

Waldemar PARKITNY¹

WEJŚCIE NA RYNEK TANICH LINII LOTNICZYCH

Streszczenie. Minęło już prawie 2,5 roku od pojawienia się w Polsce pierwszych tanich linii lotniczych. W artykule omówiono stan lotnictwa pasażerskiego w Polsce w momencie wejścia tanich linii lotniczych oraz przedstawiono cechy tych linii i czynniki, dzięki którym linie uzyskały akceptację społeczną.

ENTERING THE MARKET LOW COST AIRLINES

Summary. Almost 2,5 years have passed since the first low cost airlines appeared in Poland. This article describes the condition of passenger aviation in Poland at the moment of entering low cost airlines, their features and factor thanks to which low cost airlines have gained social acceptance.

1. WPROWADZENIE

Lotnicze przewozy pasażerskie w Unii Europejskiej dostarczają rocznie około 70 mld euro dochodu i dają zatrudnienie dużej grupie osób (około 500 tysięcy miejsc pracy). Przed poszerzeniem Unii Europejskiej w 2004 r. było w niej 335 lotnisk. Obecnie są: 63 porty międzynarodowe, 102 krajowe i 214 regionalnych [2].

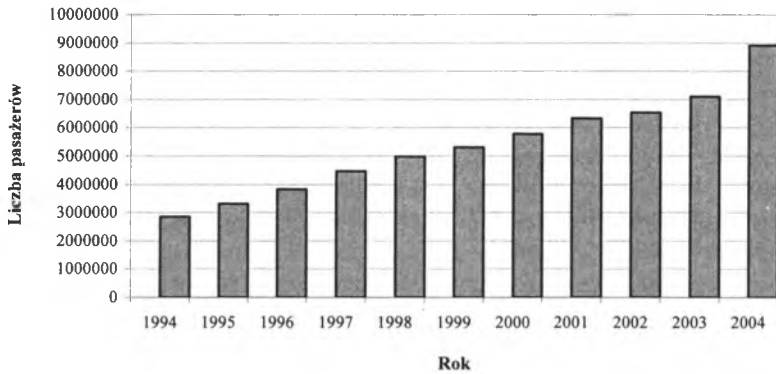
Nie tylko w Europie, ale i w Polsce systematycznie rośnie liczba osób wybierających samolot jako środek podróży (rys. 1), przy czym najwięcej jest przewozów średniego zasięgu (78,4%). Przewozy krajowe stanowią 12,6%, a przewozy dalekiego zasięgu 9%. Niestety, wskaźniki ruchliwości lotniczej wyrażone w pkm/mieszkańca w Polsce nie są zbyt duże i wynoszą 120 pkm i są zbliżone do wskaźników rumuńskich – 114 pkm, podczas gdy np. w Austrii - 767 pkm, w Niemczech - 753 pkm, we Francji - 848 pkm [2].

Również stopień nasycenia infrastrukturą lotniczą jest niewielki. W Polsce przypada 3,51 mln mieszkańców na 1 lotnisko, w Austrii 0,73 mln, w Niemczech 1,57 mln, we Francji 1,21 mln [2].

Pod koniec 2003 r. pojawiła się w naszym kraju pierwsza tzw. tania linia lotnicza, oferująca swoje usługi w nowym segmencie. Ideą tanich przewozów lotniczych jest koncentracja na świadczeniu usług transportowych, bez wszystkich „dodatków” oferowanych przez tradycyjnych przewoźników, które czynią przewóz osób atrakcyjniejszym, ale zarazem podrażają koszty podróży. Od tego czasu, oprócz Air Polonii, która zapoczątkowała tanie przewozy i po około roku zakończyła swoją działalność, w Polsce byli lub są obecni m. in. tacy przewoźnicy, jak: Air Berlin, Centralwings, easyJet, Germanwings, Maersk Air, Niki, Norwegian, Ryanair, Sky Europe, Wizz Air, Volareweb [3, 4].

