
Sławomir Kamosiński

**PRZEWOZY ŁADUNKÓW DROGĄ LOTNICZĄ
W POLSCE W LATACH 1945-1989
I PO PRZEŁOMIE USTROJOWYM 1989 R.
ZARYS PROBLEMU**

*Air transport of goods in Poland within 1945-1989
and after political breakthrough in 1989. Problem overview*

Summary:

Transport of goods by air in Poland, whether in the times of the People's Poland or after the political transformations in 1989 have always experienced similar difficulties. The main trouble is the fact that by this mean of transport few tons of goods can be transported. Undoubtedly, such situation results from insufficient development of the airports' infrastructure. The passenger airports have been expanded and developed in the past years, mainly with a focus on passenger transportation services which increased impressively after 2004. The freight of goods by air has remained somehow in the shadow of the passenger transport that gave a quick financial return to the air carriers. That is why the cargo infrastructure has been neglected. Meanwhile, the airports are the significant endogenous factors of local development. Indeed, around the airports should all types of transportation be gathered in order to facilitate handling and loading of the goods and their smooth customs clearance. A popular opinion that Polish entrepreneurs are too poor to benefit from the services of air transport of goods is failing, as the facts prove that domestic entrepreneurs are eager to use transport hubs of the European airports. The goods from Poland are just transported to great European airports by means of road transportation.

Key words: *air transport of goods, air carrier, airport, cargo, air freight*

Transport jest krwioobiegami gospodarki, a jego sprawność przyczynia się do rozwoju gospodarczego regionów, państw i gospodarki globalnej. Globalną, już dzisiaj, infrastrukturę transportu tworzą infrastruktury poszczególnych rodzajów

transportu, czyli transportu drogowego, kolejowego, morskiego i żeglugi śródziemnomorskiej oraz transportu lotniczego. W nowoczesnym zorganizowanym współczesnym transporcie często wykorzystuje się do przewozu ładunków zasadę przemieszczania ich pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu. Przyjęcie takiego rozwiązania jest jednak możliwe tylko w przypadku doskonale rozwiniętej tzw. infrastruktury punktowej, czyli istniejących punktów przeładunkowych i terminali (np. centra logistyczne, terminale transportu kombinowanego, czyli intermodalnego, punkty przeładunkowe). Każda zmiana środków transportu wpływa na zmianę podstawowych parametrów przewozu, którymi niezmiennie są: czas, koszt i jakość¹.

Transport lotniczy ładunków zaliczany jest do młodych dziedzin gospodarki. Współcześnie tym środkiem transportu przewozi się około 1% światowych przewozów towarowych. W ujęciu wartościowym ładunki transportowane tym rodzajem transportu stanowią około 10% wartości wszystkich przewożonych ładunków². Podstawową cechą transportu lotniczego jest to, że przemieszczane są za jego pomocą ładunki na duże odległości w bardzo krótkim czasie. Jest to jedyna gałąź, która umożliwia osiągnięcie dowolnego punktu kuli ziemskiej w ciągu 24 godzin³. W świecie wymagającym sprawnie działających przedsiębiorstw ta cecha jest szczególnie cenną zaletą. Podkreślić przy tym należy, że jest to najdroższa gałąź transportu. Zwrócić trzeba także uwagę na to, że „transport lotniczy w przewozach ładunków pełni funkcję uzupełniającą dla innych form transportu w przypadku szybkiego przemieszczania ładunków o odpowiednio wysokiej wartości lub w przypadku, gdy straty z tytułu dłuższego czasu dostawy zrealizowanej np. za pomocą transportu drogowego, są odpowiednio wysokie”⁴. Znaczący temat podkreślają, że rynek usług przewozu ładunków transportem lotniczym dzieli się na dwa segmenty: przewozy liniami regularnymi oraz przewozy czarterowe⁵.

Współczesny transport lotniczy to przede wszystkim ruch pasażerski. Zaliczany on jest do tzw. pierwszego sektora transportu lotniczego. Drugi sektor obejmuje natomiast przewóz ładunków (cargo). Wydzielenie wskazanych dwóch sektorów transportu lotniczego wynika z faktu, że nie zaobserwowano żadnej korelacji pomiędzy wzrostem liczby przewozów pasażerów i liczby ton przewiezionych ładunków.

¹ M. Jacyna, D. Pyza, M. Wasiak, *Znaczenie infrastruktury transportowej w realizacji procesów logistycznych*, Mechanika. Czasopismo Techniczne, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2-M/2011, z. 4, rok 108, Biblioteka Cyfrowa Politechniki Krakowskiej, s. 47.

² Z. Rudasz, *Transport w działalności logistycznej*, www.ekonom.ug.edu.pl/pp/download.php?OpenFile=463, dostęp: 29.01.2014.

³ D. Rucińska, A. Ruciński, O. Wyszomirski, *Zarządzanie marketingowe na rynku usług transportowych*, Gdańsk 2004, s. 202, cyt. za: J. Lewandowska, *Wpływ niskokosztowych przewoźników lotniczych na rozwój gospodarczy regionu kujawsko-pomorskiego*, [w:] *Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego*, red. J. Łacny, Bydgoszcz 2008, s. 218.

⁴ M. Jacyna, D. Pyza, M. Wasiak, op. cit., s. 51.

⁵ Z. Rudasz, op. cit.

Asortyment produktów przewożonych przy użyciu transportu lotniczego jest praktycznie nieograniczony. Głównie jednak przewozi się przy jego wykorzystaniu towary, które łatwo ulegają zepsuciu, lekarstwa, pocztę, elektronikę, żywe zwierzęta, wyroby jubilerskie, a także np. ładunki ponadnormatywne. Do przewozu ładunków w transporcie lotniczym wykorzystuje się przede wszystkim luki bagażowe samolotów pasażerskich oraz samoloty specjalistyczne, przygotowane wyłącznie do przewozu ładunków.

