

Anna Natalia Siwec

Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie
ORCID: 0000-0001-8014-7042

**GLOBALNA PANDEMIA A PRZEWÓZ TOWARÓW
DROGĄ LOTNICZĄ W EUROPIE****Wprowadzenie**

Uwarunkowania ekonomiczno-gospodarcze, poziom aktywności handlowej oraz napięcia geopolityczne determinują wahania popytu na usługi w branży przewozów towarów drogą lotniczą. Rynek frachtu lotniczego jest niewątpliwie bardzo wrażliwy na wszystkie zmiany na arenie globalnej i popyt na takie wysoko wyspecjalizowane usługi podlega takim samym wahanom jak cykl światowej koniunktury. Przed pandemią COVID-19 sektor frachtu lotniczego borykał się z coraz większym problemem nadwyżki zdolności przewozowej (*overcapacity*), co wymuszało na przewoźnikach wdrażanie dodatkowych strategii optymalizacyjnych. W 2019 r. lotnicze przewozy towarowe odnotowały największy regres od dekady przy wolumenie przewiezionych towarów, który zanotował spadek o ponad 3%. Ponadto wojna handlowa między dwiema potęgami, jakimi są Stany Zjednoczone i Chiny, niosła ze sobą negatywne konsekwencje i niepewne prognozy dla branży lotniczej. Dodatkowo zatrzymanie linii produkcyjnej Boeinga 737 MAX także wpłynęło na ilość lotniczego cargo transportowanego pod pokładami samolotów pasażerskich¹.

Rok 2020 przyniósł historyczny kryzys w branży lotniczej. Pandemia koronawirusa SARS-Cov-2 wpłynęła na rozkłady i planowanie rejsów, dostępną zdolność przewozową oraz stawki frachtowe oferowane przez lotniczych przewoźników towarowych na całym świecie. W obliczu nagłej i bezprecedensowej sytuacji związanej z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 popyt na przewozy pasażerskie drastycznie się zmniejszył, a zdecydowana większość przewoźników podejmowała decyzje, aby na masową skalę odwoływać rejsy z powodu obostrzeń epidemicznych do destynacji, które obejmowała ich siatka połączeń. Jednym z dostępnych sposobów, w jaki linie lotnicze mogły zapewnić sobie ciągłość

¹ *World Air Cargo Forecast 2020–2039*, Boeing 2020, s. 88.

swoich operacji, były przewozy cargo, zarówno te rozkładowe, jak i czarterowe. Przewoźnicy lotniczy próbowali powiększyć portfolio klientów poprzez zagwarantowanie jak najszybszego transferu przesyłki oraz wyjście z jak najbardziej konkurencyjną ofertą przewozu. Pandemia COVID-19 stała się katalizatorem zmian dla całej branży lotniczej, w tym przewozu frachtu lotniczego. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie przedsięwzięć podejmowanych przez przewoźników oraz porty lotnicze odnośnie do przewozu frachtu w czasie ogólnoswiatowego kryzysu zdrowotnego. Omówiono zagadnienie nadzwyczajnej sytuacji globalnej pandemii, która ma swoje bezpośrednie przełożenie na segment przewozu towarów z racji zachwiania ogólnoswiatowych łańcuchów dostaw. Analizie poddano inicjatywy rynku lotniczego dotyczące generowania przychodów z przewozów cargo w dobie restrykcji epidemicznych.

Rys historycznoprawny

W kontekście cyklu takich wahań na rynku frachtu lotniczego można użyć sformułowania *a feast or a famine* (wszystko albo nic)². Niektóre wydarzenia kreowały sytuację, w której rozwój rynku frachtu lotniczego był wyhamowywany lub ściśle regulowany. Przykładem jest stan sprzed deregulacji w Stanach Zjednoczonych lub dwa załamania na rynku ropy naftowej w latach 70. XX w., po których operacje typu *all cargo* na Starym Kontynencie nigdy już nie wróciły do swojego pierwotnego stanu. Były także sprzyjające momenty dla branży, które wynikały z postępu technologicznego czy prężnej ekspansji firm kurierskich, której katalizatorem wzrostu stały się procesy liberalizacyjne. Niewątpliwie aby odnieść sukces na tym rynku na miarę przedsiębiorstwa FedEx, potrzebne było uchwycenie właściwego momentu oraz wybór właściwej lokalizacji. Bezdyskusyjnie znaczenie ma również niezawodność w realizacji usług oraz ich innowacyjność.

Branża przewozów towarowych niejednokrotnie musiała redefiniować się na nowo, precyzyjnie odpowiadając na popyt i wyzwania rynkowe. Do czasu wybuchu pandemii COVID-19 przewóz towarów drogą lotniczą był zdecydowanie bardziej podatny na wahania koniunkturalne w porównaniu do ruchu pasażerskiego, który росł relatywnie stabilnie. Główny problem na przestrzeni ostatnich dekad w przewozach towarowych skupiał się na jak najszybszym uchwyceniu trendów rynkowych odnośnie do rosnącej popularności danego dobra i jego potencjału w kontekście przewozu drogą lotniczą. Należy zauważyć, że jeżeli osoba fizyczna decyduje się na rozpoczęcie podróży samolotem w celach wypoczynkowych czy biznesowych, to później zazwyczaj kontynuuje ten nawyk przez kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt lat swojego życia. Zupełnie inaczej jest w przypadku transportu towarów branży lotniczej. Gdy dany przewoźnik zaczyna

² J. Eaton, *The crazy economics of air freight*, Baden-Baden 1994, s. 33.

transportować jakiś rodzaj towaru drogą lotniczą, to po pewnym czasie może nastąpić zmiana w popycie na dane dobro i ta kategoria przewozu staje się już nierentowna. Jako przykład można podać fakt, że na samym początku rozwoju tego segmentu transportowało się taśmy kinowe, co w obecnych realiach postępu technologicznego nie ma już zastosowania. Analogiczna sytuacja odnosi się do transportu magnetofonów, które jeszcze 30 lat temu wypełniały większość przestrzeni w ładowniach statków powietrznych. Ponadto w dobie internetu i możliwości pobierania wielu danych bezpośrednio z sieci coraz mniej nadaje się przesyłek, które zawierają nośniki informacji, takie jak płyty CD czy DVD. Obecnie wiele uwagi kieruje się natomiast w stronę przewozu środków medycznych oraz leków i chociaż logistyka farmaceutyczna nie jest nowością w branży lotniczej, to w dobie pandemii COVID-19 pojawiły się szczególne zintensyfikowane przedsięwzięcia w tym zakresie. Aby zaspokoić tzw. boom farmaceutyczny (*pharma boom*), wiele linii lotniczych zaczęło wdrażać nowe procedury oraz zdobywać certyfikaty, aby stać się bardziej konkurencyjnym przewoźnikiem w transporcie szczepionek czy leków. Uchwycenie trendów jest bowiem podstawą utrzymania się na tym konkurencyjnym rynku.