¹ Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, Politechnika Krakowska, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, tel. (012) 6283290, e-mail: wpark@usk.pk.edu.pl

To między innymi dzięki ich działalności odnotowano znaczną dynamikę przewozów w polskich portach regionalnych (tabl. 4) oraz prognozuje się dalszy wzrost ruchu pasażerskiego (tabl. 1).



Rys. 1. Liczba pasażerów w polskich portach lotniczych

Fig. 1. Number of passengers in Polish airports

Źródło: E. Marciszewska, D. Kaliński: „Transport lotniczy”, w pracy zb. pod red. B. Liberadzkiego, L. Mindura „Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski”.

Tablica 1

Prognoza ruchu pasażerskiego na lotniskach w Polsce

Rok	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2020	Roczna dynamika 2003-2020
Liczba przylotów i odlotów ogółem w tys. osób – wariant minimum	7066,5	7707,4	8403,9	9163,5	9991,8	10895,2	11880,5	12955	14126,9	14752,1	4,42%
Liczba przylotów i odlotów ogółem w tys. osób – wariant maksimum	7066,5	7974,6	8996,7	10150,9	11454,2	12926,1	14588,4	16466,1	18587,2	19748,8	6,23%

Źródło: Opracowano na podstawie: J. Burniewicz „Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku” w pracy zb. pod red. B. Liberadzkiego, L. Mindura „Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski”

2. CECHY I FUNKCJONOWANIE TANICH LINII LOTNICZYCH

Główną cechą tanich przewoźników lotniczych jest ich niska cena. Obniżenie kosztów przewozów pasażerskich, w stosunku do linii tradycyjnych, możliwe jest dzięki strategiom funkcjonowania tanich przewoźników lotniczych, zakładającym m. in.:

- unifikację floty powietrznej, pozwalającą na obniżenie kosztów zakupu części zamiennych i serwisu,
- dużym jednorazowym zamówieniom na samoloty, dzięki czemu możliwe jest wynegocjowanie większych upustów, np. zamówienie Ryanaira na 100 samolotów Boeing 737-800 za kwotę 9,1 mld dolarów, które ma być zrealizowane do 2010 roku czy zamówienie easyJet pragnącego powiększyć swoją flotę z 20 do 48 samolotów [1],
- zdarzającymi się czasami decyzjami o wspólnym zakupie samolotów dla linii funkcjonujących pod różnymi markami lub w ramach aliansów, np. wspólne plany zakupu samolotów przez Air Berlin i Niki,
- budowę sieci dystrybucyjnych, głównie w oparciu o internet i call center – redukuje to koszty związane z płacami dla personelu oraz opłaty dla pośredników,
- korzystanie z tańszych mniej popularnych lotnisk, które niejednokrotnie są znacznie oddalone od miejsc docelowych, podawanych w materiałach reklamowych,
- brak tak silnych związków zawodowych jak w przypadku niektórych tradycyjnych linii lotniczych, walczących o prawa pracownicze.

Do zalet tanich linii lotniczych można zaliczyć:

- krótki czas podróży,
- niższe ceny od przewoźników lotniczych tradycyjnych,
- podobną do tradycyjnych przewoźników lotniczych ilość bagażu, jaką pasażerowie mogą z sobą zabrać bez dodatkowych opłat,
- mniejszy tłok na lotniskach w przypadku niektórych oddalonych od centrów miast portów lotniczych,
- takie same standardy bezpieczeństwa dotyczące samolotów co w przypadku tradycyjnych przewoźników lotniczych.

„Wadą tanich przewozów lotniczych jest na ogół znaczne, dochodzące nawet do 100 km, oddalenie lotnisk od głównych miast. Wiąże się to z koniecznością starannego zaplanowania podróży, dłuższego czasu na dojazd oraz ponoszenia wydatków związanych z opłatami za dowóz do głównych miast.