Transport ładunków drogą lotniczą w Polsce Ludowej (1945-1989)

Po zakończeniu II wojny światowej, w obliczu powstania nowego konfliktu zwanego „zimną wojną”, świat stał się w latach 1945-1989 sceną rywalizacji dwóch bloków politycznych i gospodarczych. Naprzeciwko siebie stały państwa demokratyczne o rynkowym systemie gospodarczym i państwa demokracji ludowej, w których wolny rynek zastąpiony został gospodarką sterowaną przez instytucje państwowe za pomocą planów gospodarczych. Układy polityczne mocarstw u schyłku wojny doprowadziły do tego, że Polska, wbrew woli narodu, znalazła się w bloku państw demokracji ludowej. Ta decyzja sprawiła, że kraj był odcięty od rynków międzynarodowych, przepływu nowoczesnych technologii, wymiany informacji i towarów. Podobny los spotkał także inne państwa Europy Środkowej i Wschodniej. Zostały one podporządkowane Związkowi Radzieckiemu (ZSRR) i praktycznie stały się państwami wasalnymi tego mocarstwa. Zimnowojenna rywalizacja ekonomiczna i polityczna wskazanych dwóch bloków politycznych, gospodarczych i wojskowych wywarła ogromny wpływ na rozwój cywilnego lotnictwa, świadczącego usługi transportu osób i towarów. Szczególnie mocno odczuły je państwa będące satelitami ZSRR.

Tuż przed zakończeniem w Europie działań na frontach II wojny światowej, dnia 6 marca 1945 r., w Polsce w ramach przywracania po czasie wojennym życia cywilnego, reaktywowano przedwojenną państwowo-samorządową firmę: Polskie Linie Lotnicze „Lot” Sp. z o.o. Z chwilą przywrócenia jej działalności natychmiast ustanowiono nad PLL „Lot” przymusowy zarząd państwowy, a 8 marca 1945 r. powołano do życia przedsiębiorstwo państwowe Polskie Linie Lotnicze „Lot”.

PLL „Lot” po wznowieniu działalności w 1945 r. odczuwał niedostatek statków powietrznych. Z tego powodu wskazane przedsiębiorstwo 13 października 1945 r. zdecydowało się na podpisanie umowy handlowej na dostawę do naszego kraju samolotów konstrukcji radzieckiej. Ze strony ZSRR kontrakt sygnowało przedsiębiorstwo „Torgpred”. Od tej pory technika radziecka aż do 1989 r. zagościła w polskich portach lotniczych, ponieważ podstawowe statki powietrzne, jakimi dysponował „Lot”, były produkowane w Związku Radzieckim⁶. Pierwotnie dostarczano do Polski

⁶ M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918-1978*, Warszawa 1980, s. 140-146.

statki powietrzne Li-2 (Lisunow). Była to radziecka wersja licencyjnego samolotu DC-3. PLL „Lot” realizował nimi przewozy pasażerskie i przewozy ładunków. Do przewozu ładunków wykorzystywano również samoloty Po-2 (Polikarpow). Pierwsza duża wymiana floty powietrznej w przedsiębiorstwie PLL „Lot” nastąpiła w 1961 r. Zakupiono wówczas w ZSRR duże turbośmigłowe samoloty typu Il-18 (nadające się do długich podróży), a w 1966 r. mniejsze samoloty turbośmigłowe AN-24 (wykorzystywane na liniach krótszych). W dekadzie lat siedemdziesiątych XX w. flotę statków powietrznych „Lotu” wzbogacono o radzieckie transkontynentalne samoloty Il-62 oraz turbodozwołowe samoloty Tu-134, przeznaczone dla obsługi dalekich linii⁷. Były to pasażerskie statki powietrzne. Podkreślenia wymaga to, że Polskie Linie Lotnicze „Lot” nie dysponowały w okresie Polski Ludowej własnymi samolotami o charakterze transportowym. Do transportu ładunków drogą lotniczą wykorzystywano wyłącznie samoloty pasażerskie. Udźwig handlowy pasażerskiego samolotu Il-18 wynosi 12 ton, a po odjęciu ciężaru pasażerów i ich bagażu na ładunek dodatkowy pozostawały w tym samolocie zaledwie 2-3 tony nośności. Drugi samolot Il-62 dysponował udźwigniem handlowym 23 tony, a po odjęciu ciężaru pasażerów i ich bagażu do załadunku pozostawało 7-9 ton. Jak podkreślali znawcy tematu, przerobienie tych samolotów na transportowe, po wymontowaniu siedzeń i innych elementów wyposażenia dostosowanych do przewozu pasażerów, nie miało żadnego sensu, ponieważ samoloty pasażerskie miały zbyt małe drzwi. Ten poważny mankament utrudniał ich załadunek i wyładunek. Dodatkowo przystosowanie tych samolotów do przewozu ładunków czyniły niemożliwym tzw. niedostatecznie dopuszczalne naciski na podłogę w ładowni⁸.

Ogółem w roku 1970 w barwach PLL „Lot” latały 34 maszyny, w roku 1980 przedsiębiorstwo to dysponowało 46 statkami powietrznymi, a w 1987 r. miało w dyspozycji 39 samolotów. Mimo zmniejszenia się liczby samolotów zwiększyła się liczba miejsc na ich pokładach z 2062 w 1970 r. do 3635 w 1987 r.⁹

W latach 1945-1989 Polskie Linie Lotnicze „Lot” znajdowały się w szczególnym położeniu, ponieważ rozwój połączeń lotniczych tego przewoźnika był zależny od zmian koniunktury politycznej w podzielonym „żelazną kurtyną” świecie. Do połowy lat pięćdziesiątych XX w. wykonywano prawie wyłącznie loty na liniach krajowych (lata 1945-1957), a zagraniczne w zasadzie ograniczono do krajów Europy: Berlina i Paryża (1946 r.), Brukseli i Pragi (1947 r.), Bukaresztu i Kopenhagi (1948 r.), Sztokholmu (1950 r.), Moskwy (1951 r.), Sofii (1953 r.), Wiednia (1950 r.). W drugim okresie budowy siatki połączeń lotniczych PLL „Lot”, w latach 1958-1963 rozszerzano, w związku z odwilżą polityczną, liczbę dostępnych miejsc poza granicami Polski. W tym czasie pierwszy lot statek powietrzny „Lotu” wykonał poza Europę. W 1963 r.

⁷ T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1985, s. 145.

⁸ H. Kowalczyk, *Transport, problemy i nadzieje*, Warszawa 1980, s. 96.

