

dr Matylda Awedyk, mgr Hanna Walerjańczyk

Akademia Wychowania Fizycznego im. E. Piaseckiego w Poznaniu

ATRAKCYJNOŚĆ TANICH LINII LOTNICZYCH W ZASPOKAJANIU POPYTU NA POLSKIM RYNKU USŁUG TURYSTYCZNYCH

Wstęp

Rynek tanich linii lotniczych w Polsce ma skromny udział w całości rynku europejskiego, jednak w ostatnich latach został dostrzeżony z powodu imponującej dynamiki wzrostu, zwłaszcza od 1 maja 2004 roku, a więc po przystąpieniu do Unii Europejskiej. Wzajemne otwarcie się krajów członkowskich, przyczyniło się do powstania ogromnej, wspólnej europejskiej przestrzeni turystycznej. Polityka „otwartego nieba” wykreowała kategorię tzw., tanich przewoźników, którzy przełamali niemal monopolistyczne pozycje przewoźników nazywanych narodowymi, zwiększając zainteresowanie lotniczymi przewozami pasażerskimi¹

Nagła ekspansja tanich przewoźników spowodowała drastyczny spadek cen biletów, zwiększając tym samym dostępność ekonomiczną usług lotniczych i generując duży popyt u nowych grup społecznych, które dotychczas z połączeń lotniczych nie korzystały. Dzięki temu zwiększyła się mobilność polskiego społeczeństwa nie tylko w zakresie tzw. emigracji zarobkowych czy biznesowych, ale także podróży turystycznych.

Transport lotniczy a turystyka

W literaturze naukowej poświęconej turystyce już od dawna podkreśla się fakt, że transport odgrywa w tej dziedzinie ważną rolę, gdyż ułatwia podróżowanie. Powszechnie uważa się go za kluczowy łącznik między popytem a podażą na rynku usług turystycznych, albo inaczej, pomiędzy miejscami generującymi i przyjmującymi ruch turystyczny².

W latach 70. minionego stulecia w pełni rozwinęło się lotnictwo cywilne, a dokonujące się w ostatnim czasie dynamiczne zmiany w rozkładzie ruchu turystycznego zostały opisane przez wiele modeli teoretycznych (Campbell, 1967³; Yokeno, 1974⁴; Greer,

¹ J. Wysokiński, *Konkurencyjność na rynku transportu*, Rynek Podróży 2007 nr 12, str. 5

² L. Pender, R. Sharpley, *Zarządzanie turystyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008, str. 55

³ C.K. Campbell, *An Approach to Research in Recreational Geography*, B.C. Occasional Papers No. 7, Department of Geography, University of British Columbia, Vancouver 1967, str. 85-90.

⁴ Yokeno N., *The General Equilibrium System of 'Space Economics' for Tourism*, Reports for the Japan Academic Society of Tourism, nr 8, 1974, str. 38-44.

Wall, 1979⁵; Britton, 1982⁶; Lundgren, 1982⁷). Rynek ten nie tylko rozwija się dynamicznie, ale także zmienia swoją strukturę podmiotowo-segmentową, która ma ogromny wpływ na procesy konkurencji zarówno wewnątrz tego sektora, jak też na konkurencję międzygałęziową⁸. Radykalny zwrot w stronę deregulacji, liberalizacji i prywatyzacji, jaki nastąpił w polityce transportowej wielu państw zmienił warunki dostępu do świadczenia usług, a także wpłynął na wzrost mobilności lotniczej ludności, na skutek większej dostępności przestrzennej usług lotniczych, a także, a może przede wszystkim, dostępności ekonomicznej wynikającej z nasilającej się konkurencji cenowej⁹. Zapoczątkowana w latach 70. W Stanach Zjednoczonych deregulacja transportu lotniczego przyniosła obok pozytywnych skutków, jak wzrost liczby przewoźników lotniczych, również „wojnę cenową” między nimi, co przyczyniło się do upadku wielu linii (min. Pan American).

Liberalizacja europejska powstawała na podstawie doświadczeń amerykańskich, kiedy skutki nieograniczonej konkurencji w USA były już widoczne. Stworzono system przepisów, które objęły najpierw przewozy międzynarodowe a następnie kabotaż¹⁰. Decydujące akty legislacyjne Wspólnot Europejskich zostały ujęte w trzy pakiety liberalizacji, przyjmowane w latach 1987¹¹, 1990¹² i 1992¹³, obejmujące zastosowanie zasad konkurencji w transporcie lotniczym, dostęp do rynku przewozowego, ustalanie taryf oraz licencjonowanie przewoźników lotniczych. Ich wprowadzanie było poprzedzone szeregiem aktów przygotowawczych, najpierw ECAC¹⁴, później WE, a także ustaw de regulacyjnych w niektórych państwach członkowskich. Wprowadzono etapy przejściowe, pewne

⁵ T. Greer, G. Wall, *Recreational Hinterlands: A Theoretical and Empirical Analysis*, (w:) G. Wall (red.), *Recreational Land Use in Southern Ontario*, Department of Geography Publication, Series No. 14, University of Waterloo, Ontario 1979, str. 227-245.

⁶ S. G. Britton, *The Political Economy of Tourism in the Third World*, *Annals of Tourism Research*, nr 3(9), 1982, str. 31-58.

⁷ J. O. Lundgren, *The Tourist Frontier of Nouveau Quebec: Functions and Regional Linkages*, *Tourist Review*, nr 2 (37), 1982, str. 10-16.

⁸ E. Marciszewska, *Jakość w procesie kształtowania przewag konkurencyjnych na rynku lotniczym*, (w:) A. Panasiuk, M. Pluciński (red.), *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Zeszyty Naukowe nr 491, Ekonomiczne problemy usług nr 15, Szczecin 2008, str. 199.

⁹ Tamże, str. 199.

¹⁰ Każdy przewoźnik wykonujący zarobkowy przewóz rzeczy lub osób jest uprawniony do wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium UE, o ile posiada licencję wspólnotową.

¹¹ Decyzja Rady 87/602/EWG z 14 grudnia 1987 r. w sprawie podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskimi.

¹² Rozporządzenie Rady 2342/90 z 24 lipca 1990 r. w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi.

¹³ Rozporządzenie Rady 2407/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych.

¹⁴ ang. European Civil Aviation Conference – organizacja międzyrządowa zajmująca się współpracą w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Europie.

zabezpieczenia mające chronić słabszych partnerów oraz kontrolę i ograniczenia koncentracji przedsiębiorstw niestosowane w deregulacji amerykańskiej¹⁵.

