

Press Release

Rynek lotniczego cargo potrzebuje inwestycji

O sytuacji i wyzwaniach w branży lotniczego cargo w Polsce mówi Michał René, Dyrektor Frachtu Lotniczego Klastra Europy Północno-Wschodniej w DB Schenker.

Dynamiczny, dwucyfrowy wzrost polskiego rynku lotniczego cargo w ciągu ostatnich 2-3 lat, wskazuje na potrzebę inwestowania w infrastrukturę naziemną, a szczególnie lotnisko centralne w Warszawie. Niedoinwestowanie struktur naziemnych w polskich portach lotniczych połączone ze wzrostami wolumenów obsługiwanych przez te porty powoduje i powodować będzie komplikacje oraz opóźnienia w wysyłkach lotniczych. Rozwiązaniem tego problemu mogłoby być zwiększenie liczby eksporterów, którzy posiadaliby status znanego nadawcy. Przesyłki od takich nadawców nie wymagają kontroli bezpieczeństwa na lotniskach, można więc znacznie przyspieszyć i ułatwić proces obsługi. Niestety, wydaje się, że wraz z wchodzącym właśnie w życie zaostreniem regulujących ten obszar przepisów – rynek będzie musiał szukać innych możliwości dla obsługi rosnących wolumenów z Polski. To może oznaczać dalsze zwiększanie obsługi lotniczej polskiego eksportu przez lepiej zorganizowane i doinwestowane lotniska europejskie, takie jak Frankfurt, Amsterdam, czy Wiedeń.

Co dalej z branżą lotniczą?

Po 2017 roku, kiedy wolumeny przewiezione przez transport lotniczy wzrosły dynamicznie i niespodziewanie, zarówno dla linii lotniczych jak i spedytatorów – rok 2018 przyniósł pewne uspokojenie. Wzrosty były mniejsze i jednocześnie stawki nie osiągnęły w szczycie sezonu (w kwartale III i IV) poziomów z roku 2017. 2019 rok zaczął się od niepokojących sygnałów o oczekiwanym światowym spowolnieniu gospodarczym i biznes lotniczy, jako ten, który pierwszy odczuwa zmiany w gospodarce na świecie, właśnie zaczyna odnotowywać pierwsze symptomy ochłodzenia rynku. Zauważamy, że wolumeny nie rosną w tempie z lat 2017 i 2018, stawki frachtowe również.

Jedną z ciekawych zmian na rynku lotniczym jest wzrastające znaczenie linii powołanych do przewozu ładunków e-commerce (Amazon Prime), zastępujących w pewnym sensie integratorów (UPS i FedEx). Rośnie też liczba zamówień na nowe samoloty, co oznaczałoby – przy kilkuletnim cyklu od zamówienia do dostawy samolotu – optymistyczną prognozę na kolejne lata.

Uważam, że wyzwaniem w 2019 roku nie będzie dostępność powierzchni ładunkowych, a walka konkurencyjna o osiągalne na rynku wolumeny. Istotny wpływ na rynek mogą też mieć pojawiające się ostatnio problemy techniczne głównych producentów silników lotniczych na świecie. Powodują one wycofanie z serwisu niektórych typów silników, co w oczywisty sposób negatywnie wpływa na flotę wielu linii lotniczych.

Issued by:
Schenker Sp. z o.o.
02-092 Warszawa
ul. Żwirki i Wigury 18
Poland

Beata Konecka
PR & CSR Manager
Phone +48 22 532 11 00
Fax +48 22 532 11 11
beata.konecka
@dbschenker.com
www.dbschenker.com/pl-pl/
www.dbschenker.com

02/2019 BK