Inne wady to: w przypadku biletów najtańszych, konieczność rezerwacji czasami z bardzo dużym, wielomiesięcznym wyprzedzeniem, poważne ograniczenia lub niemożliwość dokonywania zmian w rezerwacji biletów lub konieczność ponoszenia znacznych opłat związanych ze zmianą terminu lub nazwiska podróżnego, ograniczona liczba biletów w najniższych cenach, mniejszy komfort podróży, brak zapewnienia noclegów w przypadku awarii samolotu lub przerwy w podróży, brak posiłków na pokładzie samolotu wliczonych do ceny biletu i inne” [3]. Za wady można również uznać, występujące jakiś czas temu w przypadku niektórych linii, ograniczenie sposobu dystrybucji biletów wyłącznie do sprzedaży przez Internet, co szczególnie w przypadku Polski znacznie ogranicza dostępność usługi, ze względu na to, że, wg szacunków, zaledwie około co trzecia osoba korzysta z Internetu, wymóg płatności za pomocą karty kredytowej czy prowadzenie stron internetowych lub odnośników z tych stron w języku obcym. Z czasem jednak ostatnie z wymienionych mankamentów zostały usunięte. Coraz więcej przewoźników prowadzi sprzedaż biletów nie tylko dzięki stronom internetowym, ale również poprzez centra obsługi telefonicznej oraz korzystając z sieci biur podróży, choć usługi te bywają na ogół droższe. Rozszerzono też sposób zapłaty, wprowadzając możliwość przelewu bankowego lub pocztowego, a nawet, jak w przypadku Centralwings, zapłaty za bilet gotówką, w kasach wytypowanych placówek posiadających system VIA.

Sukces, który odniosły tanie linie lotnicze, przypisać można przede wszystkim niskim cenom za przeloty. Zobaczmy jednak, na ile ceny te w rzeczywistości są niskie. Ceny za przeloty są zróżnicowane w zależności od wyprzedzenia, z jakim dokonuje się zakupu biletów oraz od dnia tygodnia wylotu i powrotu. W tabl. 2 i 3 przedstawiono ceny za bilety

w jedną stronę. Jak widać, na trasie Kraków – Rzym, rozpiętość cen oferowanych w ramach jednego miesiąca waha się od 148 zł (np. oferta z 12.05.2006 na 25.05.2006, czyli ze stosunkowo małym, bo około dwutygodniowym wyprzedzeniem), do 498 zł (np. oferta z 9.05.2006 na 15.05.2006 – wyprzedzenie około tygodniowe). Różnica w cenie wynosi więc około 337%. Rozpiętość cen w kierunku powrotnym jest jeszcze większa – od 148 zł do 548 zł (około 370%). Biorąc pod uwagę podróż w obie strony oraz doliczając do powyższych cen opłaty lotniskowe, podatki i koszty dojazdu do lotnisk, może się okazać, że w przypadku terminów wylotu i powrotu w dni, które są najdroższe, podróż taka wyniesie znacznie ponad 1000 zł, co nie jest już kwotą tak bardzo konkurencyjną zarówno do innych środków transportu, jak i w przypadku skorzystania z ofert last minute pojawiających się czasami również u tradycyjnych przewoźników lotniczych.

Tanie oferty można jednak znaleźć kupując bilety odpowiednio wcześniej. Planując 9.05.2006 r. podróż na wrzesień, linią Centralwings, można było spotkać się z ofertami od 98 do 248 zł z Krakowa do Rzymu i od 98 do 198 zł z Rzymu do Krakowa, w zależności od wybranych dni podróży.