Konkurencję w tej branży powszechnie uznaje się za pożyteczną, bo zmusza ona linie i porty lotnicze do poprawiania efektywności kosztowej, a tym samym obniżania cen i podnoszenia wydajności¹⁶, natomiast uzyskanie przewag konkurencyjnych na rynku usług lotniczych nigdy nie było tak trudne jak obecnie¹⁷. Na rynkach tych dostrzeżono klienta, jego potrzeby i skierowano doń ofertę usług, bardzo zróżnicowanych, często niszowych, które zaspokajają jego potrzeby. Pojawienie się tzw. przewoźników niskobudżetowych (LCCs)¹⁸ pozwoliło na wykreowanie trzeciego segmentu rynku lotniczego (w stosunku do istniejącego klasycznego podziału rynku na segment przewozów biznesowych i turystycznych), tzw. „job journey”, podróży związanych z pracą zarobkową za granicą¹⁹ oraz „city-breaks”, czyli krótkich podróży związanych z pobytem w miastach.

LCCs to przedsiębiorstwa oferujące usługi przewozu lotniczego osób po relatywnie niższych cenach niż tzw. narodowe linie lotnicze. Jest to możliwe dzięki wyeliminowaniu wielu standardowych usług dla pasażerów. Pomysł ten, po raz pierwszy zastosowany w USA przez Pacific Southwest Airlines we wczesnych latach 50., okazał się jednym z najlepszych w ostatnich dwudziestu latach rozwoju transportu lotniczego. Southwest Airlines, które rozpoczęły swoje usługi na początku lat 70., są obecnie największym przewoźnikiem LCCs w Ameryce Północnej. Stały się modelem, na podstawie którego powstawały inne tanie linie lotnicze. LCCs obecnie stanowią 30% rynku w transporcie lotniczym w USA, 25% w Europie, a także czerpią zyski w Azji²⁰.

Do typowych praktyk stosowanych przez LCCs należą:

- jedna klasa pasażerska,
- jeden typ samolotów w celu redukcji kosztów utrzymania floty,
- szybkie powtórne przygotowanie samolotu do lotu,
- usługi „point-to-point”,
- brak posiłku podczas lotu,

¹⁵ europa.eu, [on-line], dostępny w World Wide Web: http://europa.eu/legislation_summaries, 20.09.2010.

¹⁶ L. Pender, R. Sharpley, *Zarządzanie turystyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008, str. 56.

¹⁷ E. Marciszewska, *Jakość w procesie kształtowania przewag konkurencyjnych na rynku lotniczym*, (w:) A. Panasiuk, M. Pluciński (red.), *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Zeszyty Naukowe nr 491, Ekonomiczne problemy usług nr 15, Szczecin 2008, str. 200.

¹⁸ ang. Low Costs Carriers

¹⁹ E. Marciszewska, *Jakość w procesie kształtowania przewag konkurencyjnych na rynku lotniczym*, (w:) A. Panasiuk, M. Pluciński (red.), *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Zeszyty Naukowe nr 491, Ekonomiczne problemy usług nr 15, Szczecin 2008, str. 199.

²⁰ C.R. Goeldner, J.R. Brent Ritchie, *Tourism. Principles, Practices, Philosophies*, John Wiley&Sons, Inc, USA 2011, str. 98.

- wykorzystanie pracowników do wielu ról,
- internetowa odprawa pasażersko-bagażowa,
- oferowane są tylko podstawowe usługi minimalizujące koszty.

Tanie linie lotnicze w Polsce

Rynek polski w sektorze przewozów lotniczych, charakteryzowała w momencie pojawienia się tanich przewoźników wysoka wrażliwość cenowa popytu, przy niskim poziomie dochodów osobistych ludności. Rynek ten oceniany był jednak, jako rynek o dużym potencjale rozwoju wynikającym ze wzrostu zamożności Polaków i wzrostu gospodarczego w Polsce i Europie²¹.

Pierwszą linią niskokosztową na polskim niebie była rodzima Air Polonia, która rozpoczęła regularne loty 8 grudnia 2003 r. rejsami krajowymi pomiędzy Warszawą a Wrocławiem i Gdańskiem, a rejsy zagraniczne na londyńskie lotnisko Stansted od 14 grudnia, wyprzedzając niejako wejście Polski do Unii Europejskiej i zwiększone zainteresowanie naszym krajem innych przewoźników. Natomiast pierwszym zagranicznym tanim przewoźnikiem, który rozpoczął działalność od 19 maja 2004 r. był węgierski Wizzair. Miesiąc później słowacki przewoźnik Sky Europe zainaugurował loty z Warszawy z terminalu Etiuda, zaadoptowanego na potrzeby LCC's, oraz z Krakowa, który później stał się główną bazą tych linii w Polsce. Zaczęły również latać niemiecki Air Berlin i austriacki Niki, oferując przeloty do Berlina czy Wiednia i dalej do wielu portów Europy południowo-zachodniej. Jednak działalność tych przewoźników na polskim rynku miała charakter epizodyczny i zakończyła się w marcu 2005 r. Pod koniec roku 2004 do Polski wkroczyła druga co do wielkości europejska tania linia EasyJet, oferując przeloty z Warszawy i z Krakowa, poprzedzając pojawienie się w roku 2005 największego w Europie przewoźnika niskokosztowego Ryanair.

Wejście na polski rynek tanich przewoźników dokonało rewolucji w polskich przewozach pasażerskich. Mimo, że usługi tego typu nie gwarantują pełnego komfortu, niedrogie linie lotnicze zdobyły ogromną liczbę pasażerów, także wśród biznesmenów. Stały się poważną konkurencją dla firm autokarowych i kolei²².

W Polsce, w roku 2010 operowały następujące tanie linie lotnicze²³:

²¹ J. Kubicka, *Funkcjonowanie i rozwój korporacji wielonarodowych w wybranych sektorach usługowych i produkcyjnych*, WSB Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza 2009, str. 103.

²² J. Kubicka, *Funkcjonowanie i rozwój korporacji wielonarodowych w wybranych sektorach usługowych i produkcyjnych*, WSB Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza 2009, str. 106.

²³ ulc.gov.pl, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://www.ulc.gov.pl>, 20.09.2010.