⁹ Rocznik statystyczny 1988, GUS, Warszawa 1988, s. 335.

zaczęły funkcjonować połączenia lotnicze do Kairu i Bejrutu (1966 r.). Od tego momentu ustaly praktycznie przewozy pasażerskie w ruchu lotniczym na liniach krajowych. Kolejny okres, lata 1964-1980, to rozszerzanie przez PLL „Lot” sieci połączeń zagranicznych. Do Stanów Zjednoczonych pierwszy lot wykonano w kwietniu 1973 r.¹⁰ W roku 1978 liczba linii zagranicznych, obsługiwanych przez „Lot” wzrosła do 35, obejmując 43 miasta w 34 państwach¹¹. W dekadzie lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, na skutek wprowadzenia 13 grudnia 1981 r. stanu wojennego w Polsce i w konsekwencji ogłoszenia przez Zachód restrykcji gospodarczych wobec naszego kraju, pogorszyły się bardzo wyraźnie połączenia komunikacyjne w lotniczym ruchu z krajami Europy Zachodniej i Ameryki Północnej. Stopniowo odbudowywano je w drugiej połowie lat osiemdziesiątych XX w.

Do budowy sieci połączeń lotniczych na liniach krajowych, po ich prawie całkowitym ustaniu w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku, powrócono w dekadzie lat siedemdziesiątych. Loty krajowe w 1977 r. odbywały się do następujących lotnisk cywilnych: Gdańsk, Słupsk (1976 r.), Koszalin, Szczecin, Bydgoszcz, Poznań, Wrocław, Katowice, Kraków, Rzeszów, Zielona Góra (1977 r.) oraz centralne lotnisko Warszawa, które było głównym portem przesiadkowym Polski¹². W ten sposób wykształciły się w naszym kraju dośrodkowe połączenia lotnicze, a w ich centrum znajdowała się Warszawa. Niewielkie znaczenie dla ruchu lotniczego miały tzw. połączenia poprzeczne, łączące bezpośrednio porty lotnicze w różnych miastach Polski.

Pierwsze ładunki, jakie przewoziło przedsiębiorstwo PLL „Lot” na pokładzie swoich samolotów w 1945 r., były przesyłkami pocztowymi. Utworzono wówczas z eskadry samolotów Po-2 specjalną linię kuriersko-pocztową, która wykonywała loty z miast wojewódzkich do powiatowych. Cechą charakterystyczną lotów kurierskich było to, że zamiast lądowania samolotu, dokonywano zrzutów przesyłek pocztowych w specjalnie oznaczonych miejscach. W tym okresie najciekawszym ładunkiem, jaki przewiozły samoloty w ruchu krajowym, było 3000 jednodniowych piskląt kurcząt, które transportowano do Gdańska z Warszawy na zamówienie Izby Rolniczej Okręgu Gdańskiego¹³. W roku 1945, ostatnim roku wojny i pierwszym pokoju, „Lot” przewiózł, wykonując 1555 lotów pasażerskich i towarowych, ok. 370 ton bagażu i towarów oraz 19 ton przesyłek pocztowych¹⁴. W kolejnym, 1946 r. wykonano 4121 lotów. Przewieziono wówczas 341 ton bagażu i towarów oraz 27 ton przesyłek pocztowych. W dekadzie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku, z uwagi na małą liczbę połączeń krajowych i zagranicznych wykonywanych przez Polskie Linie Lotnicze

¹⁰ S. Berezowski, op. cit., s. 447-448.

¹¹ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 169; T. Lijewski, op. cit., s. 145.

¹² S. Berezowski, *Komunikacja i turystyka*, [w:] *Geografia ekonomiczna Polski*, red. S. Berezowski, Warszawa 1978, s. 444-446.

¹³ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 146.

¹⁴ *Ibidem*, s. 149.

„Lot”, przewóz ładunków statkami powietrznymi był niewielki, a loty, których celem był wyłącznie transport ładunków, wykonywano bardzo rzadko. W dekadzie lat siedemdziesiątych XX w. uruchomiono nocne linie pocztowe „Lot” z Warszawy do Gdańska, Szczecina, Wrocławia, Krakowa i Poznania.

Tab. 1. Przewozy ładunków PLL „Lot” w latach 1938-1987 w komunikacji krajowej i zagranicznej

Rok	Przewozy ładunków w tonach				
	ogółem	kraj		zagranica	
		liczby bezwzględne	odsetki	liczby bezwzględne	odsetki
1938	1006	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1946	368	261	70,9	107	29,1
1950	976	455	46,6	521	53,4
1955	2754	1745	63,4	1009	36,6
1960	3503	1052	30,0	2451	70,0
1965	7349	2496	34,0	4853	66,0
1970	19 840	8298	41,8	9542	58,2
1975	20 315	8610	42,4	11 705	57,6
1978	18 372	6828	37,2	11 544	62,8
1980	17 000	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1981	12 000	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1982	9000	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1985	9000	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
1987	9000	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło: M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918-1978*, Warszawa 1980, s. 175; *Rocznik statystyczny 1983*, GUS, Warszawa 1984, s. 317; *Rocznik statystyczny 1987*, GUS, Warszawa 1987, s. 332 (dane liczbowe dla lat 1980-1987). *Rocznik statystyczny* podaje, że w roku 1970 PLL „Lot” przewiózł 13 000 ton ładunków.

Jak wynika z ustaleń M. Mikulskiego i A. Glassa, w latach 1965-1985 przeciętne wykorzystanie oferowanego w samolotach udźwigu handlowego wynosiło ok. 50%. W strukturze przewozów ładunków stopniowo, od lat pięćdziesiątych XX w., zmniejszał się udział poczty, wzrastał natomiast udział towarów innych. Przewożono

samolotami na liniach międzynarodowych w dekadzie lat siedemdziesiątych XX w. w ładowniach statków powietrznych artykuły żywnościowe, głównie: żywe ślimaki, raki, żaby. Obok wskazanych towarów, w ramach tzw. eksportu sentymentalnego, w lukach bagażowych samolotów pasażerskich transportowano polskie słodczyce oraz rodzime wędliny, których docelowym odbiorcą była Polonia w USA i Kanadzie. Nie wiele w tym okresie transportowano tą drogą maszyn i urządzeń dla przemysłu oraz gotowych wyrobów przemysłowych. Z tych ostatnich dominowała odzież, w tym wyroby skórzane i futrzarskie.