Tablica 2

Wykaz cen biletów oferowanych na trasie Kraków – Rzym w poszczególne dni

Kierunek:		Kraków - Rzym (Ciampino)															
Dzień tygodnia	wtorek	środa	czwartek	piątek	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	poniedziałek	wtorek	środa
Rezerwacja na dzień:	9.05	10.05	11.05	12.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	22.05	23.05	24.05	25.05	26.05	29.05	30.05	31.05
Data oferty:																	
09.05.2006	x	248	248	248	498	x	248	198	x	248	x	198	148	198	248	x	198
10.05.2006	x	x	248	248	498	x	298	198	x	298	x	198	148	198	248	x	298
11.05.2006	x	x	x	248	498	x	348	198	x	298	x	198	148	198	298	x	298
12.05.2006	x	x	x	x	498	x	348	248	x	298	x	198	148	198	298	x	298
13.05.2006	x	x	x	x	498	x	348	248	x	298	x	198	198	198	298	x	x
15.05.2006	x	x	x	x	x	x	348	248	x	348	x	198	198	198	298	x	x
16.05.2006	x	x	x	x	x	x	348	298	x	348	x	198	198	198	298	x	298
17.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	298	x	348	x	248	198	198	348	x	298
18.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	498	x	348	x	248	198	198	348	x	298
19.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	398	x	248	198	198	348	x	298
22.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	248	198	248	348	x	348
23.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	248	198	248	348	x	348
24.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	248	298	348	x	348
25.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	248	298	348	x	348
26.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	398	x	298

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych na stronach internetowych Centralwings

Tablica 3

Wykaz cen biletów oferowanych na trasie Rzym – Kraków w poszczególne dni

Kierunek:	Rzym (Ciampino) - Kraków																
Dzień tygodnia	wtorek	środa	czwartek	piątek	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	poniedziałek	wtorek	środa	czwartek	piątek	poniedziałek	wtorek	środa
Rezerwacja na dzień:	9.05	10.05.	11.05.	12.05.	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	22.05	23.05	24.05	25.05	26.05	29.05	30.05	31.05
Data oferty:																	
09.05.2006	x	298	248	248	348	x	198	148	248	298	x	148	148	148	148	x	198
10.05.2006	x	x	248	248	448	x	198	198	248	298	x	148	148	148	148	x	198
11.05.2006	x	x	x	298	548	x	248	198	248	298	x	148	148	148	148	x	298
12.05.2006	x	x	x	298	548	x	248	198	248	298	x	148	148	148	148	x	298
13.05.2006	x	x	x	x	548	x	248	198	248	298	x	148	148	148	148	x	x
15.05.2006	x	x	x	x	x	x	248	198	248	298	x	148	148	148	198	x	x
16.05.2006	x	x	x	x	x	x	248	198	248	298	x	148	148	148	198	x	298
17.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	198	248	298	x	148	148	198	198	x	298
18.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	248	298	x	198	148	198	198	x	298
19.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	348	x	198	148	198	198	x	298
22.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	348	x	198	148	198	198	x	298
23.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	198	148	198	248	x	298
24.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	148	198	248	x	298
25.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	198	198	248	x	298
26.05.2006	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	278	x	298

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych na stronach internetowych Centralwings

Przewoźnicy niskokosztowi stanowili naturalną konkurencję dla dotychczas działających w Polsce „tradycyjnych” firm lotniczych. Nic więc dziwnego, że firmy te, widząc duże zainteresowanie klientów tanimi przelotami oraz popyt na tego typu usługi, starając się utrzymać lub zdobyć nowych klientów, obniżyły ceny na swoje usługi, rozpoczęły działania promujące lub stworzyły nowe marki, obsługujące segment najtańszych przewozów lub przewozów czarterowych (np. Lufthansa – Germanwings, a PLL LOT – Centralwings). Przedsiębiorstwa te podjęły też współpracę, mającą na celu lepszą obsługę podróżnych i lepsze pokrycie rynku oferowanymi trasami przelotów.

Okazuje się też, że tanie przewozy lotnicze mogą stanowić zagrożenie dla innych gałęzi transportu, w tym zwłaszcza przewozów pociągami ekspresowymi i InterCity. Sytuacja taka może mieć miejsce zwłaszcza na długich trasach, na których czas dojazdu z centrum miasta do i z lotniska może być skompensowany przez wielokrotnie krótszy czas przelotu samolotu, w stosunku do przejazdu pociągiem.