- Wizzair Hungary Legikozlekedesi Kft z siedzibą w Veszces na Węgrzech; z 6 portów na terenie Polski, Wizzair lata sezonowo i regularnie z Katowic i Gdańska do 18 miast (Barcelona, Cork, Doncaster, Dortmund, Eindhoven, Forli, Frankfurt, Kijów, Kolonia, Liverpool, Luton, Madryt, Malme, Mediolan, Oslo, Paryż, Rzym, Sztokholm), z Warszawy do 19 miast ((Sztokholm, Malme, Goteborg, Oslo, Glasgow, Doncaster, Liverpool, Cork, Londyn, Eindhoven, Dortmund, Bruksela, Paryż, Grenoble, Mediolan, Bolonia, Rzym, Madryt, Barcelona), z Poznania do 10 miast (Sztokholm, Oslo, Doncaster, Cork, Londyn, Dortmund, Paryż, Mediolan, Rzym, Barcelona), z Wrocławia do 8 miast (Oslo, Doncaster, Cork, Londyn, Eindhoven, Dortmund, Paryż, Bolonia), z Łodzi do 2 miast (Sztokholm, Dortmund) – drugie miejsce pod względem przewiezionych pasażerów z/do Polski (22,62% pasażerów)²⁴,
- Ryanair z siedzibą w Dublinie, w Irlandii; z 9 portów na terenie Polski lata regularnie z Gdańska do 10 miast (Oslo, Edynburg, Leeds, Dublin, Birmingham, Bristol, Londyn, Barcelona, Alicante, Frankfurt, Bremen), ze Szczecina do 3 (Londyn, Liverpool, Dublin), z Bydgoszczy do 4 (Dublin, Birmingham, Londyn, Dusseldorf), z Poznania do 8 (Edynburg, Liverpool, Dublin, Bristol, Londyn, Mediolan, Barcelona, Alicante), z Łodzi do 6 (Edynburg, Liverpool, Dublin, East Midlands, Londyn, Mediolan), z Wrocławia do 17 (Oslo, Glasgow, Dublin, Shannon, Liverpool, East Midlands, Bristol, Londyn, Dusseldorf, Bruksela, Frankfurt, Mediolan, Alicante, Malaga, Barcelona, Bolonia, Rzym), z Katowic do 3 (Birmingham, Londyn, Dublin), z Krakowa do 24 (Sztokholm, Oslo, Edynburg, Leeds, Liverpool, Dublin, Birmingham, East Midlands, Londyn, Dusseldorf, Bruksela, Paryż, Mediolan, Madryt, Alicante, Malaga, Barcelona, Bolonia, Piza, Rzym, Cagliari, Trapani, Malta) i z Rzeszowa do 6 miast (Dublin, Birmingham, Londyn, Bristol, East Midlands, Barcelona) - trzecie miejsce pod względem przewiezionych pasażerów z/do Polski (21,50% pasażerów),
- easyJet Airline Company Limited z siedzibą na lotnisku w Londynie (Luton) w Wielkiej Brytanii; w Polsce latają z Krakowa do: Belfastu, Bristolu, Dortmundu, Edynburga, Liverpoolu i Paryża²⁵,
- Jet2.com z siedzibą na lotnisku Leeds Bradford w Wielkiej Brytanii; w Polsce latają z Krakowa do Newcastle²⁶,
- Aer Lingus z siedzibą w Dublinie, w Irlandii; w Polsce latają z Warszawy i Krakowa do Dublina i Nowego Jorku²⁷,

²⁴ wizzair.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://wizzair.com>, 12.10.2010.

²⁵ easyjet.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://easyjet.com>, 15.10.2010.

²⁶ jet2.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://jet2.com>, 15.10.2010.

- BMIBaby z siedzibą w East Midlands, w Wielkiej Brytanii; w Polsce latają z Krakowa do Birmingham²⁸,
- Transavia.com z siedzibą w Amsterdamie, w Holandii, w Polsce latają z Krakowa do Paryża²⁹,
- Germanwings z siedzibą w Kolonii, w Niemczech; w Polsce latają z Krakowa do: Ankary, Barcelony, Berlina, Drezna, Hanoweru, Izmiru, Lipska, Stuttgartu, Wiednia i Zurychu³⁰,
- Air Berlin GmbH&Co z siedzibą w Berlinie, w Niemczech; w Polsce latają z Krakowa do Berlina³¹,
- Norwegian Air Shuttle ASA z siedzibą w Fornebu, w Norwegii; w Polsce latają z Gdańska i Szczecina do Oslo oraz z Warszawy i Krakowa do Bergen, Oslo i Stavanger³²,
- Blue1 z siedzibą w Vantaa, w Finlandii; w Polsce latają z Warszawy do Helsinek³³,
- Iceland Express z siedzibą w Reykjavíku, w Islandii; w Polsce latają z Krakowa i Warszawy do Reykjavíku³⁴,
- Air Nostrum z siedzibą w Walencji, w Hiszpanii; w Polsce latają z Krakowa do Madrytu³⁵,
- Meridiana z siedzibą w Olbia na Sardynii, w Polsce latają z Krakowa do Turynu³⁶

W segmencie tanich linii lotniczych zdecydowana przewaga w podaży, utrzymująca się przez ostatnie 5 lat, należała do kierunków brytyjskich (19%) i irlandzkich (18%). Było to nieco ponad 37% ogólnej liczby rejsów. Podobnie jak w poprzednich latach zróżnicowane było znaczenie oferty linii niskokosztowych w całości podaży na poszczególnych kierunkach. Tanie linie utrzymały monopol (100% udziałów) na połączenia z Polski do Irlandii oraz bardzo wysokie udziały w przypadku Norwegii (92%) i Wielkiej Brytanii (86%). Do rekordowego poziomu w roku 2010 wzrosła liczba LCC's na kierunku hiszpańskim (19%), włoskim (11%) oraz francuskim (5%), choć na tym ostatnim daje się zauważyć 2% spadek w stosunku do roku 2005 (Rycina1).

²⁷ aerlingus.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://aerlingus.com>, 15.10.2010.

²⁸ bmibaby.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://bmibaby.com>, 15.10.2010.

²⁹ transavia.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://transavia.com>, 15.10.2010.

³⁰ germanwings.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://germanwings.com>, 15.10.2010.

³¹ airberlin.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://airberlin.com>, 15.10.2010.