U schyłku dekady lat siedemdziesiątych XX w. obok Polskich Linii Lotniczych „Lot” usługi przewozów lotniczych zaczęło świadczyć Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych „Aeropol”. Było ono wyspecjalizowane w drobnych przewozach o charakterze czarterowym, głównie w formie wynajmu taksówek powietrznych oraz przewozów zaopatrzeniowych wykonywanych śmigłowcami¹⁵. W tym okresie rozszerzył zakres świadczonych usług podstawowy przewoźnik w kraju – Polskie Linie Lotnicze „Lot”. Uruchomił on dla przedsiębiorstw oraz importerów i eksporterów w celu przewozu ładunków statkami powietrznymi nową usługę – czarter. Z tej formy transportu korzystała między innymi firma „Animex”, eksportując drogą powietrzną z Polski do krajów Europy Zachodniej truskawki, jagody, grzyby, a także żywe cielęta. Przedsiębiorstwo „Polmot” drogą powietrzną przywoziło z Włoch do naszego kraju części do licencyjnego Fiata 125p i 126p, firma „Skorimex” woziła drogą lotniczą skóry na aukcje do Londynu, a „Metron” importował komputery. Polskie Linie Lotnicze „Lot” wyspecjalizowały się, co było znaczącym osiągnięciem, w transporcie dzikich zwierząt do ogrodów zoologicznych, a uznanie wśród lotników w Europie zdobył transport sezonowy ikry łososia i narybku węgorza z Francji do polskich hodowli ryb¹⁶.

W organizacji transportu lotniczego ładunków w latach 1945-1989 istniał szereg barier, które utrudniały jego rozwój. Przede wszystkim obserwowano niedostatek infrastruktury służącej obsłudze przewozu towarów. To zniechęcało wielu krajowych producentów do korzystania z tego środka transportu. Wymownie świadczy o tym fakt, że rodzimi producenci prowadzący eksport często decydowali się na stosowanie transportu kombinowanego, tzn. z Polski do Republiki Federalnej Niemiec przewożono polskie towary samochodami (np. odzież) i w portach lotniczych RFN przeładowywano je do samolotów „Lufthansa”. Ten przewoźnik transportował polskie produkty dalej, do USA i Kanady¹⁷. O tym, jak bardzo doskwierał Polskim Liniom Lotniczym „Lot” brak infrastruktury załadowniczej do samolotów i tej służącej do ich wyładunku, świadczył następujący fakt: załadunek samolotu skrzyniami z pomidorami w porcie lotniczym w Kairze trwał dwie godziny, a rozładowanie tego samolotu

¹⁵ W. Grzywacz, *Rynek usług transportowych. Charakterystyka, funkcjonowanie, kształtowanie*, Warszawa 1980, s. 135-136.

¹⁶ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 180.

¹⁷ H. Kowalczyk, op. cit., s. 95.

w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie zajmowało aż 12 godzin¹⁸. O sytuacji panującej w porcie lotniczym w Warszawie pisano: „Szybki wzrost przewożonych ładunków wywołuje na dworcach towarowych portu duże trudności, szczególnie zaznaczające się na międzynarodowym dworcu towarowym, który nie jest wolny od niedostatków funkcjonalnych w pomieszczeniach oraz wyposażeniu”¹⁹. Kolejną bolączką Polskich Linii Lotniczych „Lot”, która utrudniała transport towarów drogą lotniczą, było to, że Polska nie posiadała odpowiednio przygotowanych samolotów, mogących przewozić w międzynarodowym ruchu lotniczym kontenery. W zasadzie poza Warszawą, która posiadała zbudowany w 1969 r. dworzec lotniczy, w innych miastach w Polsce, gdzie znajdowały się lotniska, nie było budynków dworców lotniczych. „Pozostałe porty lotnicze w kraju mają małe dworce w zaimprovizowanych i tymczasowych pomieszczeniach. Jest to jednak o tyle mniej dokuczliwe, że w komunikacji krajowej nie ma konieczności czasochłonnych i kłopotliwych odpraw celnych, ponadto częstotliwość lotów jest nieduża, stosunkowo niewielkie są też pojemności samolotów”, zauważył Henryk Kowalczyk²⁰.

Ówczesni obserwatorzy życia gospodarczego podkreślali, że ogromny potencjał w zakresie przewozu ładunków drogą lotniczą tkwił w zapleczu przemysłowym Bydgoszczy. M. Mikulski i A. Glass zwracali uwagę, że Bydgoszcz dysponowała portem lotniczym, w którym ruch pasażerski w Polsce Ludowej był okresowo wznawiany i zamykany, natomiast tkwił w tym porcie ogromny potencjał do przewozu ładunków, związanych „ze specyfiką przemysłu Bydgoszczy (elektroniczny i fotochemiczny), który wykorzystuje w dość znacznym stopniu lotnictwo do transportu gotowych wyrobów o małej objętości i dużej wartości”²¹. Innym portem przyjmującym sezonowo znaczne wielkości ładunków był port lotniczy Ławica w Poznaniu. Ten port lotniczy wykorzystywali wystawcy i klienci Międzynarodowych Targów Poznańskich.

W przewozach ładunków drogą powietrzną ogromną rolę, co nie ulega wątpliwości, odgrywała cena tej usługi. Była ona wysoka, co zniechęcało potencjalnych klientów. Tańszym środkiem transportu ładunków okazywał się transport kolejowy i transport samochodowy. Rola tego ostatniego wzrastała w związku z rozbudową dróg o znaczeniu krajowym. W Polsce Ludowej transport ciężarowy ładunków na potrzeby wewnętrzne dzielono na transport publiczny, branżowy i zakładowy. Koszt transportu towarów samochodami był niższy, a cena za wykonywane usługi spełniała, szczególnie w transporcie branżowym i zakładowym, funkcję wyłącznie ewidencyjną²².

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 202.

²⁰ H. Kowalczyk, op. cit., s. 89. Podobny opis portów lotniczych znajduje się u M. Mikulskiego i A. Glassa, op. cit., s. 190: „Dziś w większości portów lotniczych dworce pasażerskie mają charakter prowizoryczny i nie są w stanie obsłużyć w należyty sposób podróżnych”.

²¹ M. Mikulski, A. Glass, op. cit., s. 232.

²² W. Grzywacz, op. cit., s. 135.

Według ustaleń Henryka Kowalczyka w transporcie do USA lotnictwo przewoziło w latach siedemdziesiątych XX w. 1% ładunków, ale ich wartość stanowiła aż 20% wartości towarów przesyłanych w tej relacji²³. Autor ten zwraca również uwagę na to, że w okresie 1970-1976 wzrosła w PLL „Lot” średnia odległość przewozu 1 tony ładunku z 836 km w 1970 r. do 1590 km w 1976 r.

