

**Matylda Awedyk, Hanna
Walerjańczyk**

**Atrakcyjność tanich linii lotniczych w
zaspokajaniu popytu na polskim
ryнку usług turystycznych**

Ekonomiczne Problemy Usług nr 84, 283-299

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

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 kabotaż⁶. Decydujące akty legislacyjne Wspólnot Europejskich zostały ujęte w trzy pakiety liberalizacji przyjmowane w latach 1987⁷, 1990⁸ i 1992⁹, 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 ECAC¹⁰, później WE, a także ustaw deregulacyjnych w niektórych państwach członkowskich. Wprowadzono etapy przejściowe – pewne zabezpieczenia mające chronić słabszych partnerów oraz kontrolę i ograniczenia koncentracji przedsiębiorstw niestosowane w deregulacji amerykańskiej¹¹.

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 wydajności¹², natomiast uzyskanie przewag konkurencyjnych na rynku usług lotniczych nigdy nie było tak trudne jak obecnie¹³. 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)¹⁴ po-

⁶ Każdy przewoźnik wykonujący zarobkowy przewóz rzeczy lub osób jest uprawniony do wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium UE, o ile posiada licencję wspólnotową.

⁷ 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.

⁸ Rozporządzenie Rady 2342/90 z 24 lipca 1990 r. w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych między państwami członkowskimi.

⁹ Rozporządzenie Rady 2407/92 z 23 lipca 1992 r. w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych.

¹⁰ Ang. European Civil Aviation Conference – organizacja międzyrządowa zajmująca się współpracą w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Europie.

¹¹ www.europa.eu/legislation_summaries, 20.09.2010.

¹² L. Pender, R. Sharpley, *Zarządzanie turystyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008, s. 56.

¹³ E. Marciszewska, *Jakość w procesie...*, s. 200.

¹⁴ Ang. Low Costs Carriers.

zwoliło 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 granicą¹⁵ 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 i 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 Azji¹⁶.

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

2. 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

¹⁵ E. Marciszewska, *Jakość w procesie...*, s. 199.

¹⁶ C.R. Goeldner, J.R. Brent Ritchie, *Tourism. Principles, Practices, Philosophies*, John Wiley&Sons, Inc, USA 2011, s. 98.

jednak jako o dużym potencjale rozwoju wynikającym ze wzrostu zamożności Polaków i wzrostu gospodarczego w Polsce i Europie¹⁷.

Pierwszą linią niskokosztową na polskim niebie była rodzima Air Polonia, która regularne loty rozpoczęła w dniu 8 grudnia 2003 roku rejsami krajowymi pomiędzy Warszawą a Wrocławiem i Gdańskiem; rejsy zagraniczne na londyńskie lotnisko Stansted od rozpoczęto 14 grudnia, wyprzedzając niejako wejście Polski do Unii Europejskiej i zwiększone zainteresowanie tym krajem innych przewoźników. Natomiast pierwszym zagranicznym tanim przewoźnikiem, który rozpoczął działalność od dnia 19 maja 2004 roku, 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 roku. 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, jakim jest Ryanair.

Wejście na polski rynek tanich przewoźników spowodowało rewolucję w polskich przewozach pasażerskich. Mimo że usługi tego typu nie gwarantują pełnego komfortu, niedrogie linie lotnicze zdobyły ogromną liczbę pasażerów, także wśród biznesmenów i stały się poważną konkurencją dla firm autokarowych i kolei¹⁸.

W Polsce w roku 2010 operowały następujące tanie linie lotnicze¹⁹:

- Wizzair Hungary Legikozlekedesi Kft z siedzibą na Węgrzech (w Vecses) – z sześciu portów na terenie Polski Wizzair lata sezonowo, a 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,

¹⁷ J. Kubicka, *Funkcjonowanie i rozwój korporacji wielonarodowych w wybranych sektorach usługowych i produkcyjnych*, WSB Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza 2009, s. 103.

¹⁸ *Tamże*, s. 106.

¹⁹ www.ulc.gov.pl, 20.09.2010.