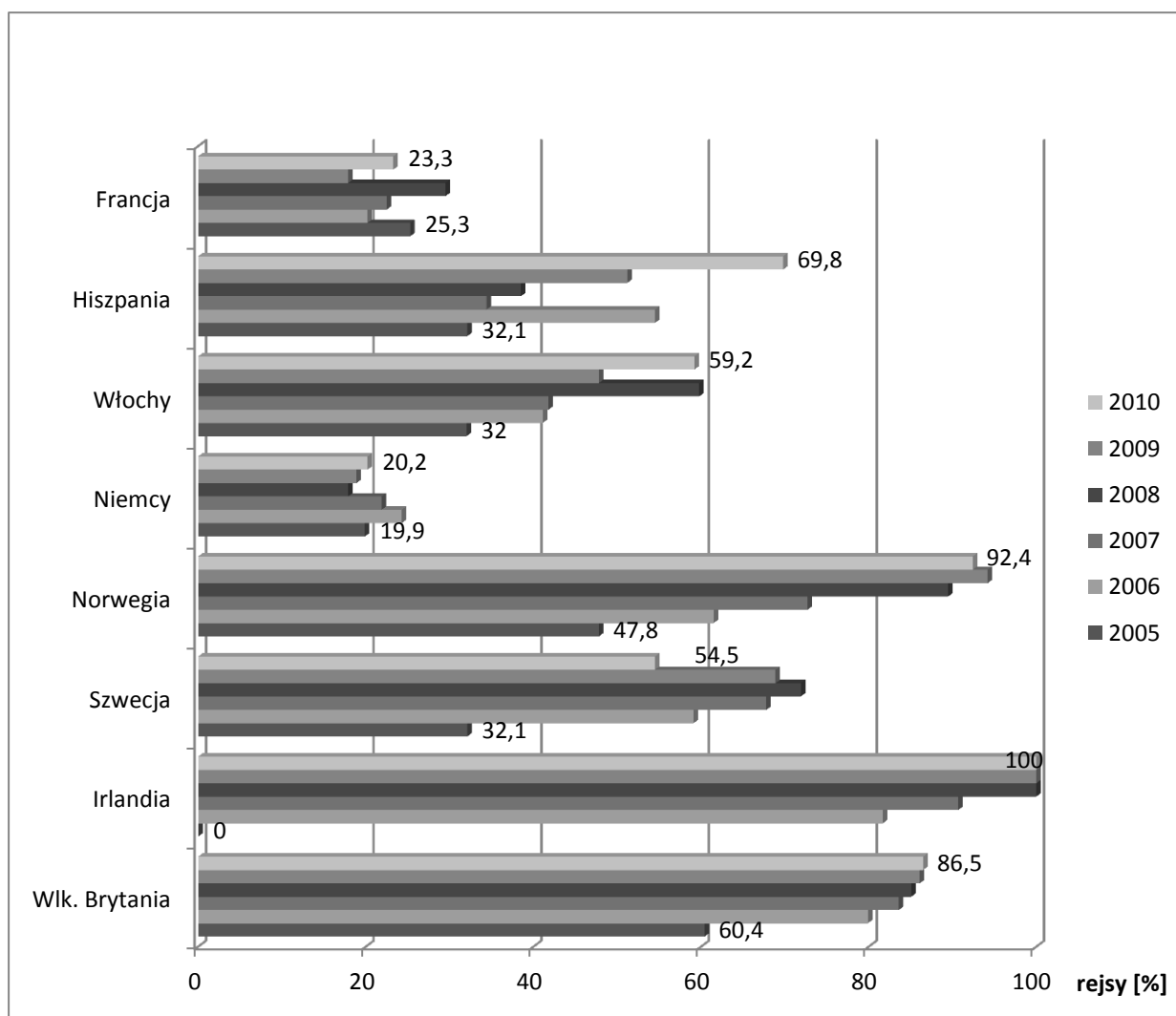
³² norwegian.no, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://norwegian.no>, 15.10.2010.

³³ blue1.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://blue1.com>, 15.10.2010.

³⁴ icelandexpress.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://icelandexpress.com>, 15.10.2010.

³⁵ airnostrum.es, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://airnostrum.es>, 15.10.2010.

³⁶ meridiana.com, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://meridiana.com>, 15.10.2010.

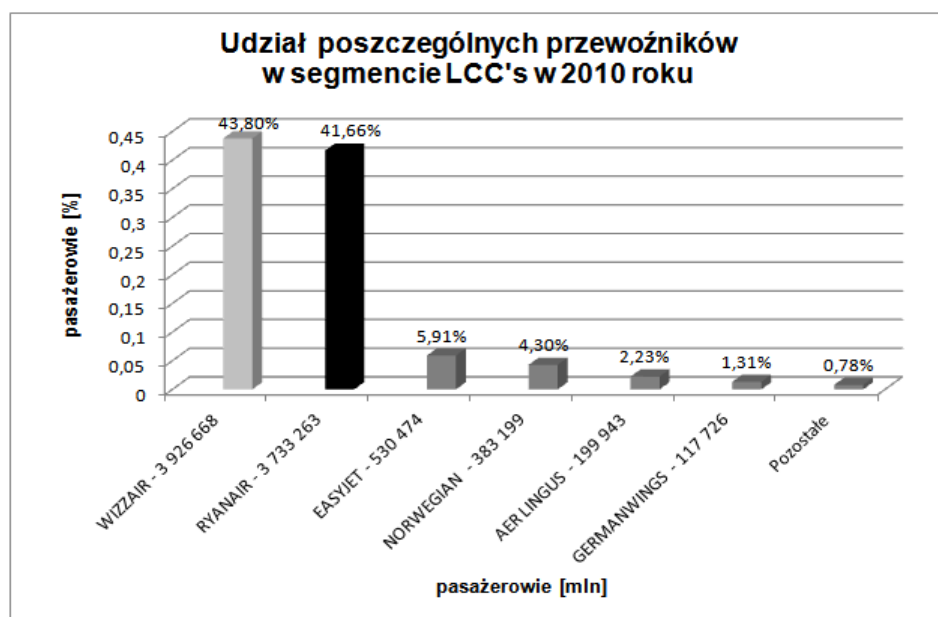


Rycina 1. Udział procentowy rejsów oferowanych przez LCC's tygodniowo z Polski, według krajów.

Źródło: opracowanie własne

Co ciekawe, w roku 2010 w stosunku do roku poprzedniego, odnotowano 14% spadek udziałów w rynku na kierunkach szwedzkich. Jest to tym bardziej zdumiewające, jeżeli weźmie się pod uwagę fakt, że to w większości kraje skandynawskie, czyli Norwegia, Finlandia, czy właśnie Szwecja nie wprowadziły obostrzeń dotyczących pracy dla nowo przyjętych członków UE. Biorąc pod uwagę również wysokość zarobków oraz dobre warunki socjalne, okazuje się że legalna praca w Szwecji może być o wiele bardziej korzystna dla Polaków niż w innych krajach wspólnoty.

Struktura podaży w segmencie tanich przewoźników pokazuje, że coraz silniej zaznacza się model duopolu. Udział Wizzair i Ryanair przekroczył w roku 2010 poziom 85% zwiększając się o ponad 15% w stosunku do roku 2009 i spychając tym samym na margines pozostałych przewoźników LCC's. Zdecydowanie słabnie pozycja Norwegian (3%) i EasyJet (2%), a udziały pozostałych nie przekraczają 3% (Rycina 2).



Rycina 2. Udział procentowy poszczególnych przewoźników w segmencie LCC's w 2010 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ULS, marzec 2011.

Przy wciąż zwiększających się opłatach lotniskowych, podatkach i kosztach ekologicznych, procesy te mogą sprzyjać intensyfikacji i dalszemu pogłębianiu się monopolistycznych tendencji na rynku linii lotniczych.