Zapotrzebowanie na usługę transportu ładunków drogą lotniczą w Polsce Ludowej niewątpliwie występowało, a dane statystyczne wskazują na to, że pomimo wielu niedogodności w jego zorganizowaniu systematycznie wzrastał tonaż przewożonych ładunków. Niedostatek w zakresie odpowiednich statków powietrznych znajdujących się w dyspozycji Polskich Linii Lotniczych „Lot” oraz braki w infrastrukturze odczuwane w portach lotniczych zniechęcały potencjalnych klientów. PLL „Lot”, działając w gospodarce centralnie planowanej, nie stosował żadnych bodźców ekonomicznych, aby być na tym rynku konkurencyjnym. Wydaje się, że nawet nie starał się tego czynić. Przewóz ładunków drogą lotniczą stanowił dla „Lotu” rodzaj działalności ubocznej i zdaje się – uciążliwej. Podkreślić należy również to, że Polska Ludowa w owym czasie nie dysponowała w zasadzie, poza Warszawą i Poznaniem, portami lotniczymi mającymi infrastrukturę, która mogła obsługiwać wszystkie samoloty. Zwrócić, moim zdaniem, warto uwagę również na fakt, że poza Warszawą, polskie porty lotnicze były mało znane w Europie i na świecie, ponieważ leżały poza głównymi szlakami komunikacyjnymi. Dostęp do nich utrudniała zagranicznym kontrahentom skomplikowana polityczna sytuacja międzynarodowa w latach 1945-1990. Na wielkość tonażu przewożonych ładunków przy wykorzystaniu transportu drogą powietrzną wpływ miało także to, że polska gospodarka była odizolowana od gospodarek państw zachodnich. Nasz kraj, podobnie jak państwa tzw. demokracji ludowej, rozwijał się w autarkii gospodarczej. Stąd nie było też presji przedsięwzięcia, aby rozszerzać usługi transportu lotniczego. Były to usługi zbyteczne dla systemu gospodarczego narzuconego Polsce po 1945 r.

Transport lotniczy ładunków w Polsce po przełomie ustrojowym 1989 r.

Przełom ustrojowy, który nastąpił w Polsce pod wpływem wydarzeń 1989 r., nie wpłynął natychmiast na zmianę w zakresie organizacji i przewozu ładunków transportem lotniczym. W tym sektorze gospodarki obserwowano proces ewolucyjny, związany z powolną liberalizacją rynku usług transportu lotniczego w Polsce. Tempo tego procesu było wymuszane przez podjęcie przez nasz kraj rozmów z Unią Europejską na temat akcesji Polski do tej organizacji. W dniu 3 lipca 2002 r. polski ustawodawca przyjął ustawę Prawo lotnicze, która regulowała kwestie ruchu lotniczego w Polsce i zawierała legalną definicję portu lotniczego.

²³ H. Kowalczyk, op. cit., s. 95.

Tab. 2. Przewozy ładunków transportem lotniczym w Polsce w latach 1989-2004

Rok	Przewóz ładunków (w tonach)
1989	12 000
1990	14 000
1991	11 000
1992	13 000
1993	17 000
1994	20 000
1995	22 000
1996	28 000
1997	36 000
1998	33 000
1999	29 000
2000	28 000
2001	27 000
2002	28 000
2003	31 000
2004	29 000

Źródło: Roczniki statystyczne Rzeczypospolitej Polskiej GUS za lata: 1992, s. 349; 1993, s. 363; 1994, s. 209; 1997, s. 419; 1998, s. 389; 1999, s. 419; 2000, s. 397; 2003, s. 435; 2004, s. 517; 2005, s. 521.

Zdaniem Ewy Marciszewskiej i Dariusza Kalińskiego, „tonaż ładunków przewiezionych drogą lotniczą w polskich portach lotniczych od kilku lat pozostaje na podobnym, niskim poziomie”²⁴. Do głównych przyczyn tego stanu wskazani autorzy zaliczyli: długie procedury odpraw celnych towarów, brak ruchu all cargo, wzrost udziału małych samolotów, nieprzystosowanych do przewozu cargo, brak dogodnych połączeń intermodalnych z polskich portów lotniczych²⁵.

Akcesja Polski do Unii Europejskiej, która nastąpiła 1 maja 2004 r., wymagała przyjęcia przepisów rozporządzeń wchodzących w skład tzw. trzeciego pakietu libe-

²⁴ E. Marciszewska, D. Kaliński, *Transport lotniczy*, [w:] *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, red. B. Liberadzki i L. Mindur, Warszawa-Radom 2007, s. 316.

²⁵ *Ibidem*, s. 317.

ralizacyjnego, a w szczególności rozporządzenia Rady nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych²⁶. Rozporządzenie to pozwalało wspólnotowym przewoźnikom na swobodne wykonywanie przewozu lotniczego w ramach Wspólnoty Europejskiej, w tym świadczenie kabotażu. Z chwilą akcesji Polski do Unii Europejskiej zmienione zostały gruntownie przepisy dotyczące struktury kapitałowej przedsiębiorstw świadczących usługi przewozu lotniczego. Wymóg większościowego udziału podmiotów polskich został zastąpiony wymogiem większościowego udziału podmiotów z państw Unii Europejskiej. W ślad za tym zmieniły się w naszym kraju przepisy dotyczące przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym oraz przepisy dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie usług obsługi naziemnej w portach lotniczych. Zgodnie ze wskazanymi regulacjami wydawano cztery rodzaje koncesji (certyfikatów) na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego: koncesję na wykonywanie lotów nieregularnych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie dopuszczalnej do startu poniżej 10 ton i liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20; koncesję na wykonywanie lotów regularnych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie dopuszczalnej do startu poniżej 10 ton i liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20; koncesję na wykonywanie lotów nieregularnych bez ograniczeń masy startowej i ilości miejsc; koncesję na wykonywanie lotów regularnych bez ograniczeń masy startowej i ilości miejsc²⁷. Certyfikaty Przewoźnika Lotniczego AOC (Air Operator Certificate) wydaje w formie decyzji administracyjnej Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W roku 2003 koncesje na wykonywanie przewozu lotniczego posiadało pięć podmiotów, a po akcesji Polski do Unii Europejskiej liczba koncesji wzrosła: w 2004 r.