- 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 ośmiu miast (Oslo, Doncaster, Cork, Londyn, Eindhoven, Dortmund, Paryż, Bolonia), z Łodzi do dwóch miast (Sztokholm, Dortmund). Wizzair zajął drugie miejsce pod względem przewiezionych pasażerów z/do Polski (22,62% pasażerów)²⁰;
- Ryanair z siedzibą w Irlandii (w Dublinie) – z dziewięciu portów na terenie Polski lata regularnie: z Gdańska do 10 miast (Oslo, Edynburg, Leeds, Dublin, Birmingham, Bristol, Londyn, Barcelona, Alicante, Frankfurt, Brema), ze Szczecina do trzech miast (Londyn, Liverpool, Dublin), z Bydgoszczy do czterech miast (Dublin, Birmingham, Londyn, Dusseldorf), z Poznania do ośmiu miast (Edynburg, Liverpool, Dublin, Bristol, Londyn, Mediolan, Barcelona, Alicante), z Łodzi do sześciu miast (Edynburg, Liverpool, Dublin, East Midlands, Londyn, Mediolan), z Wrocławia do 17 miast (Oslo, Glasgow, Dublin, Shannon, Liverpool, East Midlands, Bristol, Londyn, Dusseldorf, Bruksela, Frankfurt, Mediolan, Alicante, Malaga, Barcelona, Bolonia, Rzym), z Katowic do trzech miast (Birmingham, Londyn, Dublin), z Krakowa do 24 miast (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 sześciu miast (Dublin, Birmingham, Londyn, Bristol, East Midlands, Barcelona). Przewoźnik ten zajął 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 odbywa loty z Krakowa do: Belfastu, Bristolu, Dortmundu, Edynburga, Liverpoolu i Paryża²¹;
 - Jet2.com z siedzibą w Wielkiej Brytanii (na lotnisku Leeds Bradford) – w Polsce odbywa loty z Krakowa do Newcastle²²;

²⁰ www.wizzair.com, 12.10.2010.

²¹ www.easyjet.com, 15.10.2010.

²² www.jet2.com, 15.10.2010.

- Aer Lingus z siedzibą w Irlandii (w Dublinie) – w Polsce odbywa loty z Warszawy i Krakowa do Dublina i Nowego Jorku²³;
- BMIBaby z siedzibą w Wielkiej Brytanii (w East Midlands) – w Polsce odbywa loty z Krakowa do Birmingham²⁴;
- Transavia.com z siedzibą w Holandii (w Amsterdamie) – w Polsce odbywa loty z Krakowa do Paryża²⁵;
- Germanwings z siedzibą w Niemczech (w Kolonii) – w Polsce odbywają loty z Krakowa do: Ankary, Barcelony, Berlina, Drezna, Hanoweru, Izmiru, Lipska, Stuttgartu, Wiednia i Zurychu²⁶;
- Air Berlin GmbH&Co z siedzibą w Niemczech (w Berlinie) – w Polsce latają z Krakowa do Berlina²⁷;
- Norwegian Air Shuttle ASA z siedzibą w Fornebu w Norwegii – w Polsce odbywa loty z Gdańska i Szczecina do Oslo oraz z Warszawy i Krakowa do Bergen, Oslo i Stavanger²⁸;
- Blue1 z siedzibą w Finlandii (w Vantaa) – w Polsce odbywa loty z Warszawy do Helsinek²⁹;
- Iceland Express z siedzibą w Islandii (w Reykjavíku) – w Polsce latają z Krakowa i Warszawy do Reykjavíku³⁰;
- Air Nostrum z siedzibą w Hiszpanii (w Walencji) – w Polsce odbywa loty z Krakowa do Madrytu³¹;
- Meridiana z siedzibą na Sardynii (w Olbii) – w Polsce latają z Krakowa do Turynu³².

W segmencie tanich linii lotniczych zdecydowana przewaga w podaży, utrzymująca się przez ostatnie pięć lat, należała do kierunków brytyjskich

²³ www.aerlingus.com, 15.10.2010.

²⁴ www.bmibaby.com, 15.10.2010.

²⁵ www.transavia.com, 15.10.2010.