Wakacyjne kierunki przelotów linii lotniczych Wizzair i Ryanair w latach 2005-2010

Analiza połączeń oferowanych przez tanie linie lotnicze Wizzair i Ryanair pozwala na ukazanie dynamiki zmian jakie nastąpiły w ostatnim czasie w preferencjach turystycznych podróżnych. Na podstawie zebranych informacji można było porównać ilość połączeń, stopień zapelnienia rejsów przez pasażerów na poszczególnych kierunkach przelotów, oraz ocenić wpływ globalnego kryzysu na transport lotniczy i prześledzić sezonowość tanich przewozów.

Zebrany materiał źródłowy pochodzi z Portu Lotniczego Poznań – Ławica i dotyczy linii lotniczych Wizzair i Ryanair w okresie od roku 2005 do 2010.

Poznański port lotniczy Poznań – Ławica, obsłużył w 2010 roku 1 384 tys. pasażerów, z czego prawie 70% udziałów należało właśnie do tych dwóch przewoźników LCC's³⁷. Tanie linie Wizzair zaoferowały swoim pasażerom 12 kierunków, z czego 8 należało do typowych wyjazdów zarobkowych z dominacją połączeń brytyjskich i skandynawskich, natomiast 4 kierunki wakacyjne skupione były na destynacji włoskiej. Tanie linie Ryanair swoim podróżnym udostępniły w tym samym okresie 10 połączeń, z czego 6 to kierunki zarobkowe, gdzie zdecydowaną przewagę mają kierunki brytyjskie, natomiast 4 pozostałe kierunki wakacyjne oferowały głównie wyloty do miast hiszpańskich.

Aby lepiej zobrazować dynamikę przewozów, rejsy obu linii podzielono na dwa kierunki:

- połączenia tradycyjnie uznawane za kierunki zarobkowe;

Dla Wizzair były to: Londyn Luton (LTN), Glasgow Prestwick (PIK), Doncaster Sheffield (DSA), Cork (ORK), Oslo Torp Sandefjord (TRF), Stockholm Skavsta (NYO), Malmo Sturup (MMX), Dortmund (DTM).

Dla Ryanair: Londyn Stansted (STN), Edynburg (EDI), Liverpool (LPL), East Midlands (EMA), Bristol (BRS), Dublin (DUB).

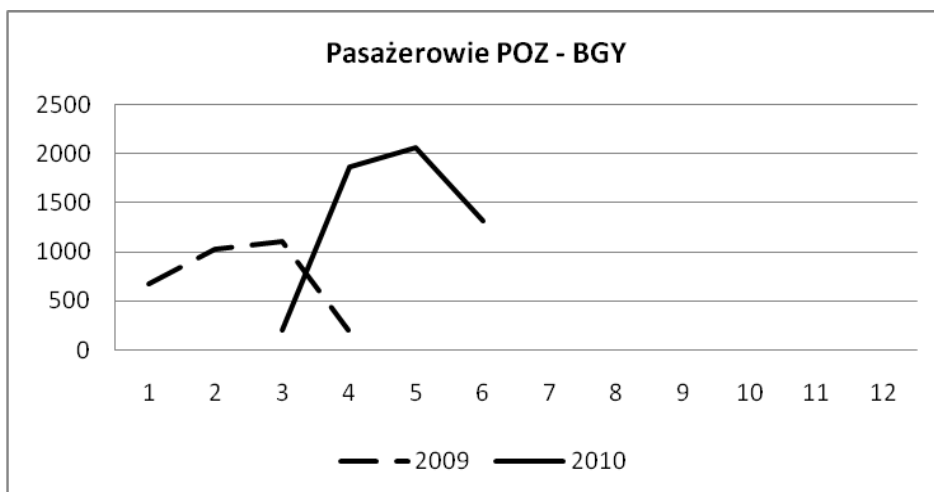
- połączenia tradycyjnie uznawane za kierunki wakacyjne:

Dla Wizzair były to: Mediolan Orio Al Serio (BGY), Rzym Fiumicino (FCO), Burgas (BOJ), Paryż Beauvais (BVA).

Dla Ryanair: Alicante (ALC), Reus Salou (REU), Girona Barcelona (GRO), Mediolan Orio Al Serio (BGY)

Wśród kierunków wakacyjnych przewoźnika Wizzair, dwa z nich to kierunki typowo sezonowe. Pierwsze to połączenie do/z Mediolanu (BGY) we Włoszech. Linia zaoferowała czteromiesięczne przeloty na tej trasie, głównie dla amatorów śnieżnego szaleństwa. W pakiecie z miejscem można było nabyć ciekawą ofertę „Na narty samolotem”. Przewoźnik od stycznia do kwietnia 2009 roku przewiózł 3 tys. pasażerów, a w roku następnym w okresie od marca do czerwca już 5 tys., co może świadczyć o rosnącej popularności tego kierunku (Rycina 3).

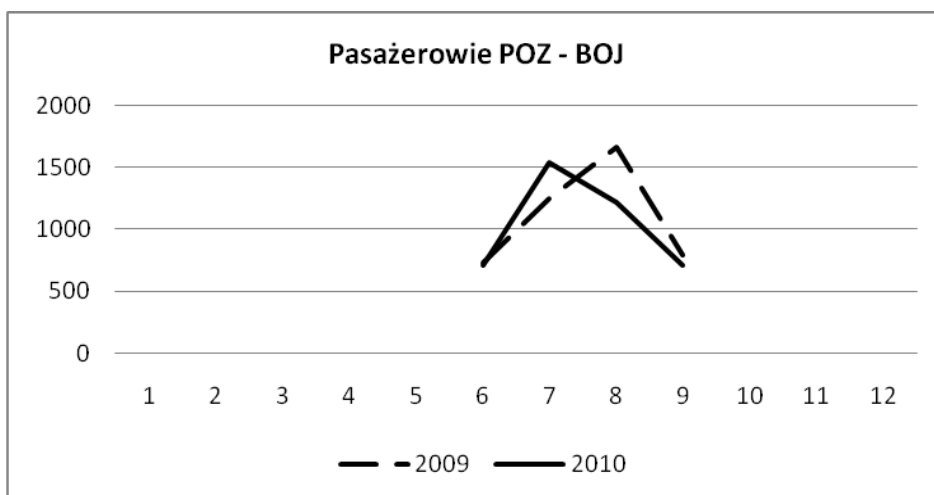
³⁷ ulc.gov.pl, [on-line], dostępny w World Wide Web: <http://www.ulc.gov.pl>, 20.09.2010.



Rycina 3. Odprawieni pasażerowie linii Wizzair na trasie Poznań-Mediolan Orio Al. Serio, Włochy.