Odpowiedzią kolei było m. in.:

- wprowadzenie nowej kategorii pociągów, w założeniu mających być odpowiednikiem tanich linii lotniczych, czyli pociągów tanich linii kolejowych – TLK,
- kampanie reklamowe, np. „Fotel pięciogwiazdkowy”, budujące wizerunek i informujące o pociągach InterCity jeżdżących na poszczególnych trasach,
- poprawa identyfikacji wizualnej kas InterCity na niektórych dworcach,
- pojawienie się materiałów, ulotek reklamowych i rozkładów jazdy pociągów InterCity, eksponowanych przy kasach dworcowych,

- Pakiet Wojażer – do nabycia w kioskach Ruchu w maju 2006 r., oferujący 4 bilety w cenie 150 zł, uprawniające do przejazdów na dowolnej trasie i pociągu, do wykorzystania do 9 grudnia 2006 r. itd.

Zaostrzenie walki konkurencyjnej między usługodawcami, objawiające się w postaci obniżenia cen, wzbogacenia ofert lub poprawy warunków podróży, jest czynnikiem pożądanym z punktu widzenia klienta. Można więc stwierdzić, że wejście tanich linii lotniczych wpłynęło pozytywnie na rynek.

3. PODSUMOWANIE

Tanie linie lotnicze, spotkały się w Polsce z ogromnym zainteresowaniem. Bez wielkich kampanii reklamowych, pojawiających się często i widocznych w mediach elektronicznych, takich jak telewizja czy radio, udało im się dotrzeć do świadomości konsumentów i sukcesywnie przejmować coraz większe fragmenty rynku. Dzięki ich działalności coraz więcej Polaków może sobie pozwolić na podróż samolotem, uważanym dotychczas za środek transportu elitarny i niedostępny dla przeciętnego klienta. Można przypuszczać, że to właśnie dzięki nim w bardzo krótkim czasie zmieniła się też mentalność polskiego podróżnego i postrzeganie transportu lotniczego jako taniego, wygodnego i szybkiego sposobu podróżowania.

Role niskokosztowych przewozów lotniczych dostrzegają też władze samorządowe miast i regionów, na terenie których zlokalizowane są lotniska obsługujące tanie loty. Uważa się, że połączenia lotnicze, w tym szczególnie te, które obsługiwane są przez tanich przewoźników lotniczych, nie tylko zwiększają prestiż miasta lub regionu, ale również stanowią czynnik dynamizujący gospodarkę i turystykę miejscowości obsługiwanych przez tanie linie oraz ułatwiający reklamę i identyfikację danej miejscowości poza granicami kraju i powodujący napływ inwestorów zagranicznych, zachęconych między innymi możliwością szybkiej komunikacji z krajem pochodzenia.

Wzrosła dynamika ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych. Właściwie na wszystkich lotniskach, z wyjątkiem Zielonej Góry i Rzeszowa, gdzie nastąpił spadek, odnotowano znaczny wzrost liczby obsługiwanych pasażerów. Wzrosty te wynosiły od kilku do nawet 150% w ciągu roku, jak w przypadku Katowic (tabl. 4).

Jeszcze innym skutkiem pojawienia się tanich linii lotniczych jest wzrost konkurencji na rynku dalekobieżnych połączeń pasażerskich. Stawia to niewątpliwie większe wymagania w stosunku do przedsiębiorstw transportowych i może spowodować w sytuacji obniżenia cen, jako odpowiedzi na działania przewoźników lotniczych, zmniejszenie zysków firm transportowych, jednak z punktu widzenia klienta działania polegające na:

- obniżaniu cen na poszczególne połączenia,
- promocjach,
- podnoszeniu komfortu podróży,
- zmniejszaniu jej czasu,
- oferowaniu wygodniejszych form zakupu i rezerwacji biletów itd.

są pożądane i stanowią zachętę do korzystania z komunikacji masowej. Już dziś, szczególnie przy stale wzrastających cenach paliw oraz coraz bardziej zatłoczonych drogach, wybór samolotu na dłuższych trasach staje się oczywisty i wypiera on, preferowaną do niedawna, podróż samochodem osobowym.