Do czterech podstawowych czynników wzrostu na rynku lotniczych przewozów towarowych należą: handel towarami, produkcja przemysłowa, cena ropy i średni uzysk³. Natomiast w kontekście przewożonych dóbr wyróżnia się cztery kategorie towarów, które są dość stabilne, jeśli chodzi o przewóz drogą lotniczą w perspektywie długofalowej. Należą do nich: farmaceutyki, towary łatwo psujące się (kwiaty, ryby, mięso, owoce, warzywa), przesyłki *e-commerce*, a także komponenty dostarczane przez przemysł lotniczy (*aerospace*). To właśnie z myślą o tych grupach tematycznych wielu przewoźników lotniczych stara się stale udoskonalać swoją podstawową ofertę przewozową, gdyż w ich obszarze upatruje głównych możliwości swego rozwoju na tym rynku. Z kolei takie branże, jak motoryzacyjna (*automotive*) czy odzieżowa (*fashion*), cechują się większą sezonowością lub wahaniami popytu w zależności od regionu świata.

Globalny charakter branży lotniczej pociągnął za sobą konieczność stworzenia regulacji na poziomie międzynarodowym. Miało to na celu eliminację niejasności, które mogłyby powstawać podczas stosowania niejednorodnego prawa właściwego dla danych krajów. Taka potencjalna dysharmonia na tym polu mogła zagrażać pewności i bezpieczeństwu obrotu. Zatem przepisy prawne wciąż są nieodłącznym elementem towarzyszącym wysyłce każdej pojedynczej sztuki towaru. Dążenie do wprowadzania jednolitych zasad prawnych na szczeblu międzynarodowym stanowiło jeden z priorytetów już w początkowych latach formowania się lotnictwa. Efektem wysiłków II Konferencji Międzynarodowej Prawa

³ T. Van Asch, W. Dewulf, F. Kupfer, I. Cardenas Barbosa, E. Van de Voorde, *Cross-border e-commerce logistics: strategic success factors for airports*, Research in transportation economics, Belgium 2000.

Lotniczego Prywatnego w Warszawie w 1929 r. było uchwalenie Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego⁴. Konwencja warszawska stała się głównym źródłem prywatnego prawa lotniczego, a jej nadrzędnym celem była unifikacja zasad międzynarodowego przewozu lotniczego. Standaryzacji powinny zatem podlegać m.in. dokumenty przewozowe oraz kwestie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego, a także tryb dochodzenia roszczeń bezpośrednio związanych z przewozem lotniczym⁵.

Natomiast konwencja paryska, która następnie została zastąpiona przez podpisaną w Chicago w 1944 roku Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wprowadziła bardzo wiele unormowań prawnych w międzynarodowej żegludze powietrznej⁶. Przykładowo jej art. 26 stanowi o przedmiotach zabronionych do przewozu drogą lotniczą, będąc tym samym pierwszą międzynarodową regulacją w zakresie bezpieczeństwa rozumianego jako *security*⁷.

Podjęmowane na przestrzeni lat próby modernizacji systemu warszawskiego nie przyniosły oczekiwanego rezultatu w postaci spójnego systemu międzynarodowego przewozu lotniczego. W celu skonsolidowania systemu warszawskiego w 1999 r. zwołano konferencję montrealską, podczas której przyjęto nową Konwencję o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego⁸. Do głównych korzyści wynikających z konwencji montrealskiej można zaliczyć harmonizację zasad w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego oraz wzrost ochrony osób korzystających z transportu lotniczego. Na uwagę zasługują też korzystne zmiany w uzyskiwaniu odszkodowań, zainicjowanie obowiązkowego wymogu ubezpieczeń oraz modernizacja dokumentów przewozowych⁹. Trzeba podkreślić, że podstawowym dokumentem przewozowym stosowanym w transporcie lotniczym jest *air waybill* (AWB). Stanowi on potwierdzenie zawarcia umowy przewozowej i zobowiązuje przewoźnika do dostarczenia danej przesyłki we wskazane przez zleceniodawcę miejsce. Czynniki prawne wywierają zatem duży wpływ na sformalizowanie wielu czynności i obowiązków podczas realizacji operacji towarowych. Kierunek, w którym będą podążać prawodawcy, może zadecydować w dużej mierze o spowolnieniu lub wzrostach w tej gałęzi transportu.

⁴ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49).

⁵ A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.

⁶ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002.

⁷ M. Polkowska, *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich stosowanie – zarys problematyki*, Warszawa 2004.

⁸ A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna...*, s. 15.

⁹ M. Polkowska, *Pojęcie szkody i odpowiedzialność cywilna przewoźnika w systemie warszawsko-montrealskim*, „Palestra” 2004, nr 9–10, s. 25–44.