Źródło: opracowanie własne.

Drugim sezonowym połączeniem oferowanym przez linie Wizzair, był przelot do Burgas (BOJ) w Bułgarii. Tutaj przewoźnik skupił się na turystach, wylatujących na letnie wakacje. Również czteromiesięczne przeloty, od czerwca do września w roku 2009 i 2010 zakończyły się odpowiednio na 4,4 tys. i 4,1 tys. odprawionych (Rycina 4).

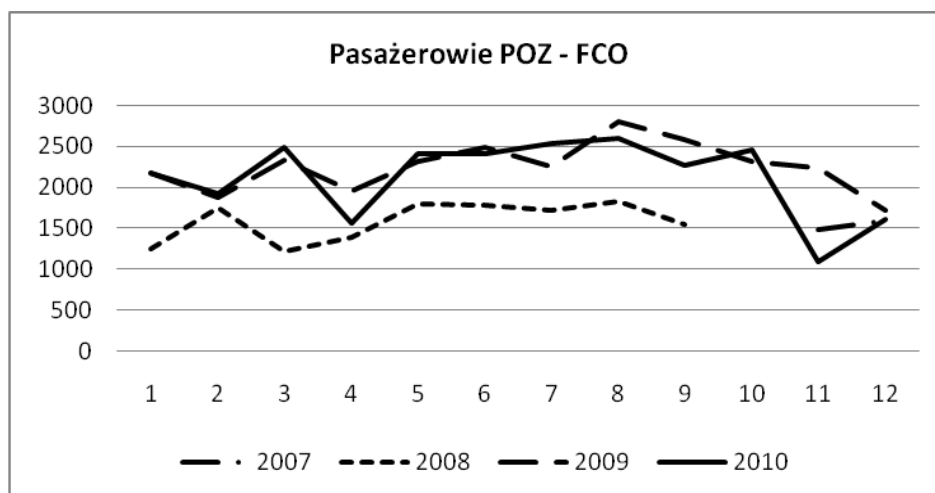


Rycina 4. Odprawieni pasażerowie na trasie Poznań – Burgas, Bułgaria.

Źródło: opracowanie własne.

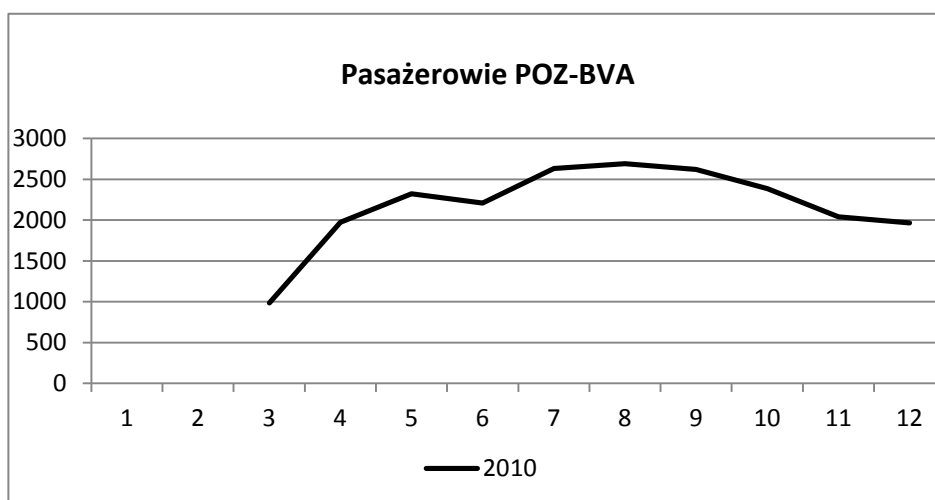
Połączenia do/z Rzymu (FCO) we Włoszech, otwarte w listopadzie 2007 roku, przyniosło linii 71 tys. chętnych. Rok 2008 przewoźnik zamknął 21% udziałem w rynku, na co niewątpliwym wpływ miało zamknięcie połączenia w październiku i listopadzie z powodów

operacyjnych. W roku kolejnym nastąpił wzrost udziałów do 38%, natomiast rok 2010 zakończył się 2% spadkiem. Na Rycinie 5 można zauważyć sezonowy wzrost przewozów w sierpniu i wrześniu, który przyczynił się do zwiększenia udziałów w rynku o 1,5%. Mogło to być spowodowane również wyjazdami pielgrzymkowymi, licznie w tym okresie organizowanymi przez biura podróży.



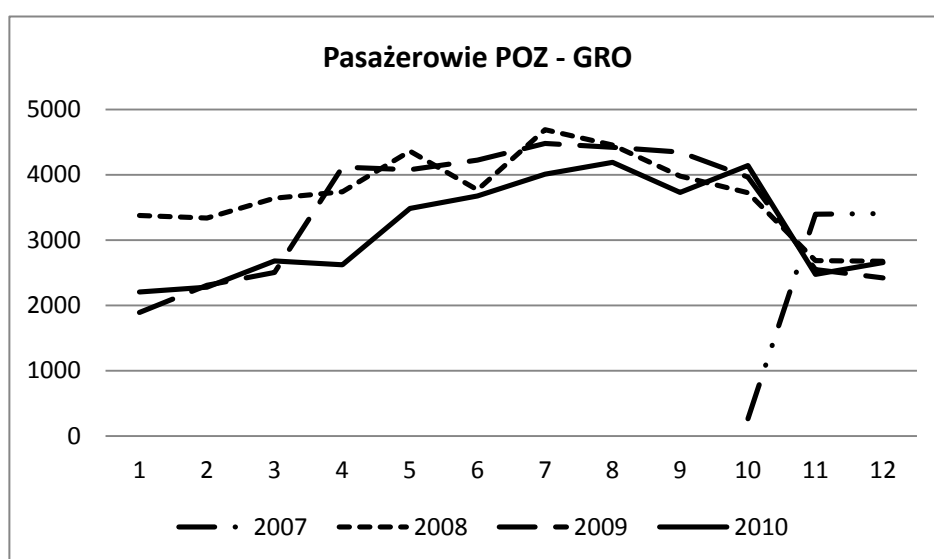
Rycina 5. Odprawieni pasażerowie linii Wizzair na trasie Poznań-Rzym Fiumicino, Włochy.
Źródło: opracowanie własne.

Połączenie do/z Paryża (BVA) we Francji, jest najnowszym kierunkiem linii Wizzair, który został otwarty w marcu 2010 roku. Od początku działalności przewoźnik obsłużył 22 tys. chętnych, z widocznym zwiększeniem ilości odprawionych pasażerów od lipca do września, które przyczyniło się do wzrostu przewozów o 6% (Rycina 6).



