

Analiza struktury oferowania rozkładowych linii lotniczych w krajach Europy Środkowej

Część pierwsza

Marek Serafin

STRESZCZENIE

Okres postpandemiczny jest szczególnie ważny dla europejskiego rynku lotniczego. Możemy obserwować nowe trendy zmian, które będą go kształtowały przez kolejnych wiele lat. Widzimy już wyraźnie, że region Europy Środkowej ma swoją specyfikę, odróżniającą go od Europy Zachodniej. W przypadku naszego kraju analizowanie sytuacji i prognozowanie przyszłości jest szczególnie ważne, gdyż podejmowane są obecnie decyzje dotyczące ogromnych inwestycji infrastrukturalnych. Struktura liczby oferowanych przez rozkładowe linie lotnicze foteli oraz zmiany w niej zachodzące są bardzo dobrymi indykatorami strategii przewoźników lotniczych, najważniejszych uczestników gry rynkowej.

Słowa kluczowe: oferowanie, przewoźnicy sieciowi, tanie linie, trendy zmian

Wstęp

Jesteśmy obecnie w kluczowym dla europejskiego rynku lotniczego okresie. Sezon Lato 2023 jest pierwszym od trzech lat, gdy restrykcje w podróżach międzynarodowych, związane z pandemią, nie mają istotnego wpływu na rynek. Obecnie możemy obserwować, jak zmieniała się sytuacja, jeżeli chodzi o popyt, w porównaniu z rokiem 2019 i jakie są trendy dalszych zmian. Wiemy już, że trendy te będą kształtowały strukturę rynku i pozycje konkurencyjne linii lotniczych przez wiele lat.

Jako bazę danych wykorzystamy aktualne oferowanie przewoźników rozkładowych. Jest ono bardzo dobrą indykacją strategii poszczególnych linii lotniczych i bardzo dobrze pokazuje strukturę rynku.

W przypadku Polski wnikliwa analiza rozwoju sytuacji konkurencyjnej w naszym regionie, ze szczególnym uwzględnieniem PLL LOT, ma wyjątkowe znaczenie. Decydenci od kilku lat uważają, że kwestia budowy CPK, w tym bardzo dużego, a w dalszej przyszłości ogromnego lotniczego węzła przesiadkowego (hubu) jest już przesadzona. Krytycy tego projektu, w tym niżej podpisany, powtarzają natomiast, że nawet w okresie hossy rynkowej tworzenie w Europie nowego hubu, który miałby być rozwijany przez linię średniej wielkości – LOT, jest projektem bardzo ryzykownym¹.

¹ Więcej o tworzeniu i zarządzaniu portami lotniczymi w pracy – *Zarządzanie rozwojem portów lotniczych* – pod redakcją S. Huderek-Glaspkiej.

Natomiast kryzys pandemiczny i zmiany rynkowe, które wywołał, powodują, że jest skazany na niepowodzenie. Między innymi dlatego, że przyspiesza on proces konsolidacji rynkowej i osłabia pozycję linii średniej wielkości. Zmienia też istotnie strukturę popytu na korzyść ruchu bardzo wrażliwego cenowo, obsługiwanego przez ultratanie linie².

W niniejszym opracowaniu znajduje się bardzo wiele danych liczbowych. Ale prezentacja ich jest konieczna do właściwego udokumentowania przedstawianych tez i uogólnień. W sytuacji, gdy decydenci, przy uzasadnianiu gigantycznych inwestycji związanych z projektem CPK, posługują się ogólnikowymi hasłami i stwierdzeniami, często o charakterze po prostu propagandowym, wykorzystywanie precyzyjnych, obiektywnych danych ma tym większą wartość. Zachęcam, każdego, kto się tymi kwestiami głębiej interesuje do przestudiowania tego opracowania.

W pierwszej części artykułu poddamy analizie cały nasz region i sześć największych rynków, natomiast w części drugiej, pozostałe kraje i dokonamy też obszernego posumowania.

Wszystkie dane liczbowe wykorzystane w niniejszej analizie dotyczące oferowania linii lotniczych w Europie Środkowej pochodzą z Systemu OAG – Flight Database & Statistics i są bardzo precyzyjne.