²⁶ www.germanwings.com, 15.10.2010.

²⁷ www.airberlin.com, 15.10.2010.

²⁸ www.norwegian.no, 15.10.2010.

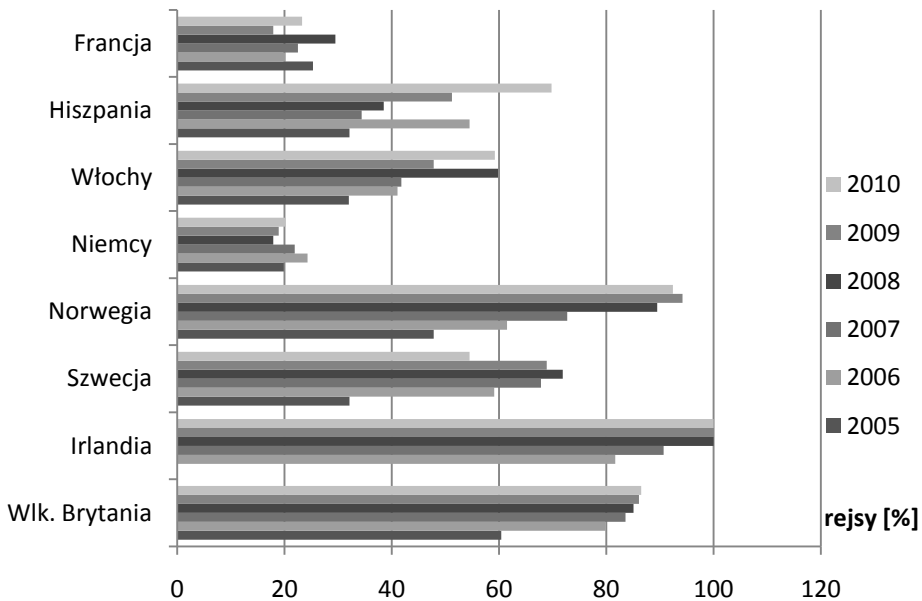
²⁹ www.blue1.com, 15.10.2010.

³⁰ www.icelandexpress.com, 15.10.2010.

³¹ www.airnostrum.es, 15.10.2010.

³² www.meridiana.com, 15.10.2010.

(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 (rysunek 1).



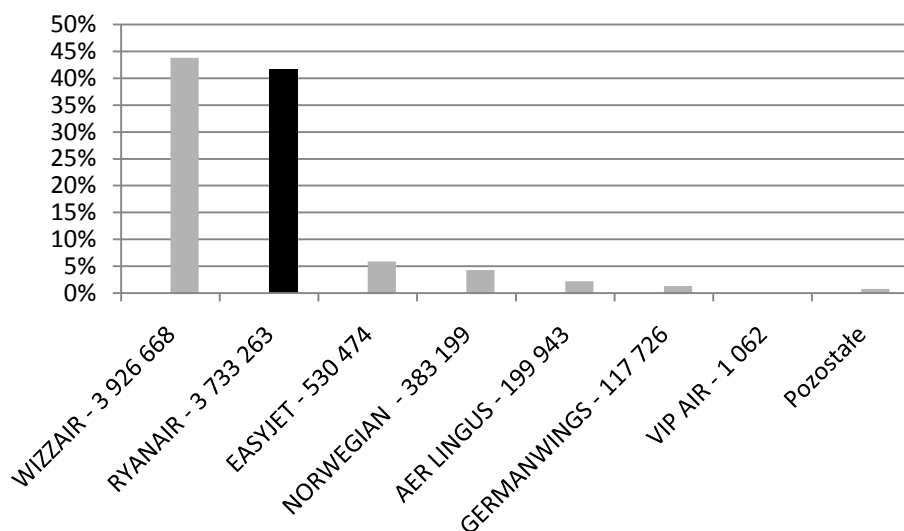
Rys. 1. Udział procentowy rejsów oferowanych przez LCC's tygodniowo z Polski według krajów

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, należy zauważyć, 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. W roku 2010 udział Wizzair i Ryanair przekroczył 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% (rysunek 2).