Rycina 6. Odprawieni pasażerowie linii Wizzair na trasie Poznań-Paryż Beauvais, Francja.
Źródło: opracowanie własne.

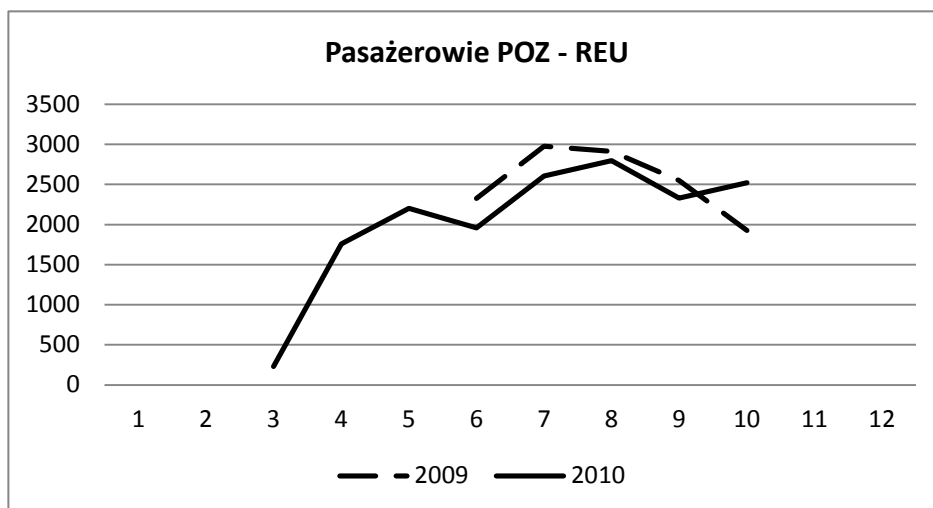
Wśród kierunków wakacyjnych przewoźnika Ryanair największym powodzeniem cieszy się najstarsze z nich do/z Girony (GRO) w pobliżu Barcelony, zainicjowane w październiku 2007 roku. Na tym kierunku linia przewiozła 100 tys. osób, z 34% udziałem w przewozach w pierwszym roku, które były jednocześnie jej najlepszym okresem. Rok kryzysowy zakończyła z 1% spadkiem przewozów i kontynuowała go w roku 2010, który zakończył się na poziomie 29% udziału w rynku. Nie można stwierdzić silnych wahań sezonowych, za wyjątkiem dużego spadku przewozów w czerwcu 2008 roku, z różnicą sięgającą 1 tys. osób (Rycina 7).



Rycina 7. Odprawieni pasażerowie linii Ryanair na trasie Poznań-Paryż Girona-Barcelona, Hiszpania.

Źródło: opracowanie własne.

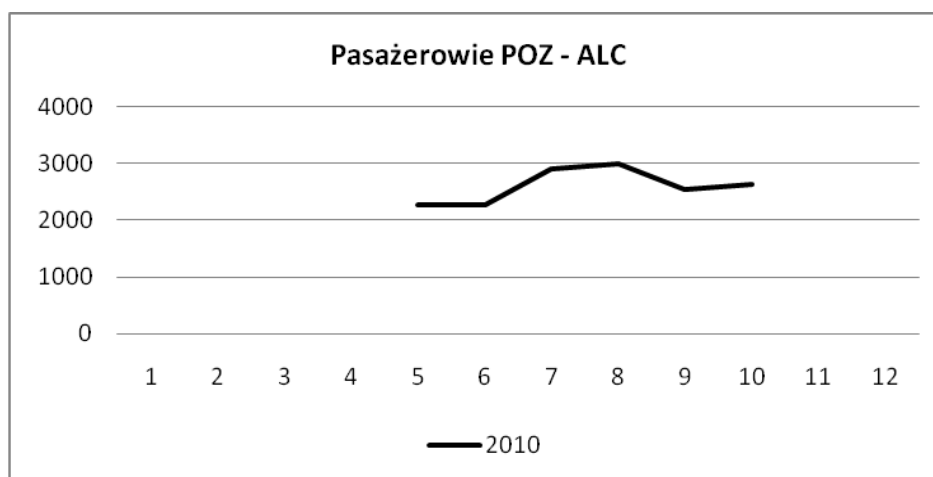
Połączenie do/z Reus (REU) w Hiszpanii, jest nowszym, sezonowym kierunkiem linii Ryanair, który został otwarty w czerwcu 2009 roku. Na tej trasie przewoźnik obsłużył 16 tys. chętnych z widocznym zwiększeniem ilości odprawionych pasażerów od lipca do sierpnia, które przyczyniło się do wzrostu przewozów o 6% (Rycina 8).



Rycina 8. Odprawieni pasażerowie linii Ryanair na trasie Poznań-Reus Salou, Hiszpania.

Źródło: opracowanie własne.

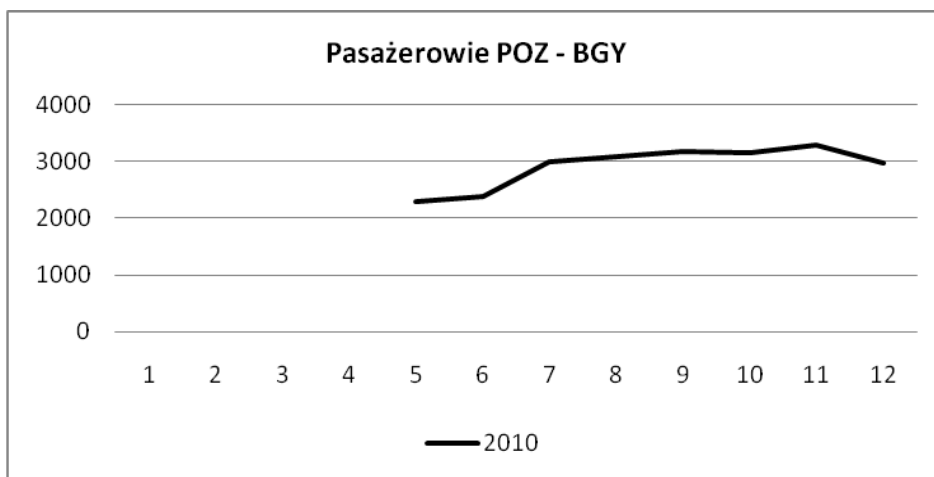
Jeden z dwóch najnowszych kierunków do/z Alicante (ALC) w Hiszpanii, został zainicjowany w maju 2010 roku i od razu uzyskał korzystne wyniki przewozowe w wysokości 16 tys. chętnych pasażerów, z widocznym zwiększeniem ilości osób od lipca do sierpnia, które przyczyniło się do wzrostu przewozów o 4% (Rycina 9).