Charakterystyka transportu frachtu lotniczego w Europie

Transport europejskiego frachtu lotniczego jest w głównej mierze realizowany w relacji międzykontynentalnej z powodu stosunkowo małej powierzchni Europy i względnie dobrze rozwiniętego transportu lądowego. W przypadku Starego Kontynentu towary są nadawane transportem lotniczym głównie na długich dystansach, a mianowicie około 85% europejskiego cargo jest wysyłana poza Europę. Transport towarów na krótkich odcinkach jest realizowany z wykorzystaniem transportu drogowego, co zdecydowanie odróżnia europejskie uwarunkowania od realiów rynku azjatyckiego czy amerykańskiego. Ponadto cargo lotnicze w Europie jest silnie historycznie powiązane z ograniczoną liczbą przystosowanych do tego celu lokalizacji. Głównymi portami lotniczymi, które zdecydowanie dominują w przewozach cargo na tym obszarze, są: Frankfurt n/Menam, Amsterdam, Luksemburg, porty paryskie oraz szybko rozwijający się Lipsk-Halle. Głównym kontynentem będącym początkowym i docelowym dla europejskich lotniczych przewozów towarowych jest Azja. Drugą kluczową destynacją dla strumienia frachtu lotniczego stanowi natomiast Ameryka Północna (głównie Stany Zjednoczone)¹⁰. Na uwagę zasługują fakt, że kontynent europejski posiada z Azją ujemny bilans przepływu towarów mierzony w tonokilometrach. Oznacza to, że więcej wolumenów cargo przylatuje do Europy, niż ją opuszcza.

Prognoza Boeinga opublikowana w 2018 r., czyli na długo przed wybuchem pandemii wirusa SARS-CoV-2, opisywała wewnątrz europejski rynek frachtu lotniczego jako ten, którego udział wynosił niespełna 5% w światowym tonażu ładunków lotniczych. W raporcie podkreślono, że z powodu relatywnie małej powierzchni geograficznej regionu przewóz frachtu w Europie stanowi jedynie 1,3% globalnie wykonanych tonokilometrów. Trzy podstawowe segmenty lotniczego ruchu towarowego w Europie, czyli przewóz rozkładowy frachtu (*scheduled freight*), poczty oraz przesyłek ekspresowych, rósł wówczas w różnym tempie. Ruch ekspresowy osiągał średni wzrost wynoszący 3,6% rocznie w ciągu ostatnich dwóch dekad. W tym samym okresie rozkładowy ruch towarowy i pocztowy notował wolniejszy wzrost, gdyż odpowiednio na poziomie 1,9% i 0,3% rocznie¹¹.

Ponadto należy podkreślić fakt, że wolumen przewozów frachtu lotniczego, który przypada na poszczególne państwa Unii Europejskiej, nie rozkłada się w sposób równomierny na każdego z członków Wspólnoty. Asymetryczny podział na kraje Europy Zachodniej oraz Środkowo-Wschodniej pozostaje wyraźnie zauważalny. Sytuację, w której potencjał przewozowy przemawia zdecydowanie

¹⁰ M. Kuczek, *Możliwości rozwoju cargo lotniczego – perspektywa CPK*, „Eurologistics” 2018, nr 2, s. 48.

¹¹ *World Air Cargo Forecast 2018–2037*, Boeing 2018, s. 38.

na korzyść państw należących do tej pierwszej grupy, najlepiej odzwierciedla pojęcie tzw. *złotego trójkąta cargo* (*golden triangle*) opartego na wierzchołkach lokalizacji trzech portów lotniczych, czyli Frankfurtu n/Menam, Amsterdamu oraz Paryża. Te trzy destynacje generują prawie 60% całego europejskiego przewozu frachtu lotniczego, gdyż każdy z tych portów lotniczych obsługuje w przybliżeniu między 1,5 a 2 mln ton ładunków rocznie. W przypadku, gdy *złoty trójkąt cargo* przemianujemy na *diamond cargo*, włączając do tej struktury także Londyn, to możliwości przeładunkowe tych czterech lotnisk będą odpowiadały za prawie 80% potencjału rynku europejskiego¹². Ponadto obszar wyznaczony przez *diamond cargo* w dużej części pokrywa się z pasem określanym jako *błękitny banan* (*blue banana*), który charakteryzuje się znacznym zurbanizowaniem i silną gęstością zaludnienia, co z kolei przekłada się na dużą konkurencję pomiędzy tamtejszymi portami lotniczymi¹³.

Transport drogowy odpowiada za ponad 75% transportu towarowego w Unii Europejskiej, gdyż bliskość geograficzna rynków przewozów w Europie ogranicza odległości do stosunkowo krótkich tras, liczących zazwyczaj od 900 do 1200 km¹⁴. Dlatego też na Starym Kontynencie prężnie rozwijają się przewozy RFS (*Road Feeder Service*), czyli transport realizowany samochodami ciężarowymi na zlecenie przewoźników lotniczych. W takim wypadku ładunek dostarcza się za pomocą wspomnianego transportu drogowego z tzw. *off-line airports* do głównych portów przeładunkowych (*on-line airports*), takich jak Frankfurt n/Menam, Amsterdam lub porty paryskie, skąd następuje przewóz drogą powietrzną. System ten funkcjonuje także w odwrotnym kierunku, czyli przesyłki są dostarczane do węzła przeładunkowego za pomocą statków powietrznych i przy użyciu samochodów ciężarowych transportowane do lotnisk *off-line*, którymi są najczęściej porty regionalne. Należy nadmienić, że pojazd ciężarowy operujący w formule RFS uważany jest w świetle przepisów prawnych za przewóz lotniczy i tym samym realizuje zlecenia pod numerem rejsu danej linii lotniczej¹⁵.

Podsumowując, Unia Europejska pozostaje nadal w gronie strategicznych regionów światowego rynku lotniczych przewozów towarowych ze względu na relatywnie silną gospodarkę. Wewnątrz Starego Kontynentu dużą konkurencję może stanowić transport drogowy bądź kolejowy, ale przewozy międzykontynentalne mogą zrekompensować te wyzwania pochodzące z poziomu lokalnego.

¹² M. Kuczek, *Możliwości rozwoju...*, s. 50.

¹³ R. Lieshout, P. Malighetti, R. Redondi, G. Burghouwt, *The competitive landscape of air transport in Europe*, „Journal of Transport Geography” 2016, vol. 50(C), s. 68–82.

¹⁴ *Transport in the European Union Current Trends and Issues*, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport 2019.

¹⁵ J. Rześny-Cieplińska, M. Wach-Kłoskowska, *RFS as an Unconventional Method of Cargo Shipment by Air Transport*, „Logistics and Transport” 2017, vol. 33, no. 1.