²⁶ Urząd Lotnictwa Cywilnego, Departament Rynku Transportu Lotniczego, Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w latach 2004-2006, Warszawa 2008, s. 8. Trzeci pakiet liberalizacyjny obejmował: rozporządzenie nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania koncesji przewoźnikom lotniczym; rozporządzenie nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych; rozporządzenie nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze. Unia Europejska wprowadziła z dniem 1 kwietnia 1997 r. wolny rynek dla przewozów lotniczych. Konwencja chicagowska z 1944 r. wprowadziła natomiast zasadę „wolnego nieba”, co w praktyce przez lata oznaczało, w przypadku lotów tranzytowych, uzyskanie przez przewoźników zgody odpowiednich władz danego kraju na przeloty nad jego terytorium, po wyznaczonych korytarzach. Przyjęta w 1947 r. konwencja chicagowska stanowiła: potwierdzono suwerenność powietrzną państw i określono zasady wolności lotniczych przy korzystaniu z tzw. otwartego nieba; uznano przynależność państwową statków powietrznych i obowiązek państwa w ich rejestracji; powzięto zobowiązania dotyczące zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym; zobowiązania o niedyskryminacji między stronami konwencji.

²⁷ Ibidem, s. 28.

było ich 11, w 2005 r. 13, w 2006 r. ich liczba zwiększyła się do 15²⁸. W 2011 r. odpowiednimi certyfikatami legitymowało się 20 firm²⁹.

Zdaniem Jerzego Liwińskiego, rynek przewoźników lotniczych w Polsce jest zdominowany przez małych operatorów, którzy dysponują kilkoma statkami powietrznymi. W tej grupie największym przewoźnikiem są Polskie Linie Lotnicze „Lot” dysponujące w 2011 r. 41 statkami powietrznymi. W następnej kolejności są to firmy: EuroLot, SprintAir i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Trzech przewoźników mogło wykonywać loty po całym świecie. Byli to: PLL Lot, Yes Airways i Air Poland.

Podkreślić należy, że bezpośrednim skutkiem liberalizacji sektora transportu lotniczego w Polsce po akcesji naszego kraju do Unii Europejskiej było wejście na polski rynek przewoźników niskokosztowych. Wywołali oni prawdziwą rewolucję, wpływając znacząco na wzrost przewozów pasażerskich. Nie poprawiło to jednak wciąż jeszcze niskiej mobilności lotniczej ludności Polski.

W 2012 r. w Polsce działały następujące lotniska, do których były wykonywane regularne loty pasażerskie i do których dostarczano również ładunki: Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Modlin, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Wrocław, Zielona Góra.

Tab. 3. Przewozy ładunków transportem lotniczym w Polsce w latach 2005-2011 (tzw. transport rozkładowy i pozarozkładowy)

Rok	Przewóz ładunków (w tonach)
2005	34 000
2006	40 000
2007	44 400
2008	47 000
2009	37 000
2010	41 000
2011	45 000
2012	41 000

Źródło: Roczniki statystyczne Rzeczypospolitej Polskiej GUS za lata: 2010, s. 572; 2011, s. 522; 2012, s. 525; 2013, s. 537.

²⁸ Ibidem, s. 29.

²⁹ J. Liwiński, *Polski transport lotniczy 2011*, Lotnictwo 2012, nr 6, s. 14. Wymagany certyfikat posiadali następujący przewoźnicy: PLL „Lot”, EuroLOT, Enter Air, Yes Airways, Air Poland, Small Planet Airlines, Exin, SprintAir, SprintAir Cargo, Sky Taxi, Blue Jet, Fly Jet, General Aviation, Jet Air, Ibex, AD Astra Executive Charter, ASA Heli-Water, Sky Aventure, Hi Flyer, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

W polskim lotnictwie cywilnym w 2011 r. ogółem eksploatowano 1131 statków powietrznych. W tej liczbie 952 to samoloty jednosilnikowe, a 179 maszyn to samoloty dwusilnikowe. W większości w polskim lotnictwie cywilnym służyły w 2011 r. samoloty małe, o masie startowej do 9 ton. Było ich w omawianym 2011 r. 1040, a statków powietrznych dużych, o masie startowej powyżej 9 ton, było 91³⁰.

W przewozach ładunków drogą lotniczą, zarówno w latach 1990-2003, jak po roku 2004, podstawowym kierunkiem lotów są tzw. trasy atlantyckie. Wykorzystuje się do tego celu przede wszystkim samoloty pasażerskie. Średnio podczas jednego przewozu atlantyckiego w tzw. lukach bagażowych samolotu pasażerskiego Boeing 767 ładowano 5 ton ładunków, głównie wyroby przemysłowe, części zamienne, pocztę, gazety, farmaceutyki i żywność. Obok ruchu do USA i Kanady, zwiększyło się zainteresowanie przewozu ładunków drogą powietrzną do Turcji, a także Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Austrii³¹. Aby usprawnić przewóz towarów drogą lotniczą, od 2010 r. w PLL „Lot” był wdrażany system operacyjno-rozliczeniowy MailSuite, który umożliwia skanowanie i fakturowanie przesyłek³². System ten znacznie przyspiesza obsługę przesyłek nadawanych drogą lotniczą i zwiększa kontrolę nad nimi na całej trasie przewozu.

Przewóz ładunków drogą lotniczą to podstawowy zakres działalności grupy kapitałowej SprintAir. Firma ta realizuje przewóz ładunków na podstawie długoterminowych umów zawieranych z kontrahentami w kraju i poza jego granicami. Samoloty towarowe tego przewoźnika operowały w 2011 r. na siedmiu trasach krajowych i pięciu międzynarodowych. Przewieziono w 2011 r. dwunastoma samolotami SAAB 340 w wersji towarowej 9,8 tys. ton ładunku (np. przesyłki kurierskie)³³. Inny przewoźnik operujący w Polsce, Exin, w 2011 r. przewiózł 5,3 tys. ton ładunków. Wskazane przedsiębiorstwo prowadziło powtarzalne rejsy na rzecz firmy kurierskiej DHL. Loty wykonywano czterema samolotami An-26.

Cechą transportu ładunków drogą lotniczą w Polsce jest ich koncentracja w porcie lotniczym Warszawa-Okęcie. Port ten w 2002 r. przyjmował około 80% ładunków, a w 2010 około 69%. Drugim portem lotniczym pod względem koncentracji przewozu ładunków były w 2010 r. Katowice-Pyrzowice, których udział w ogólnej masie towarowej przewiezionych ładunków wynosił 14%, trzecim Gdańsk-Rębiechowo z udziałem około 6%³⁴. Do Warszawy regularnie przybywają, pięć razy w tygodniu, od 2000 r.

³⁰ Transport. Wyniki działalności w 2011 roku, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012, s. 198.

³¹ J. Liwiński, op. cit., s. 16.

³² Ibidem, s. 17.