Rycina 9. Odprawieni pasażerowie linii Ryanair na trasie Poznań-Alicante, Hiszpania.

Źródło: opracowanie własne.

Więszym zainteresowaniem cieszyło się połączenie do/z Mediolanu (BGY) we Włoszech, otwarte również w maju 2010 roku, które do jego końca przewiozło 23 tys. osób. Tutaj wahań sezonowych nie zaobserwowano. Był to raczej jednostajny wzrost przewozów do listopada, z lekkim załamaniem się tego rynku w grudniu (Rycina 10).



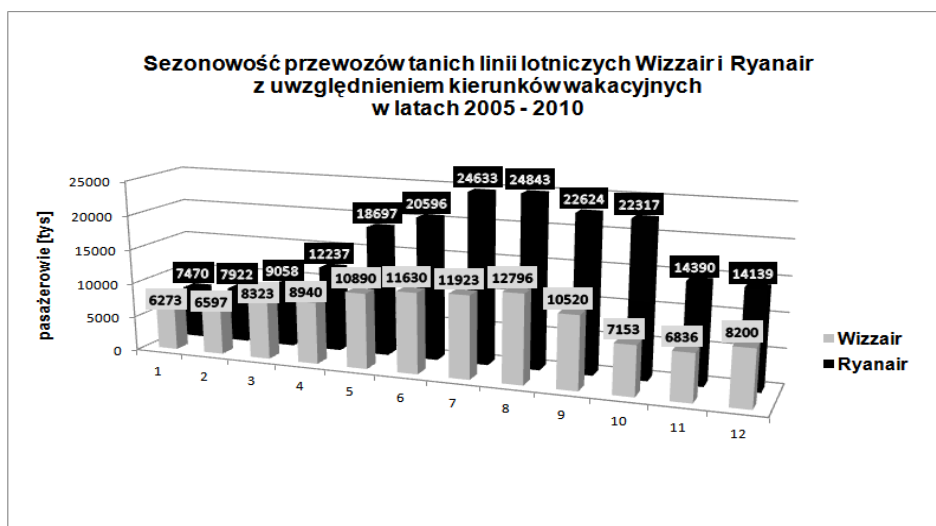
Rycina 10. Odprawieni pasażerowie linii Ryanair na trasie Poznań-Mediolan Orio AlSerio, Włochy.

Źródło: opracowanie własne.

Sezonowość podróży

Przeprowadzona analiza sezonowości pasażerskich wylotów linii lotniczych Wizzair i Ryanair z poznańskiego lotniska potwierdza fakt, iż w przypadku tak specyficznego rynku, jakim są tanie usługi transportowe, sezonowość ujawnia się przez cały rok. Nawet ogólnoświatowy kryzys, czy zakłócenia w przewozach spowodowane pyłami wulkanicznymi nie wpłynęły znacząco na wielkości przewozowe. Decydujący wpływ na taki stan rzeczy mają pasażerowie kierunków zarobkowych oraz niespotykana dotąd dynamika przemian, zwłaszcza w obszarze turystyczno-podróżniczych doświadczeń, związanych z chęcią poznawania świata. Dodatkowo pomocne stają się typowe formy łagodzenia negatywnych skutków sezonowości turystycznej, a więc przedsezonowe i posezonowe obniżki cen, które tani przewoźnicy opanowali do perfekcji.

Jednak krzywa sezonowa odprawionych pasażerów obu linii (jak wynika z Ryciny 11) wskazuje, że natężenie wyjazdów pasażerów na kierunkach wakacyjnych zarówno linii lotniczej Wizzair jak i Ryanair jest zwiększone w okresie od maja do września dla linii Wizzair oraz od maja do października dla linii Ryanair.



Rycina 11. Sezonowość przewozów tanich linii lotniczych Wizzair i Ryanair z uwzględnieniem kierunków wakacyjnych w latach 2005-2010

Źródło: opracowanie własne.

Zakończenie

Sukces tak homogenicznych rynków, jakim są produkty turystyczne tanich linii lotniczych, wiąże się z poszukiwaniem ciekawej i odpowiednio trafionej niszy przewozowej, zwłaszcza, że jak wynika z analizy danych, zjawisko sezonowości w przypadku linii Wizzair i Ryanair ujawnia się przez cały rok. Ważne staje się więc odpowiednie dostosowanie do ciągle zmieniającej się dynamiki potrzeb, zachowań i postaw jej uczestników, które, jak pokazują preferowane kierunki podróży pasażerów obu przewoźników, są do siebie bardzo zbliżone.

LCC's w Polsce zdynamizowały rozwój portów regionalnych, wcześniej pozostających w głębokim cieniu Warszawy. Nastąpiły intensywne zmiany w siatce połączeń lotniczych, które miały charakter zarówno ilościowy (liczba połączeń), jak i przestrzenny (nowe kierunki). Choć połączenia cechowała mała stabilność, a niektóre miały zaledwie epizodyczną rolę, co było wynikiem małego poptu na dane kierunki, wzrosło zainteresowanie podróżami lotniczymi i tym samym szeroko rozumiana aktywizacja regionów.

Dynamiczny rozwój tanich linii lotniczych to również dynamiczna konkurencja – walka o pozyskanie klienta, którego niezmiernie trudno jest sobie zjednać a jednocześnie niezwykle szybko można utracić. Podróżowanie, bowiem, należy do tych dziedzin aktywności człowieka, która jest bardzo mocno powiązana z wszelkimi trendami występującymi na świecie. Globalne zmiany dotyczące upodobań, udogodnień, czy motywacji, mają poważny wpływ na jego strukturę i przyczyniają się do weryfikacji dotychczasowych modeli przewozowych. W przeszłości to podaż zawsze kreowała popyt na usługi lotnicze. Zmiany

społeczno-gospodarcze i ekonomiczne, dokonujące się przez ostatnie dziesięciolecie w Polsce, spowodowały odwrócenie tej sytuacji. W obecnym świecie to pasażer jest kreatorem ruchu turystycznego. Od tego, czy i jak dostosuje się do jego upodobań tani przewoźnik, będzie zależało jego być albo nie być na rynku przewozów lotniczych.

The attractiveness of low-cost airlines on the Polish tourist services market

Summary

This article aims to identify the changes that have taken place in the Polish market of transport services after the entry of budget airlines. It also presents the dynamics of quantitative (number of flight connections), spatial and seasonal pattern in the flights network offered by Wizzair and Ryanair, the two major low-cost airlines in Poland. Research was carried out at Poznań Airport Ławica and concern the holiday tourist destinations between years 2005-2010. The results clearly indicate the preferences of tourists in the directions of travel and flight season, which in effect create the supply of budget airlines.

Translated by Matylda Awedyk