Rys. 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.

3. 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 liczbę 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.

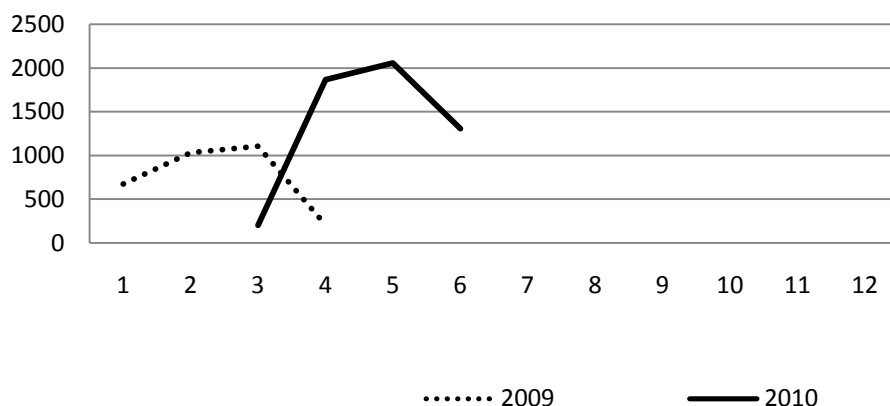
Poznański port lotniczy Poznań – Ławica w 2010 roku obsłużył 1 384 tys. pasażerów, z czego prawie 70% udziałów należało właśnie do tych dwóch przewoźników LCC's³³. Tanie linie Wizzair zaoferowały swoim pasażerom 12 kierunków, z czego osiem należało do typowych wyjazdów zarobkowych z dominacją połączeń brytyjskich i skandynawskich, natomiast cztery kierunki wakacyjne skupione były na destynacji włoskiej. Tanie linie Ryanair swoim podróżnym udostępniły w tym samym okresie 10 połączeń, z czego sześć to kierunki zarobkowe, gdzie zdecydowaną przewagę mają kierunki brytyjskie, natomiast cztery pozostałe kierunki wakacyjne oferowały głównie wyloty do miast hiszpańskich.

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

- a) 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 były to: Londyn Stansted (STN), Edynburg (EDI), Liverpool (LPL), East Midlands (EMA), Bristol (BRS), Dublin (DUB);
- b) 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 były to: Alicante (ALC), Reus Salou (REU), Girona Barcelona (GRO), Mediolan Orio Al Serio (BGY).

³³ www.ulc.gov.pl, 20.09.2010.

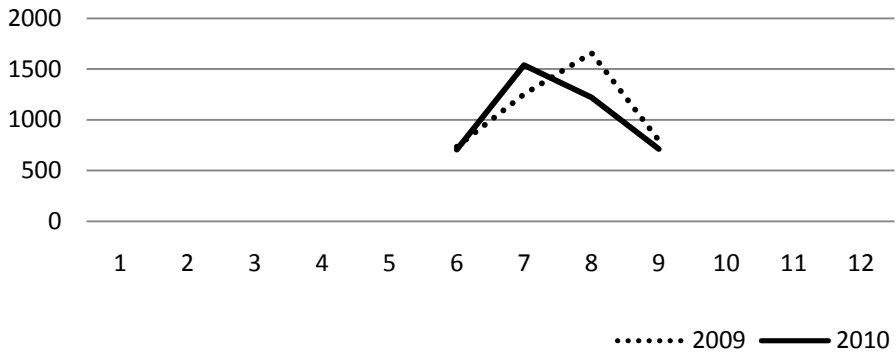
Wśród kierunków wakacyjnych przewoźnika Wizzair dwa to kierunki typowo sezonowe. Pierwsze to połączenie do/z Mediolanu (BGY) we Włoszech; linia zaoferowała czteromiesięczne przeloty na tej trasie, głównie dla amatorów śnieżnego szaleństwa. W pakiecie z miejscem można było nabyć ciekawą ofertę „Na narty 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 (rysunek 3).



Rys. 3. Pasażerowie linii Wizzair odprawieni na trasie Poznań–Mediolan Orio Al. Serio, Włochy

Źródło: opracowanie własne.