³³ Ibidem. Flota 12 samolotów w wersji towarowej SAAB 340 to największa na świecie tego typu flota. Obok tych samolotów grupa kapitałowa SprintAir wykorzystywała dwa samoloty Turbolet L-410, jednego wypożyczonego An-26 (Antonow-26) oraz dwa samoloty Diamond DA 20 Katana.

³⁴ W.M. Augustyniak, *Efektywność polskich regionalnych portów lotniczych*, Poznań 2012 (rozprawa doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr. hab. Sławomira Kalinowskiego), s. 33.

samoloty amerykańskiego przewoźnika UPS, dostarczając do stolicy pocztę i towary. Obok lotów regularnych, do wszystkich polskich lotnisk wykonywane są również loty czarterowe z ładunkami.

Z chwilą akcesji Polski do Unii Europejskiej wielkość przewozów ładunków drogą lotniczą wynosiła w naszym kraju nieco ponad 40 tys. ton rocznie, podczas gdy średnia przewozów na świecie kształtowała się w granicach 40 mln ton³⁵. W roku 2010, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, tzw. współczynnik wykorzystania udźwigu handlowego w polskich samolotach latających w komunikacji międzynarodowej wynosił 59,5%, a w komunikacji krajowej 49,5%. Sytuacja zmieniła się nieznacznie tylko w 2011 r., ponieważ wskazany współczynnik wynosił: dla samolotów w komunikacji międzynarodowej 60,1%, a dla samolotów w komunikacji krajowej 52,6%³⁶. Średnia długość trasy przewozu jednej tony ładunku wyniosła w 2011 r. 2863 km, z tego w komunikacji krajowej kształtowała się w granicach 344 km, a w komunikacji międzynarodowej około dziesięć razy więcej, 3335 km³⁷. Zdaniem specjalistów, w okresie najbliższych lat przewóz ładunków drogą lotniczą będzie w Polsce wzrastał powoli, lecz systematycznie. Nie będzie on miał jednak charakteru wzrostu dynamicznego czy gwałtownego³⁸. Wpływa na to kilka przyczyn. Jedną z nich jest to, że nadal w znacznym zakresie do przewozu ładunków drogą lotniczą wykorzystuje się głównie luki bagażowe samolotów pasażerskich, a te mają, na co zwrócono uwagę wcześniej, ograniczoną nośność. Z tym zagadnieniem wiąże się również kolejny problem. Przewoźnicy niskokosztowi nie są zainteresowani przewozem, wraz z pasażerami, ładunków, na pokładach swoich samolotów. Wynika to z faktu, że dla tanich linii „podstawowym wymogiem jest możliwie najszybszy obrót samolotami, na co składa się czas rozładunku i załadunku pasażerów oraz towarów. Z tego powodu cargo nie jest chętnie przyjmowane, ponieważ oczekiwanie na przesyłki wydłużyłoby czas postoju samolotów”³⁹.

Dla przewozu ładunków drogą lotniczą ogromne znaczenie ma również stan infrastruktury komunikacyjnej, w tym szczególnie infrastruktury lotniczej. Specjaliści podkreślają, że w 2010 r. „gęstość lotnisk w Polsce jest ponad 6-krotnie niższa w porównaniu do innych krajów europejskich. W Polsce jeden port lotniczy przypada na 26 881 km², podczas gdy średnia europejska dla krajów wysokorozwiniętych wynosi 4309 km²”⁴⁰. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2005 r. zwrócił uwagę

³⁵ Z. Józwiak, *Logistyka w transporcie ładunków ponadnormatywnych drogą lotniczą – projekt Overseize Baltic*, s. 7, on-line: www.wielkigabaryt.am.szczecin.pl/artykuly/9.Jozwiak.pdf, dostęp: 20.01.2014.

³⁶ Transport. Wyniki działalności..., s. 202.

³⁷ Ibidem, s. 200.

³⁸ Z. Józwiak, op. cit., s. 8.

³⁹ W.M. Augustyniak, op. cit., s. 33.

⁴⁰ Ibidem, s. 28. Odnotować również należy, że wskaźnik gęstości portów lotniczych, liczony jako stosunek liczby lotnisk komunikacyjnych obsługujących powyżej 50 000 pasażerów

na fakt, że o ile wraz ze wzrostem liczby obsługiwanych pasażerów modernizowane są porty lotnicze służące sprawniej obsłudze tego ruchu, to powolny wzrost przesyłek cargo w ruchu towarowym nie motywuje firm budujących porty lotnicze do podejmowania spektakularnych inwestycji w zakresie obsługi przewozu ładunków drogą lotniczą⁴¹. Generalnie polskie lotniska nie mają dobrze rozwiniętej infrastruktury lotniskowej do obsługi cargo⁴².

Niesprzyjającą okolicznością, której usunięcie potencjalnie mogłoby przyczynić się do wzrostu w Polsce przewozu ładunków drogą lotniczą, jest pogłębiające się od 2005 r., a znane już z okresu Polski Ludowej, „zjawisko omijania polskich lotnisk i nadawanie w eksporcie przesyłek lotniczych z głównych hubów europejskich”⁴³. Sprzyja tej działalności prężnie rozwijający się system RFS (Road Feeder Service), który polega na tym, że ładunki podejmowane bezpośrednio u klienta są przewożone zazwyczaj transportem samochodowym do hubów europejskich na zasadach frachtu lotniczego⁴⁴. Z Polski w systemie RFS ładunki trafiają do portów lotniczych w Niemczech (głównie do Frankfurtu), a także do Amsterdamu, Paryża, Pragi czy Wiednia. Ten system wzmocnił fakt otwarcia granic Unii Europejskiej, co spowodowało likwidację procedur celnych, podnosząc tym samym konkurencyjność transportu ładunków drogami z Polski do wybranych europejskich portów lotniczych. Jest to istotny problem, ponieważ z Poznania ponad 90% tonażu lotniczego cargo wyjeżdża z Portu Lotniczego Poznań samochodami ciężarowymi⁴⁵. Nasileniu tego zjawiska sprzyja fakt poprawy infrastruktury drogowej łączącej Polskę z Niemcami, a także to, że tzw. samoloty szerokokadłubowe z polskich lotnisk latają prawie wyłącznie do USA i Kanady.