Działania linii lotniczych odnośnie do przewozu frachtu w czasie kryzysu

W ciągu niespełna 2 lat świat przeszedł od debat na temat nadmiernej i masowej turystyki (*overtourism*) do dyskusji o przedsięwzięciach, które miały na celu ponowne zaangażowanie globalnej floty składającej się w dużej mierze z uziemionych samolotów. Wskaźnik połączeń lotniczych, zwany również *skomunikowaniem* (*air connectivity index*), znalazł się w samym centrum uwagi kryzysu transportowego związanego z pandemią COVID-19. Globalna dostępność przestrzeni ładunkowej pod pokładami samolotów znacznie zmalała, ponieważ większość zarówno rozkładowych, jak i czarterowych lotów pasażerskich na całym świecie została odwołana, a część statków powietrznych uziemiona na bliżej nieokreślony czas. W dobie światowej pandemii przewoźnicy maksymalizowali wykorzystanie nowoczesnej floty poprzez realizację rejsów cargo do destynacji, do których nie można było planować przewozów pasażerskich ze względu na surowe obostrzenia epidemiczne. W samolotach pasażerskich podejmowane były próby zaadaptowania górnego pokładu, aby optymalnie wykorzystać całą dostępną przestrzeń do transportu ładunków, zwiększając tym samym rentowność operacji. Ponadto linie lotnicze w ramach mostów powietrznych organizowały rejsy typu *medical cargo*, podczas których transportowano materiały ochronne i sprzęt medyczny do walki z koronawirusem. Operacje te miały kluczowe znaczenie dla utrzymania łańcucha dostaw strategicznych wyrobów medycznych do przeciwdziałania skutkom pandemii. Pomimo sytuacji związanej z wirusem SARS-CoV-2 stabilny wzrost notował rynek przewozów produktów farmaceutycznych.

Przewoźnicy lotniczy podejmowali usilne starania, aby odnaleźć się w nowej rzeczywistości, w której przewozy towarów odgrywały eksponowaną rolę w ramach ich biznesu. Niewątpliwie znaczny spadek w liczbie operacji pasażerskich miał bezpośrednie przełożenie na transport frachtu, gdyż w normalnych warunkach większość światowego wolumenu lotniczego cargo jest transportowana pod pokładami samolotów pasażerskich. Zatem z powodu znaczącego udziału tych właśnie statków powietrznych w przewozie ładunków lotniczych całkowita podaż na rynku międzynarodowym była niższa o ponad 1/5 w 2020 r.¹⁶ W rezultacie przełożyło się to na zauważalny wzrost stawek za przewóz cargo na wszystkich światowych trasach. Zapotrzebowanie na środki ochrony indywidualnej i wyroby medyczne spowodowało, że stawki frachtowe wzrosły nawet o 200% na najważniejszych szlakach handlowych¹⁷. Przewozy towarów, które stanowiły dla przewoźników pasażerskich tylko niewielką część standardowych przycho-

¹⁶ B. Pearce, *COVID-19 Assessing prospects for air cargo*, IATA, 2020.

¹⁷ C. Karp, *The coming air cargo reality check: how the industry will evolve through COVID-19*, Lufthansa Consulting 2020.

dów, gdyż odpowiadały za około 1/10 wpływów do budżetu, w czasie pandemii COVID-19 stały się dla nich kluczowym elementem w strategii dalszego funkcjonowania na rynku. Operatorzy posiadający w swej flocie frachtowce zyskali znaczną przewagę konkurencyjną, a tym samym potencjalnie większe szanse na przetrwanie kryzysu¹⁸. Na przykład kwiecień 2020 r. okazał się czasem ponadprzeciętnej liczby rejsów towarowych do Chin dla Lufthansa Cargo. Wówczas padł nawet pewnego rodzaju rekord, gdyż po raz pierwszy w historii przewoźnik realizował ponad 100 lotów tygodniowo w tamtym kierunku, rozszerzając siatkę połączeń lotniczych również o nowe destynacje w Chinach. Odnotowano też, że częstotliwość operacji do Państwa Środka przekraczała wówczas łączną liczbę rozkładowych rejsów pasażerskich sprzed epidemii koronawirusa, kiedy to Grupa Lufthansa oferowała łącznie 72 rotacje tygodniowo do takich miast, jak Szanghaj (PVG), Shenyang (SHE), Qingdao-Liuting (TAO) oraz Pekin (PEK)¹⁹. Oferowanie na rejsach do Azji zostało zwiększone przy użyciu tzw. *preighters*, czyli samolotów pasażerskich zaadaptowanych do przewozu towarów. Niemiecka Lufthansa ukuła termin *preighter* od słów *pasażer* (*passenger*) i *frachtowiec* (*freighter*) jako odzwierciedlenie istoty przedsięwzięcia użycia samolotu pasażerskiego w celu przewozu frachtu²⁰. Inicjatywa *ładunku w kabinie* była jedną z prób adaptacji do nowej sytuacji w branży, gdyż w obliczu globalnego kryzysu potrzebna była innowacyjność i wyjątkowa elastyczność w działaniu. Pojawiają się także pomysły idące w tym kierunku, że można nie tylko usunąć fotele z kabiny, ale dokonać jeszcze bardziej diametralnej konwersji samolotu pasażerskiego na transportowy. Na potrzeby takiej przebudowy można zlikwidować okna, utworzyć odpowiednio szerokie przejście, dodać dedykowane uchwyty dla ładunków czy też wzmocnić podłogę. Takie przedsięwzięcie jest stosunkowo kosztowne, ale nakłady ze strony przewoźnika i tak oscylują w granicach 10% ceny zakupu nowego samolotu frachtowego²¹.

Również inni europejscy przewoźnicy próbowali jak najlepiej wykorzystać nadzwyczajną sytuację. W świetle dużego popytu Cargolux pod koniec 2020 r. zaczął analizować program konwersji frachtowców Boeing 777-300ER, gdyż ten typ samolotu zaczął być brany pod uwagę jako pretendent do spełnienia przyszłych kompleksowych wymagań dotyczących floty tego operatora. W kwietniu 2021 r. przewoźnik podał do oficjalnej wiadomości, że 2020 r., w którym linia lotnicza obchodziła

¹⁸ Lotnicze cargo w czasie pandemii, raport, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2020.