W analizie uwzględniamy tylko linie rozkładowe w modelu biznesowym sieciowym, tanim i hybrydowym, pośrednim pomiędzy liniami sieciowymi i tanimi. Dlatego też musimy zdawać sobie sprawę, że problematyczna jest kwestia linii hybrydowych, takich jak czeski Smartwings o modelu pośrednim pomiędzy tanim i czarterowym. Na większości połączeń sprzedają one część oferowania Tour Operatorom, tak jak przewoźnik czarterowy, a część indywidualnym pasażerom, tak, jak linia rozkładowa. W zestawieniach prawie zupełnie nie uwzględniamy tych linii, ale podajemy te dane oddzielnie, tam, gdzie mają istotne znaczenie, np. w Czechach³.

Struktura rynkowa w Europie Środkowej oraz pozycja konkurencyjna najważniejszych przewoźników

Uwagi wstępne

- Ze względów historycznych, politycznych i ogólnogospodarczych nie uwzględniamy Austrii. Natomiast warto pamiętać, że z tak ważnych dla systemów transportu lotniczego względów geograficznych Austria i Wiedeń są częścią Europy Środkowej.
- W całym opracowaniu dane o oferowaniu podajemy w tysiącach miejsc.
- Dla grup linii podajemy dane łączne. Jednak w przypadku grup, zawierających zarówno linie sieciowe, jak i tanie rozdzielamy je. Czyli np. dane dla Lufthansy, Austrian, Swiss i SN Brussels podajemy oddzielnie i oddzielnie dla Eurowings.

² Więcej o konsolidacji rynku lotniczego w pracy – *Transport lotniczy w rozwoju globalnej mobilności* – pod redakcją A. Hoszmana.

³ Więcej o modelach biznesowych linii lotniczych w pracy – *Biznes lotniczy* – pod redakcją A. Hoszmana.

- Oferowanie dwóch linii ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich – Emirates (EK) i flydubai (FZ), podajemy łącznie, ze względu na ich bardzo bliską współpracę handlową (tab. 1, ryc. 1).

Tabela 1. Oferowanie w krajach Europy Środkowej w sezonie Lato 2023
Porównanie z rokiem 2019. Bez połączeń krajowych

Kraj	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział (%)	Uwagi
Polska	30 247	101,20	26,64	Udział portu Chopina 36,0% (-6,3 p.p.)
Rumunia	14 524	96,48	12,79	Udział Bukaresztu (OTP) 61,1% (-3,9 p.p.)
Węgry	10 391	86,16	9,15	Udział Budapesztu 98,0%
Chorwacja	10 206	101,70	8,99	Udział Zagrzebia 29,1%
Serbia	8 456	124,50	7,45	Udział Belgradu 80,4%
Czechy	8 109	68,80	7,14	Bez Smartwings linii hybrydowej (patrz opis rynku czeskiego) Udział Pragi 97,9%
Bułgaria	6 529	108,70	5,75	Udział SOF 71,8% Bez QS i tylko 25% FB (patrz omówienie rynku)
Łotwa	5 266	87,70	4,64	
Albania	5 266	213,20	4,64	
Litwa	3 841	88,90	3,38	Udział Wilna 69,7% (-5,2 p.p.)
Macedonia	2 439	147,30	2,15	
Bośnia i Hercegowina	2 122	139,40	1,87	
Estonia	1 979	83,60	1,74	
Czarnogóra	1 953	94,60	1,72	
Słowacja	1 314	82,90	1,16	
Słowenia	927	59,20	0,82	
Razem	113 560	98,88		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

