźników lotniczych, którzy w większości wykorzystują do przewozów cargo wolne powierzchnie ładunkowe i udźwig handlowy samolotów pasażerskich. Wskazuje się także na wzrost atrakcyjności wśród inwestorów zagranicz-

nych regionów mogących zaoferować obsługę tego segmentu. Przewiduje się, że wraz z rozwojem gospodarczym będzie rosła rola transportu lotniczego

w przewozach ładunków, chociaż konkurencyjność naszego rynku w tym zakresie wobec innych krajów UE jest większa niż w przewozach pasażerskich.

Bibliografia

- Burnewicz, J. (2004). *Międzynarodowe rynki transportowe*. Sopot: UG.
- Cheng-Jui Lu, A. (2002). *International Airline Alliances, competition law/us antitrust law and International Air Transport*. The Hague/London/New York: Kluwer Law International.
- Madej, K., Ruciński, A. (2015). Prognozy rozwoju transportu lotniczego w Polsce do roku 2030. *Logistyka*, (3).
- Malarski, M., Szterk, D. (2011). *Analiza infrastruktury nawigacyjnej i procedur środowiskowych europejskich portów lotniczych*. Warszawa: Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego (2014). *Prognoza popytu na lotniczy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych do 2030*.
- Radomski, A. (2007). *Zarządzanie przedsiębiorstwem na rynku usług lotniczych w warunkach silnej konkurencji*. Warszawa: Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej.
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP), Dział Planowania i Analiz Strategicznych, Zespół Statystyk i Prognoz (AOAP). Raport Roczny za 2011 rok. Ruch Lotniczy w FIR Warszawa.
- Rokita, J. (2005). *Zarządzanie strategiczne. Tworzenie i utrzymywanie przewagi konkurencyjnej*. Warszawa: PWE.
- Stajniak, M., Hajdul, M., Foltyński, M., Krupa, A. (2008). *Transport i spedycja*. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Szymajda, J. (2002). *Konkurencja w transporcie lotniczym*. Warszawa: Liber.
- Wensveen J.G. (2007). *Air Transportation. A Management Perspective (sixth Ed.)*. Burlington USA: ASHGATE.



Obecnie nie da się nie mieć żadnej styczności z rynkami finansowymi, a w przypadku jakichkolwiek działań na nich łatwo o kosztowne błędy. Niestety, błędów nie da się unikać, jeśli sami nie będziemy rozumieli sposobu funkcjonowania tych rynków. Konieczna jest więc świadomość nie tylko ewentualnych korzyści, ale zagrożeń wiążących się z ich wykorzystywaniem. Przeczytanie tej książki może być szybkim, niekosztownym, a nawet przyjemnym sposobem dowiedzenia się, czym są rynki finansowe, jak działają i jak się na nich odnaleźć.

www.pwe.com.pl