¹⁹ T. Śniedziewski, *Lufthansa Cargo: Ponad 100 lotów tygodniowo do Chin*, <https://www.rynek-lotniczy.pl/mobile/lufthansa-cargo-ponad-100-lotow-tygodniowo-do-chin-8624.html> (10.09.2022).

²⁰ J. Smith, *The Rise of the 'Preighter'*, <https://www.aviationpros.com/gse/baggage-cargo/cargo-handling-equipment-accessories/article/21150152/the-rise-of-the-preighter> (10.09.2022).

²¹ M. Kaczmarczyk, *Samoloty już nie pasażerskie. Największy w historii boom na przeróbki. Wszystkie przez koronawirusa*, <https://next.gazeta.pl/next/7,151003,26623697,przewoźnicy-zmieniaja-samoloty-pasazerskie-w-transportowe-juz.html> (10.09.2022).

50-lecie swojego istnienia na rynku przewozów towarowych, okazał się okresem pełnym ponadprzeciętnych wyników dla Grupy Cargolux. Wówczas firma osiągnęła zysk netto w wysokości 637 mln euro przy marży EBIT²² na poziomie 31%. Ten rezultat był niemałym zaskoczeniem dla samego operatora, gdyż 2019 r. zakończył z wielokrotnie niższym zyskiem netto, który wówczas wynosił 20 mln euro. Aby lepiej zrozumieć skalę tego rekordowego wyniku finansowego, należy pamiętać, że z kolei w 2018 r. firma Cargolux odnotowała najlepsze w tym czasie rezultaty w swojej historii z zyskiem w wysokości ponad 211 mln euro. Innymi słowy, Cargolux osiągnął w 2020 r. zysk trzykrotnie wyższy niż w swoim dotychczasowym najlepszym roku w ciągu pół wieku operowania. Przewoźnik w swoim oficjalnym komunikacie podkreślił, że firma dostosowała swoją sieć w celu optymalizacji świadczonych usług zgodnie z nowymi potrzebami rynku globalnego²³. Dedykowana jednorodna flota składająca się wyłącznie z samolotów typu Boeing 747 okazała się największym atutem w roku pełnym wyzwań operacyjnych spowodowanych pandemią COVID-19. Dodatkowo popyt na usługi czarterowe utrzymywał się na wysokim poziomie przez cały poprzedzający okres. Połączenia linii Cargolux, zwłaszcza te do Chin, pozwoliły jej wykorzystać sytuację dużego globalnego popytu na przewóz towarów medycznych i zdobyć duży udział w rynku lotniczych przewozów towarowych w Unii Europejskiej.

W przypadku Polskich Linii Lotniczych LOT operacja #CARGOdlaPolski zajęła strategiczne miejsce w działalności przewoźnika, gdyż możliwość wykonywania komercyjnych rejsów pasażerskich uległa tymczasowemu zawieszeniu. Pierwszy rejs został zainaugurowany 17 marca 2020 r., czyli już na samym początku wprowadzenia w Polsce obostrzeń epidemicznych. Podczas wspomnianej inicjującej operacji realizowany był transport materiałów ochronnych i sprzętu medycznego, na które wówczas panował ponadprzeciętny popyt. W ramach walki z pandemią wirusa SARS-CoV-2 przewoźnik prowadził prekursorski projekt #CARGOdlaPolski, a jego działalność koncentrowała się przede wszystkim na transportowaniu tzw. *medical cargo*. Od 5 kwietnia do 29 czerwca 2020 r. podczas 172 transportów do Polski zostało przywiezionych 23 500 m³ środków ochrony osobistej. Statki powietrzne w ramach tego przedsięwzięcia były wysyłane do portów lotniczych, do których przewoźnik nie realizował operacji lotniczych w ramach swojej regularnej siatki połączeń. Do przykładów takich lotnisk należały m.in.: Szanghaj (PVG), Shenzen (SZX), Hanoi (HAN), Tajpei (TPE) czy Wuhan (WUH)²⁴. W 2020 r. Pol-

²² EBIT oznacza *earnings before interest and taxes*, czyli zyski (dochód) przed odjęciem odsetek i podatków. Stanowi pojęcie znacznie szersze niż *wynik operacyjny*.

²³ M. Bertolotti, *Cargolux Achieves Record Results, Celebrates 50th Jubilee*, <https://airwaysmag.com/airlines/cargolux-record-results-50th-jubilee/> (10.09.2022).

²⁴ Ł. Malinowski, *PLL LOT: 2020 udany w przewozach towarów. 61-proc. wzrost ładunków*, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/pll-lot-2020-udany-w-przewozach-towarow-61-wzrost-ladunkow-11025.html> (10.09.2021).

skie Linie Lotnicze LOT zrealizowały łącznie ponad 2000 rejsów dalekiego zasięgu, podczas których przewożono także fracht lotniczy. Do tej puli zaliczyć można zarówno operacje realizowane w formule *all cargo*, jak i te z pasażerami na pokładzie. Rejsy, które transportowały ładunki standardowe oraz pocztę, były kierowane najczęściej do portów lotniczych znajdujących się w Ameryce Północnej²⁵.