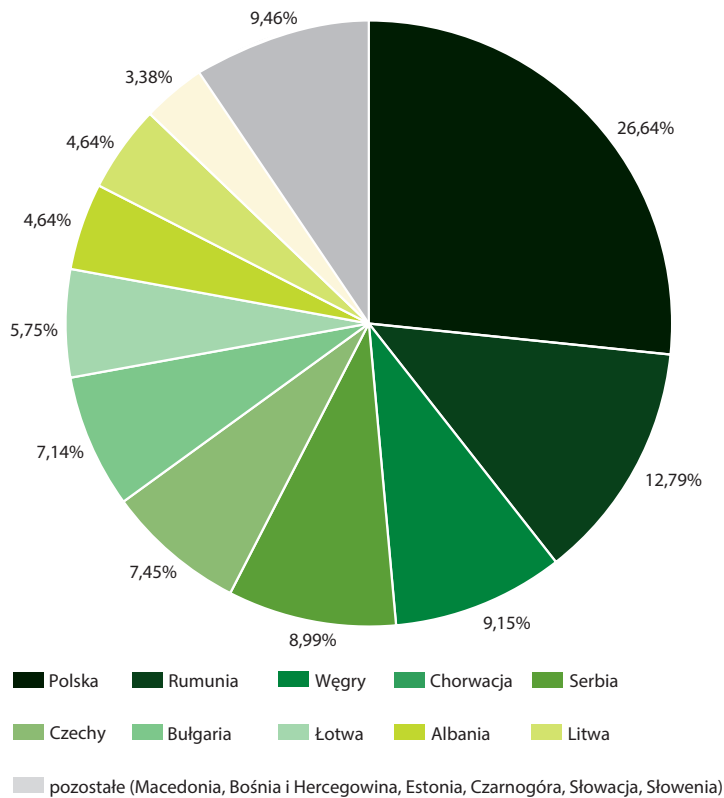
Jak widzimy cały nasz region, po trzech latach zapaści rynkowej, wrócił do poziomu oferowania z okresu przedpandemicznego. Według obecnych analiz, w tym prognozy Eurocontrol, to istotnie szybciej niż cały rynek europejski. Eurocontrol prognozuje obecnie, że liczba operacji lotniczych w Europie wróci do poziomu z roku 2019 dopiero w roku 2025.

Na pytanie dlaczego rynek lotniczy w Europie Środkowej wychodzi z kryzysu istotnie szybciej niż Europa Zachodnia, postaramy się odpowiedzieć w dalszej części analiz.

Tu zwracamy uwagę na kilka bardzo istotnych zjawisk:

- Sytuacja w poszczególnych krajach jest bardzo zróżnicowana, z tym, że Polska utrzymuje swój udział w całym regionie. Pozostaje zdecydowanym liderem;
- Świetna jest sytuacja w krajach Europy Południowo-Wschodniej nastawionych na ruch turystyczny;

- Ogromny spadek odnotowały Czechy i Słowenia. W obu przypadkach głównym powodem było zejście z rynku bazowanych tam linii, odpowiednio – CSA i Adrii.



Ryc. 1. Oferowanie w krajach Europy Środkowej w sezonie Lato 2023

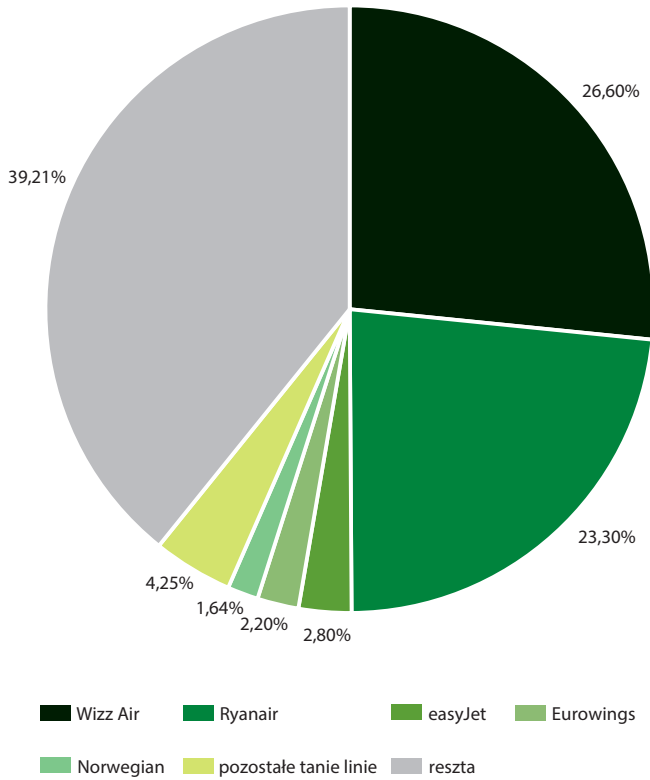
Źródło: opracowanie własne

Tabela 2. Oferowanie w regionie – największe tanie linie

Porównanie z rokiem 2019. Łączne oferowanie tanich linii

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału (p.p.)
Wizz Air	30 206,00	122,50	26,60	+4,70
Ryanair	26 388,00	145,00	23,30	+7,00
easyJet	3 162,00	74,95	2,80	-1,05
Eurowings	2 482,40	115,40	2,20	+0,30
Norwegian	1 866,30	72,90	1,64	-0,63
Razem	64 104,70	123,55	56,55	+10,46
Wszystkie tanie linie	68 945,00	121,06	60,80	+10,20

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics



Ryc. 2. Oferowanie w regionie – największe tanie linie
Źródło: opracowanie własne

To bardzo ważne zestawienie. Pokazuje, jak zasadniczo zmieniła się struktura rynku na korzyść tanich linii.