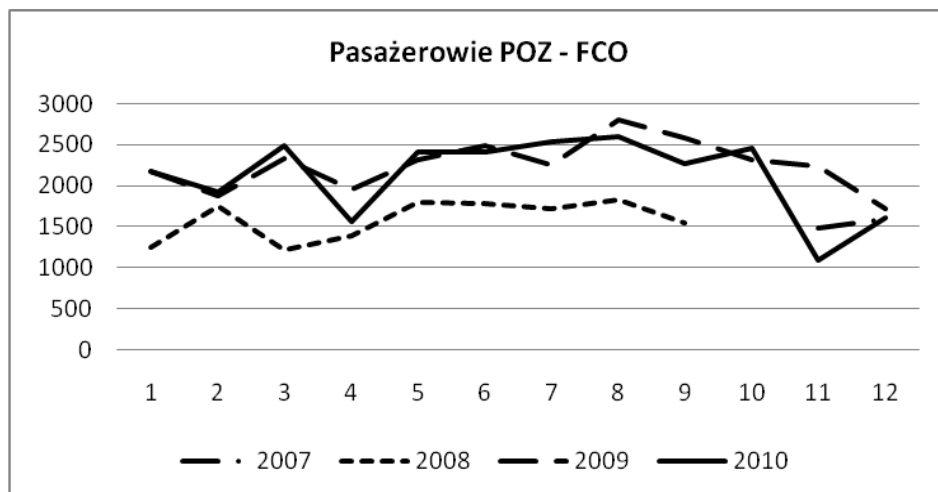
Drugim sezonowym połączeniem oferowanym przez linie Wizzair był przelot do Burgas (BOJ) w Bułgarii. Tutaj przewoźnik skupił się na turystach wylatujących na letnie wakacje. Również czteromiesięczne przeloty od czerwca do września w roku 2009 i 2010 zakończyły się odpowiednio liczbą 4,4 tys. i 4,1 tys.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



Rys. 4. Pasażerowie odprawieni na trasie Poznań–Burgas, Bułgaria.

Źródło: opracowanie własne.

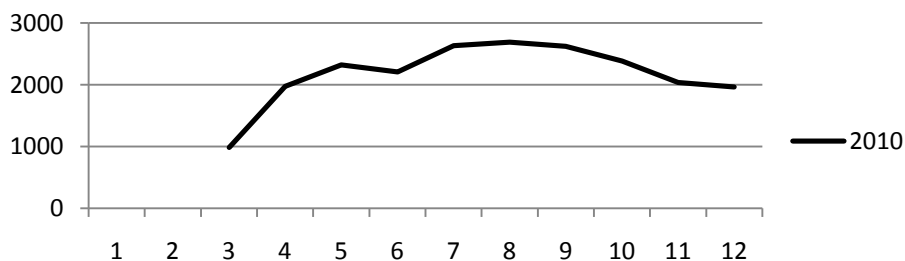
Połączenia do/z Rzymu (FCO) we Włoszech, otwarte w listopadzie 2007 roku, przyniosło linii 71 tys. chętnych. Rok 2008 przewoźnik zamknął 21% udziałem w rynku, na co niewątpliwie wpływ miało zamknięcie połączenia w październiku i listopadzie z powodów operacyjnych. W kolejnym roku nastąpił wzrost udziałów do 38%, natomiast rok 2010 zakończył się 2% spadkiem. Na rysunku 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.



Rys. 5. Pasażerowie linii Wizzair odprawieni 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 wzrostem liczby odprawionych pasażerów od lipca do września, które przyczyniło się do wzrostu przewozów o 6% (rysunek 6).



Rys. 6. Pasażerowie linii Wizzair odprawieni na trasie Poznań–Paryż Beauvais, Francja.

Źródło: opracowanie własne.