W transporcie lotniczym widać również wyraźną współzależność środka transportu i infrastruktury, gdyż przewóz lotniczy może odbywać się tylko pomiędzy odpowiednio przygotowanymi lotniskami. Porty lotnicze z dobrze rozbudowaną infrastrukturą i obsługą gwarantują bezpieczeństwo i możliwość lądowania dużych samolotów transportowych. Tutaj powstaje jednak bardzo ważny temat do rozważań w kontekście inicjowania ruchu towarowego, a mianowicie czy lotniska są katalizatorami wzrostu gospodarczego, czy też rozwój lotnisk napędza wzrost gospodarczy. Oba scenariusze są możliwe i czasami jest to przypadek, która opcja w danej koncepcji znajdzie zastosowanie. Są takie przykłady jak lotnisko Lipsk/Halle (centrum przeładunkowe DHL), gdzie to sam port lotniczy wraz rozwijającym się na jego obszarze biznesem był katalizatorem rozwoju, który w innych okolicznościach nie miałby tam miejsca. W innych lokalizacjach, takich jak Londyn czy Paryż, rozwój lotnisk jest napędzany dobrą koniunkturą gospodarczą oraz stale rosnącą populacją²⁶. W czasie trwania pandemii porty lotnicze zaczęły zauważać znaczenie obsługi frachtu lotniczego jako elementu ich polityki przetrwania. Przykładowo port lotniczy we Frankfurcie n/Menem (FRA) zyskał na znaczeniu jako węzeł towarowy i farmaceutyczny w 2020 r. Od marca 2020 r. dodatkowe 9500 samolotów pasażerskich przewożących wyłącznie ładunki transportowało środki ochrony indywidualnej, leki oraz towary przemysłowe i handlowe do i z Frankfurtu n/Menem. Lotnisko w Niemczech wydało ponadto komunikat twierdzący, że jest optymalnie usytuowane, aby być *najważniejszym europejskim węzłem farmaceutycznym*²⁷. W promieniu 250 km od lotniska we Frankfurcie są zlokalizowane globalnie działające firmy farmaceutyczne, w tym znani producenci szczepionek przeciwko COVID-19. Ponadto ten port lotniczy posiada bardzo rozbudowaną i nowoczesną infrastrukturę dla produktów wymagających przechowywania w kontrolowanej temperaturze. Ogólnie rzecz biorąc, działalność portów lotniczych w Europie, które tradycyjnie obsługiwały przeładunek towarów, została znacznie osłabiona przez pandemię²⁸. Jednak dane globalne nie zawsze odzwierciedlają sytuację poszczególnych podmiotów. Niektóre porty lotnicze w Europie zanotowały wzrost wolumenów obsługowanego frachtu.

²⁵ *Ibidem*, s. 1.

²⁶ *Connectivity and growth*, PWC 2017.

²⁷ J. Hardiman, *How covid-19 has increased Frankfurt's importance as a cargo hub*, <https://simpleflying.com/frankfurt-cargo-hub-covid-19/> (10.09.2022).

²⁸ *COVID-19 impact on the air cargo industry*, <https://www.willistowerswatson.com/en-VN/Insights/2021/01/covid-19-impact-on-the-air-cargo-industry> (10.09.2022).

Wśród 10 największych europejskich portów lotniczych pod względem przewozów towarowych wzrosły wolumeny odnotowały następujące lotniska: Liège (23%), Lipsk-Halle (12%), Luksemburg (6%), Kolonia/Bonn (5%)²⁹.

Na uwagę zasługuje fakt, że przed nastaniem epidemii koronawirusa pojawiały się także głosy, które negowały przesłanki dla szybkiego i niekontrolowanego tempa rozwoju branży lotniczej. Przewidywano nawet, że linie lotnicze zaczną optymalizować lub nawet całkowicie anulować niektóre rozkłady rejsów, rezygnować z lotów na krótkich dystansach, bardziej ostrożnie składać zamówienia na nowe duże modele samolotów oraz dążyć do wykorzystywania w przyszłości mniejszych, ale za to bardziej wydajnych statków powietrznych ze względów ekonomicznych i środowiskowych. Ogólnoświatowy kryzys zdrowotny sprawił, że finalnie wszystkie te decyzje zostały znacznie przyspieszone. Przykładowo okazało się, że globalna pandemia skłoniła europejską grupę lotniczą Air France-KLM do przyspieszenia decyzji o całkowitym wycofaniu Airbusa A380 z eksploatacji, która niesie ze sobą zbyt wysokie koszty w okresie kryzysu i braku popytu na podróże lotnicze³⁰. Coraz większą uwagę mediów zaczęła przykuwać koncepcja *wstydu przed lataniem (flygskam)*, a europejskie państwa promowały zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu, takich jak kolej³¹. W świetle tych idei w kwietniu 2021 r. posłowie oddali swoje głosy za zawieszeniem lotów krajowych na terenie całej Francji, jeśli zamiast tego można odbyć podróż pociągiem w czasie krótszym niż 2,5 godziny. Ponadto prezes Air France-KLM zakomunikował, że jego linia lotnicza zredukuje liczbę połączeń krajowych na terenie Francji o 40% do końca 2021 r., co jest jednym z podstawowych warunków udzielonej operatorowi pomocy publicznej z tytułu strat poniesionych z powodu pandemii COVID-19³².

Chociaż ogólnoświatowa pandemia była zasadniczo destrukcyjna dla branży lotniczej, to przyspieszyła ona globalną transformację w kierunku korzystania z możliwości handlu elektronicznego w sposób, który przynosi wymierne korzyści finansowe podmiotom zaangażowanym w świadczenie usług związanych z transportem ładunków. Według niektórych szacunków epidemia wirusa SARS-CoV-2 mogła przyspieszyć globalny proces popularyzacji e-handlu nawet o 5 lat. W związku ze stale rosnącym segmentem *e-commerce* lotnicze przewozy towarowe mogą pomóc w zbudowaniu bardziej odpornej na kryzysy branży lot-

²⁹ *European airports lose 1.72 billion passengers over the course of 2020*, <https://www.internationalairportreview.com/news/152864/european-airports-passengers-2020/> (10.09.2022), s. 3.

³⁰ C. Charpentreau, *Air France definitely retires Airbus A380 fleet*, <https://www.aerotime.aero/25021-breaking-air-france-definitely-retires-airbus-a380-fleet> (10.09.2022).

³¹ *Europe's future aviation landscape. The potential of zero-carbon and zero-emissions aircraft on intra-European routes by 2040*, Deloitte 2021.