Konkurencja zaczyna pojawiać się również w przewozach krajowych. Tanie linie lotnicze uruchomiły już swoje przewozy również na trasach łączących polskie miasta. Może się więc okazać, że lubiane przez podróżnych, m. in. za szybkość, czystość i standard obsługi, połączenie kolejowe InterCity, które można uznać za bezpośrednią konkurencję dla tanich linii lotniczych, stracą na popularności, szczególnie na długich trasach.

Tablica 4

Dynamika ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych
w latach 2003-2004

Port lotniczy	Liczba pasażerów		Dynamika
	2003	2004	
Warszawa	5166991	6085111	17,8%
Katowice	247661	622612	151,4%
Poznań	246710	380876	54,4%
Kraków	593214	841123	41,8%
Bydgoszcz	20065	26437	31,8%
Gdańsk	364367	466600	28,1%
Wrocław	284334	363244	27,8%
Szczecin	87168	95758	9,9%
Szymany	448	456	1,8%
Rzeszów	67175	64182	-4,5%
Łódź	7320	b.d.	
Zielona Góra	7813	4409	-43,6%
Razem	7093266	8950808	26,2%
Razem porty regionalne	1926275	2865697	48,8%
Udział portów regionalnych w ruchu	27,20%	32,00%	

Źródło: D. Kaliński w pracy zb. pod red. B. Liberadzkiego, L. Mindura „Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski”.

„Do zagrożeń mogących się pojawić na rynku tanich przewozów lotniczych, można zaliczyć:

- brak odpowiednio wyposażonych, dużych i licznych portów lotniczych (...),
- brak odpowiednio przystosowanej infrastruktury drogowej, która umożliwi szybki dojazd do oddalonych od centrów dużych miast lotnisk (...),
- mogąca się pojawić w przyszłości u właścicieli linii naturalną chęć do podniesienia standardu usług lotniczych – przejście od strategii lidera cenowego w kierunku strategii jakości, może przyczynić się do konieczności podniesienia cen usług, a to z kolei może doprowadzić do zaprzepaszczenia podstawowego atutu tanich przewoźników lotniczych, jakim jest niska cena usług,
- zagrożenia zewnętrzne” [5], np. zła sytuacja gospodarcza, bezrobocie, wzrost liczby posiadanych samochodów osobowych itd.

Literatura

1. Chlipalski K.: „Rewolucja na polskim niebie”, <http://profit.bankier.pl>, 9.11.2004.
2. Marciszewska E., Kaliński D.: „Transport lotniczy” w pracy zb. pod red. B. Liberadzkiego, L. Mindura „Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski”, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa 2006.
3. Parkitny W.: „Elements of Marketing Mix in Case of Low Cost Airlines in Poland”, 6-th European Conference of Young Research and Science Workers in Transport and Telecommunications TRANSCOM 2005, Slovak Republic, University of Žilina, Proceedings, Section 2, Economics and Management, Part 2, s. 69 – 72.
4. Parkitny W.: „Funkcjonowanie tanich przewoźników lotniczych”. Międzynarodowa Konferencja Naukowa pt. „Techniczne, ekonomiczne i społeczne uwarunkowania

- rozwoju państw europejskich. Stan, perspektywy, możliwości, szanse, zagrożenia" w Lubniewicach, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Biznesu w Gorzowie Wielkopolskim, Gorzów Wielkopolski 2005.
5. Parkitny W.: "Low cost airlines in Poland". 4th International Conference Financial and Logistics Management 2005, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Czechy, Malenovice, s. 511 – 514.
 6. „Rzeczpospolita” 28.01.2005, dodatek „Moje podróże”.
- Strony internetowe przewoźników lotniczych i artykuły prasowe, np.:
7. www.centralwings.com
 8. www.easyjet.com
 9. www.germanwings.com
 10. www.maersk-air.com
 11. www.ryanair.com
 12. www.skyeurope.com
 13. www.wizzair.com i inne