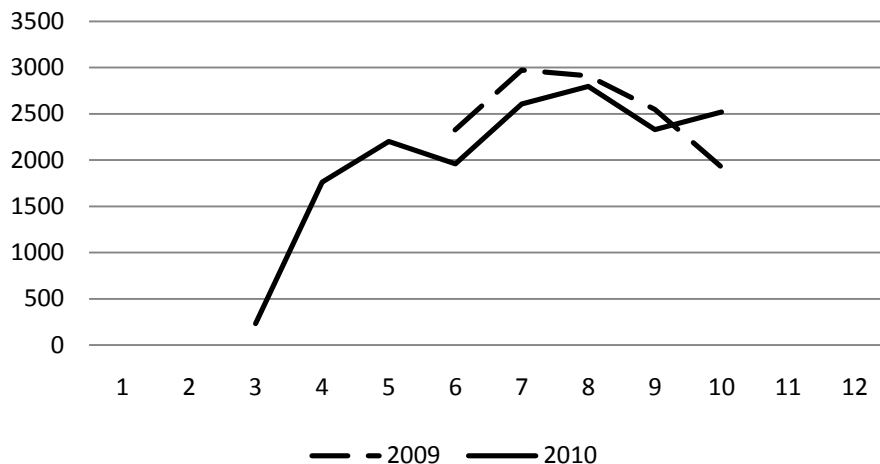
Wśród kierunków wakacyjnych przewoźnika Ryanair największym powodzeniem cieszy się najstarsze z nich do/z Girony (GRO) w pobliżu Barcelony, zainicjowane w październiku 2007 roku. Na tym kierunku linia przewiozła 100 tys. osób, z 34% udziałem w przewozach w pierwszym roku, które były jednocześnie jej 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 (rysunek 7).



Rys. 7. Pasażerowie linii Ryanair odprawieni na trasie Poznań–Girona, Barcelona, Hiszpania

Źródło: opracowanie własne.

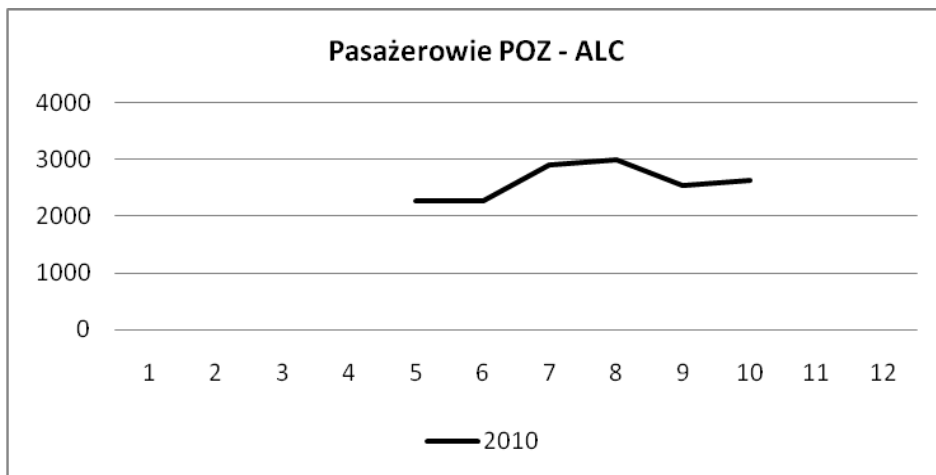
Połączenie do/z Reus (REU) w Hiszpanii jest nowszym sezonowym kierunkiem linii Ryanair, który został otwarty w czerwcu 2009 roku. Na tej trasie przewoźnik obsłużył 16 tys. chętnych z widocznym wzrostem liczby odprawionych pasażerów od lipca do sierpnia, które przyczyniło się do wzrostu przewozów o 6%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



Rys. 8. Pasażerowie linii Ryanair odprawieni na trasie Poznań–Reus Salou, Hiszpania
Źródło: opracowanie własne.