³² M. Walków, *Francja zakaże lotów na niektórych trasach. Tych, gdzie dostępny jest pociąg*, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/zakaz-lotow-we-francji-pociagi-zamiast-samolotow-na-niektorych-trasach/z778n4q> (10.09.2022).

niczej³³. IATA szacuje, że 80% przesyłek pochodzących z handlu elektronicznego podczas swej drogi do odbiorcy końcowego pokonuje granicę drogą powietrzną³⁴, co stanowi wyzwanie, ale jednocześnie szansę dla realizacji nowych zleceń przez lotnictwo towarowe. W tym wypadku postuluje się, że należy zwiększyć cyfryzację całej branży transportowej oraz wspierać odpowiednie zarządzanie granicami (*border management*) w skali globalnej³⁵.

Podsumowując, na początku pandemii linie lotnicze przyjęły różne strategie, począwszy od wdrażania planów oszczędnościowych i restrukturyzacyjnych, poprzez realizowanie innowacyjnych rozwiązań, a kończąc na całkowitym zaprzestaniu działalności operacyjnej. Jednym z najbardziej popularnych kroków było zmniejszanie skali operacji lub wycofanie się z niektórych rynków, co miało stanowić strategiczne posunięcie na rzecz uwolnienia zaangażowanych zasobów. Przewozy towarów, które stanowiły dla przewoźników pasażerskich tylko niewielką część standardowych przychodów, gdyż odpowiadały za około 1/10 wpływów do budżetu, w czasie pandemii COVID-19 stały się dla nich kluczowym elementem w strategii dalszego funkcjonowania na rynku. Operatorzy posiadający w swej flocie frachtowce zyskali znaczną przewagę konkurencyjną, a tym samym potencjalnie większe szanse na zdobycie nowych zleceń i przetrwanie kryzysu³⁶. Wielu przewoźników inaugurowało otwarcie kierunków, do których nigdy wcześniej nie operowało rozkładowo z pasażerami. Trzeba jednak wyraźnie uwypuklić fakt, że chociaż w dobie pandemii COVID-19 branża towarowa doświadczyła rosnących wskaźników w postaci uzysku i rentowności, to nie można pominąć wyników, które wskazują na to, że wolumeny przewiezionych towarów realnie spadły i były niższe nawet o kilkadziesiąt procent od tych w analogicznych okresach w 2019 r.

Podsumowanie

Transport lotniczy jest wrażliwy na wszelkie czynniki destabilizacyjne na arenie międzynarodowej, a handel zagraniczny i tym samym przewozy cargo mają taką właściwość, że reagują na symptomy hossy lub bessy jako jedne z pierwszych. Rynek lotniczych przewozów towarowych jest podporządkowany zarówno długofalowym wahaniom koniunktury, jak i sezonowym trendom. Błyskawicznie reaguje na zdarzenia jednostkowe, do których można zaliczyć m.in. katastrofy i klęski naturalne, strajki czy też niespodziewane zmiany popytu oraz podaży

³³ *COVID-19 impact...*, s. 2.

³⁴ *Resiliency And Traffic Growth, But Pressure Mounts For Air Cargo*, <https://aviationweek.com/air-transport/resiliency-traffic-growth-pressure-mounts-air-cargo> (20.03.2021).

³⁵ *Ibidem*, s. 1.

³⁶ *Lotnicze cargo...*

wynikające z przestojów dużych zakładów produkcyjnych³⁷. Zagadnienie komplikuje dodatkowo fakt, że lotnicze przewozy towarowe w znaczącym stopniu różnią się od pasażerskich, ponieważ ładunki z reguły nie są transportowane w dwie strony, co zmusza do wieloetapowych i ryzykownych ekonomicznie poszukiwań połączeń, które uczynią daną trasę rentowną. Istnieje również duża konkurencja ze strony transportu morskiego, gdyż wygrywa on z transportem lotniczym bardziej konkurencyjną ofertą cenową. Ponadto nałożenie surowych przepisów i norm bezpieczeństwa sprawia, że zyski związane z relatywnie krótkim czasem przelotu statku powietrznego mogą zostać zniwelowane przez koszty operacji lotniczej.

Dotychczas symptomy dekonunktury jako pierwsze zwiastowały spowolnienie w przewozach ładunków drogą lotniczą. Tym jednak razem kumulacja uwagi, jaka została skierowana na tę gałąź transportu w strategicznym momencie rozwoju pandemii, stanowiła katalizator dla wzrostu operacji lotniczych w zakresie przewozu frachtu. Kryzys znacząco przyspieszył dynamikę wzrostową w lotniczych przewozach towarowych, a europejskie linie lotnicze wprowadziły wiele prekursorskich adaptacji w swoich ofertach transportowych. Przewozy towarowe w Unii Europejskiej są już nie tylko produktem ubocznym lub też uzupełnieniem w operacjach linii lotniczych, ale stały się istotnym czynnikiem w długofalowym planowaniu strategii przewoźników lotniczych oraz jednym z rozwiązań na ratowanie płynności finansowej podczas wychodzenia ze skutków koronakryzysu COVID-19. Trzeba również zaznaczyć, że sytuacja związana z kryzysem zdrowotnym spowodowanym rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 była pierwszą w branży lotniczej, kiedy to kryzys w skali globalnej przyczynił się do zwiększenia zamówień rynku przewozów frachtu lotniczego. Dotychczas już nawet wstępne sygnały dekonunktury gospodarczej przekładały się na odczuwalny spadek zleceń odnośnie do transportu towarów drogą lotniczą. W perspektywie długofalowej trzeba mieć jednak także na uwadze czynniki hamujące związane z recesją w Unii Europejskiej, której pierwsze sygnały były już widoczne przed wybuchem pandemii COVID-19.

Bibliografia

- Bertoletti M., *Cargolux Achieves Record Results, Celebrates 50th Jubilee* <https://airwaysmag.com/airlines/cargolux-record-results-50th-jubilee/> (10.09.2022).
- Charpentreau C., *Air France definitely retires Airbus A380 fleet*, <https://www.aerotime.aero/25021-breaking-air-france-definitely-retires-airbus-a380-fleet> (10.09.2022).
- Connectivity and growth*, PWC 2017.
- COVID-19 impact on the air cargo industry*, <https://www.willistowerswatson.com/en-VN/Insights/2021/01/covid-19-impact-on-the-air-cargo-industry> (10.09.2022).