Niespodziewanie przewozy ładunków drogą lotniczą zyskały nowego konkurenta w postaci przedsiębiorstwa PKP Cargo. Według doniesień prasy o charakterze gospodarczym: „Pięć miesięcy po YHF Hatrans przewozy do Chin na trasie Suzhou-Warszawa uruchomiło PKP Cargo we współpracy z partnerami: Far East Land Bridge

rocznie w przeliczeniu na 100 000 km² powierzchni kraju, wynosił dla Polski 3,2, podczas gdy średnia dla całej Europy to wartość 5,4. Największe zagęszczenie portów lotniczych występuje w Wielkiej Brytanii (15,2), Włoszech (10) oraz w krajach o dużym ruchu lotniczym i małej powierzchni, takich jak Belgia (9,8), Holandia (9,8), Dania (9,3).

⁴¹ *Rozwój lotniczych przewozów towarowych zależy od przedsiębiorców. Rozmawiamy z Grzegorzem Kruszyńskim, Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego*, rozmawiała B. Trochymiak, *Gazeta Prawna – Gazeta Gospodarcza* 2005 rok, 22 czerwca, on-line: www.skscrapercity.com/showthread.php?t=408114, dostęp: 28.01.2014.

⁴² S. Ślubowski, *Rynek transportu i logistyki w Polsce*, ING Bank, maj 2007, s. 31.

⁴³ A. Grzędzielski, *Transport lotniczy. Niesprzyjające warunki skłaniają do korzystania z usług krajów sąsiadujących*, *Gazeta Prawna – Gazeta Gospodarcza* 2005 rok, on-line: www.skscrapercity.com/showthread.php?t=408114, dostęp: 28.01.2014.

⁴⁴ S. Ślubowski, op. cit., s. 31.

⁴⁵ M. Wasilewski, *Perspektywy rozwoju infrastruktury transportu lotniczego w Polsce Wschodniej – wstęp do dyskusji*, on-line: www.prtl.pl/print,9494,1, dostęp: 29.01.2014.

i Russian Railways Logistics. Pociąg jeździ średnio trzy, cztery razy w miesiącu, i jak informuje spółka, ma pełne obłożenie. Przewożona jest przede wszystkim elektronika oraz inne towary o dużej wartości, które zazwyczaj transportowane są drogą powietrzną, a także komponenty wykorzystywane w fabrykach. Również PKP Cargo deklaruje, że wobec rosnącego zainteresowania liczba realizowanych połączeń może wkrótce wzrosnąć⁴⁶. Dużo zależy w tym wypadku od sytuacji politycznej za naszą wschodnią granicą.

Podsumowanie

Przewóz ładunków drogą lotniczą w Polsce, zarówno w okresie Polski Ludowej, jak i po 1989 r., napotyka niezmiennie na zbliżone trudności. Podstawową bolączką jest to, że transportem tym przewozi się niewiele ton ładunków. Niewątpliwie na tę sytuację wpływa niedostatecznie rozwinięta infrastruktura portów lotniczych, którą rozbudowywano w minionych latach, głównie z nastawieniem na obsługę ruchu pasażerskiego, którego przyrost po 2004 r. był naprawdę imponujący. W cieniu ruchu pasażerskiego, dającego szybki zysk przewoźnikom lotniczym, pozostawały przewozy towarów. Tymczasem, jak podkreśla Bogusław Liberadzki i Leszek Mindur, „niezbędne jest uruchomienie mechanizmów kreowania popytu na usługi lotnicze, poprzez zwiększenie ich dostępności przestrzennej, ekonomicznej i technicznej. Oznacza to, że konieczne jest powiązanie planów długofalowych rozwoju infrastruktury lotniczej z planami zagospodarowania przestrzennego kraju”⁴⁷.

Zwrócić powinno się bacniejszą uwagę na fakt, że porty lotnicze znajdujące się w wielu miastach w naszym kraju, są miejscem, wokół którego powinno koncentrować się życie gospodarcze i tym samym są one potencjalnym czynnikiem endogenным rozwoju regionu. Aby uruchomić te siły wewnętrzne rozwoju regionalnego, powinno się zapewnić możliwość tworzenia wokół portów lotniczych stref ekonomicznych. Według szacunków średnio 1 milion pasażerów obsługiwanych w porcie lotniczym przyczynia się do wykreowania 950 miejsc pracy w samym porcie lotniczym, 1425 miejsc pracy w bezpośredniej okolicy portu, 2000 miejsc pracy w regionie i 2950 miejsc pracy w skali kraju⁴⁸.

Aby port lotniczy aktywizował gospodarczo region, musi, jak w soczewce, skupiać wokół siebie wszystkie rodzaje transportu, ułatwiać przeladunek towarów, gwarantować szybką odprawę ładunków. Tego oczekują klienci, ponieważ „wzajemne

⁴⁶ N. Krawczyszyn, *Szanse w Azji i Afryce, zagrożenia na Wschodzie*, Forbes 2014, nr 9, s. 110.

⁴⁷ B. Liberadzki, L. Mindur, *Polityka transportowa – podstawowe założenia*, [w:] *Uwarunkowania rozwoju...*, s. 568.

⁴⁸ J. Barcik, P. Czech, *Rynek usług portów lotniczych w Polsce*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej 2010, seria: Transport, z. 69, s. 10, on-line: www.pols.pl/Wydzialy/RT/ZN_T/pelne_teksty/269/5_ZN69_BarcikCzech.pdf, dostęp: 29.01.2014.

powiązania pomiędzy transportem a rozwojem gospodarczym powodują, że wszystkie nieprawidłowości w rozwoju transportu skutkują obniżeniem ogólnej efektywności gospodarki narodowej”⁴⁹.

Według zamieszczonych danych, polskie porty lotnicze czeka jeszcze długa droga, w celu dostosowania się do wymogów gospodarki globalnej, której jedną z cech jest szybki przesył informacji, przewóz ludzi i ładunków na duże odległości. Obiegowa opinia mówiąca o tym, że polscy przedsiębiorcy są zbyt ubodzy, aby korzystać z usług transportu lotniczego, upada pod wpływem faktów, mówiących o tym, że rodzimi przedsiębiorcy chętnie korzystają z hubów transportowych europejskich portów. Do tych dużych europejskich portów lotniczych towar dowożony jest z wykorzystaniem transportu samochodowego.

Dodać należy również to, że rynek usług transportu ładunków drogą powietrzną ma, z natury rzeczy, charakter globalny. Jeśli działa on sprawnie, pozwala na włączenie danego kraju i regionu, w którym znajduje się port lotniczy, do gospodarki globalnej.

⁴⁹ J. Lewandowska, op. cit., s. 23.