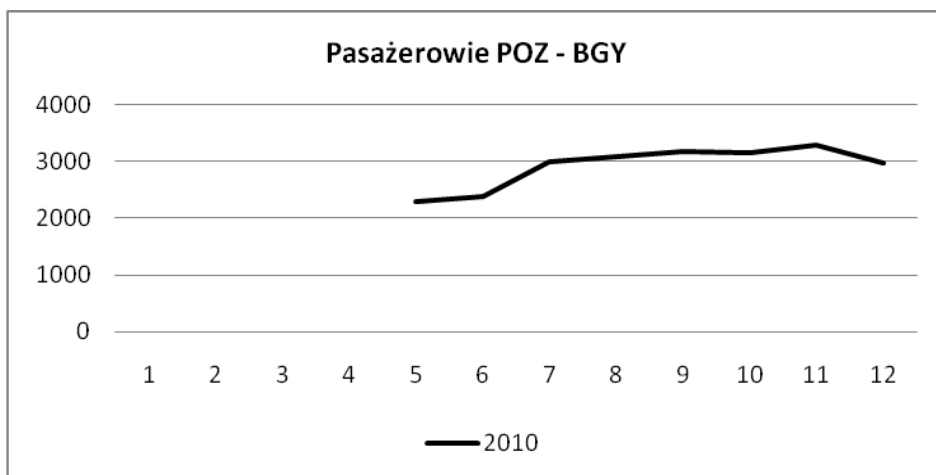
Jeden z dwóch najnowszych kierunków do/z Alicante (ALC) w Hiszpanii został zainicjowany w maju 2010 roku i od razu uzyskał korzystne wyniki przewozowe w wysokości 16 tys. chętnych pasażerów z widocznym wzrostem liczby osób od lipca do sierpnia, które przyczyniło się do wzrostu przewozów o 4% (rysunek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

Więszym zainteresowaniem cieszyło się połączenie do/z Mediolanu (BGY) we Włoszech, otwarte również w maju 2010 roku, które do końca tegoż roku obsłużyło 23 tys. osób. W tym przypadku nie zaobserwowano wahań sezonowych; był to raczej jednostajny wzrost przewozów do listopada, z lekkim załamaniem się tego rynku w grudniu (rysunek 10).



Rys. 9. Pasażerowie linii Ryanair odprawieni na trasie Poznań–Alicante, Hiszpania

Źródło: opracowanie własne.



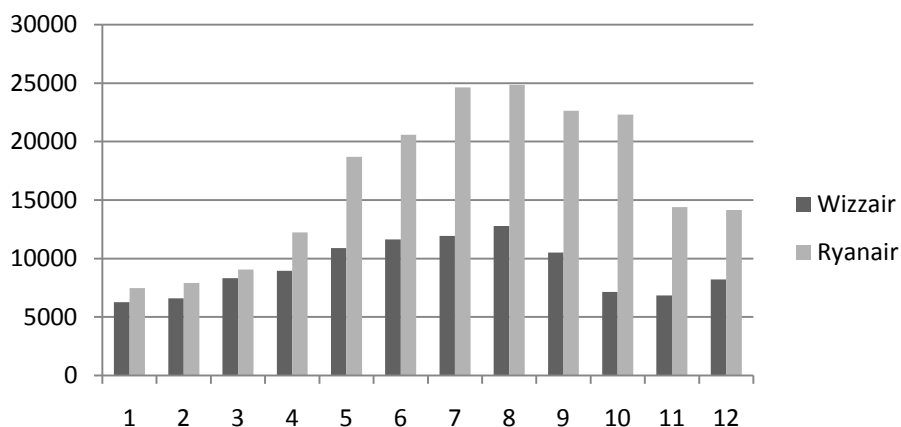
Rys. 10. Pasażerowie linii Ryanair odprawieni na trasie Poznań–Mediolan Orio AlSerio, Włochy

Źródło: opracowanie własne.

4. Sezonowość podróży

Przeprowadzona analiza sezonowości pasażerskich wylotów linii lotniczych Wizzair i Ryanair z poznańskiego lotniska potwierdza fakt, że 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 danych zobrazowanych na rysunku 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.



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

Źródło: opracowanie własne.

Uwagi końcowe

Sukces tak homogenicznych rynków, jakimi 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 popytu 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 go utracić. Podróżowanie należy bowiem 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. Tani przewoźnik powinien dostosować się do jego upodobań, gdyż od tego będzie zależało funkcjonowanie tych linii 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