³⁷ M. Kuczek, *Możliwości rozwoju...*, s. 49.

- Eaton J., *The crazy economics of air freight*, Baden-Baden 1994.
- European airports lose 1.72 billion passengers over the course of 2020, <https://www.internationalairportreview.com/news/152864/european-airports-passengers-2020/> (10.09.2022).
- Hardiman J., *How COVID-19 Has Increased Frankfurt's Importance as a cargo hub*, <https://simpleflying.com/frankfurt-cargo-hub-covid-19/> (10.09.2022).
- Kaczmarczyk M., *Samoloty już nie pasażerskie. Największy w historii boom na przeróbki. Wszystko przez koronawirusa*, gazeta.pl (10.09.2022).
- Karp C., *The coming air cargo reality check: how the industry will evolve through COVID-19*, Lufthansa Consulting 2020.
- Konert A., *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010.
- Kuczek M., *Możliwości rozwoju cargo lotniczego – perspektywa CPK*, „Eurologistics” 2018, nr 2, 2018.
- Lieshout R., Malighetti P., Redondi R., Burghouwt G., *The competitive landscape of air transport in Europe*, „Journal of Transport Geography” 2016, vol. 50(C).
- Lotnicze cargo w czasie pandemii*, raport, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa 2020.
- Malinowski Ł., *PLL LOT: 2020 udany w przewozach towarów. 61-proc. wzrost ładunków*, <https://www.rynek-lotniczy.pl/wiadomosci/pll-lot-2020-udany-w-przewozach-towarow-61-wzrost-ladunkow-11025.html> (10.09.2022).
- Pearce B., *COVID-19 Assessing prospects for air cargo*, IATA 2020.
- Polkowska M., *Międzynarodowe konwencje i umowy lotnicze oraz ich stosowanie – zarys problematyki*, Warszawa 2004.
- Polkowska M., *Pojęcie szkody i odpowiedzialność cywilna przewoźnika w systemie warszawsko-montrealskim*, „Palestra” 2004, nr 9–10.
- Resiliency And Traffic Growth, But Pressure Mounts For Air Cargo*, <https://aviationweek.com/air-transport/resiliency-traffic-growth-pressure-mounts-air-cargo> (10.09.2022).
- Rzeźny-Cieplińska J., Wach-Kłoskowska M., *RFS as an Unconventional Method of Cargo Shipment by Air Transport*, „Logistics and Transport” 2017, vol. 33, no. 1.
- Smith J., *The Rise of the 'Freighter'*, <https://www.aviationpros.com/gse/baggage-cargo-cargo-handling-equipment-accessories/article/21150152/the-rise-of-the-freighter> (10.09.2022).
- Śniedziwski T., *Lufthansa Cargo: Ponad 100 lotów tygodniowo do Chin*, <https://www.rynek-lotniczy.pl/mobile/lufthansa-cargo-ponad-100-lotow-tygodniowo-do-chin-8624.html> (10.09.2022).
- Transport in the European Union Current Trends and Issues*, European Commission, Directorate-General Mobility and Transport 2019.
- Van Asch T., Dewulf W., Kupfer F., Cardenas Barbosa I., Van de Voorde E., *Cross-border e-commerce logistics: strategic success factors for airports*, Research in transportation economics, Belgium 2000.
- Walków M., *Francja zakaże lotów na niektórych trasach. Tych, gdzie dostępny jest pociąg*, <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/zakaz-lotow-we-francji-pociagi-zamiast-samolotow-na-niektorych-trasach/z778n4q> (10.09.2022).
- World Air Cargo Forecast 2018–2037*, Boeing 2018.
- World Air Cargo Forecast 2020–2039*, Boeing 2020.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002.

Streszczenie

Pandemia koronawirusa SARS-CoV-2 wpłynęła na rozkłady i planowanie rejsów, dostępną zdolność przewozową oraz stawki frachtowe oferowane przez przewoźników lotniczych na całym świecie. Linie lotnicze musiały szybko nauczyć się reagowania na zmieniające się uwarunkowania

w związku z tym, że większość państw wielokrotnie zmieniała wymagania dotyczące wjazdu na ich terytoria. Europejski rynek frachtu lotniczego, który przed pandemią doświadczał zdecydowanej nadwyżki zdolności przewozowej, w czasie jej trwania musiał się zmierzyć z niespodziewanym spadkiem przestrzeni ładunkowej pod pokładami samolotów pasażerskich oraz jednoczesnym wzrostem popytu na tego typu usługi. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie przedsięwzięć podejmowanych przez przewoźników oraz porty lotnicze odnośnie do przewozu frachtu w czasie kryzysu COVID-19. Autorka skupiła uwagę na tych działaniach, gdyż rozprzestrzenianie się wirusa SARS-CoV-2 stało się punktem zwrotnym dla przewoźników lotniczych. Oprócz od zawsze trwającej konkurencji między uczestnikami tego rynku musieli się oni podjąć próby zmierzenia się z zewnętrznymi ograniczeniami epidemicznymi oraz wypracowania nowych i rentownych strategii rynkowych.

Słowa kluczowe: przewóz frachtu lotniczego, cargo lotnicze, pandemia COVID-19

GLOBAL PANDEMIC AND AIR FREIGHT OF GOODS IN EUROPE

Summary

The Covid-19 pandemic has affected flight schedules and operations planning as well as air cargo capacity and freight rates imposed by the air carriers around the world. Airlines had to quickly learn how to respond to fast changing conditions due to the constant changes of entry requirements introduced by many countries. The European air freight market, which had experienced a significant overcapacity before the pandemic, faced an unexpected decrease in cargo space under decks of the passenger aircrafts and a simultaneous increase in demand for this type of service. The purpose of this article is to present the activities undertaken by air carriers and airports regarding cargo transport during the COVID-19 crisis. The author focused on these measures, because the spread of the SARS-CoV-2 coronavirus became a turning point for air carriers. Apart from the ever-lasting competition between market participants, there was a need to deal with external epidemic constraints and developing new and profitable market strategies.

Keywords: air freight shipping, air cargo, the COVID-19 pandemic