A bardziej szczegółowo zwracamy uwagę na:

- ogromną i rosnącą dominację dwóch ultratanich przewoźników: Wizz Air-a i Ryanaira;
- węgierska linia pozostała liderem, ale jej przewaga nad przewoźnikiem irlandzkim istotnie zmalała;
- Ryanair wyraźnie stawia na nasz region. Rozwija się tu znacznie szybciej niż w Europie Zachodniej. Czekają nas coraz ostrzejsza walka konkurencyjna tych dwóch gigantów. Już teraz mają oni prawie pięćdziesięcioprocentowy udział w całym rynku. A szczegóły tej walki będziemy mogli lepiej poznać przy analizie poszczególnych krajów.

- Jak wynika z dalszej części analizy, kraje, w których bardzo aktywni są ci liderzy, zdecydowanie szybciej wychodzą z kryzysu i rozwijają rynek. Po raz kolejny potwierdza się teza, że bardzo agresywna polityka cenowa tworzy nowy popyt⁴ (tab. 3, ryc. 3).

Tabela 3. Linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Grupa Lufthansy	9 536	94,30	8,41	-0,57
LOT	7 438	80,40	6,56	-1,66
Turkish Airlines	3 026	125,00	2,67	+0,46
Grupa Air France/KLM	2 565	101,90	2,26	+0,02
Grupa IAG (BA)	1 887	101,50	1,66	-0,02
Emirates i flydubai	1 233	103,00	1,09	+0,03
Razem najważniejsze linie sieciowe	25 685	93,90	22,66	-1,64

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

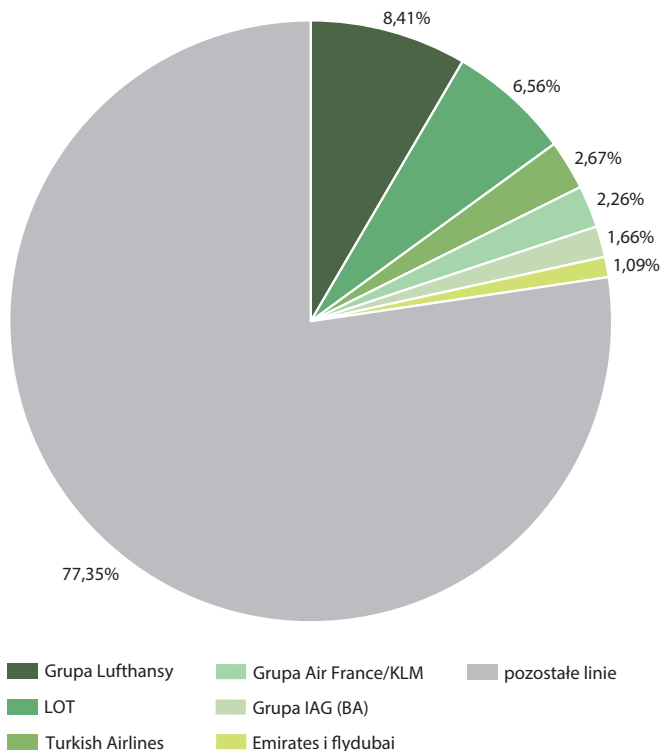
Jak widzimy udział w rynku linii sieciowych istotnie zmalał na rzecz ultratanich przewoźników.

- A gdy chodzi o sytuację konkurencyjną pomiędzy nimi to warto zauważyć, że:
- Niekwestionowanym liderem pozostaje Grupa Lufthansy. Jednak jej przewaga nad pozostałymi globalnymi grupami europejskimi zmalała. Powody tego zjawiska poznamy dalej. Już to zestawienie pokazuje, jak ogromna jest nadal dominacja Grupy w sieciowym segmencie rynku.
- LOT pozostaje wiceliderem, ale jego strata do Grupy Lufthansy istotnie wzrosła. Bardzo spadł udział polskiej linii w całym rynku. Analizując pozycję LOT-u musimy pamiętać, że jest on jedyną linią posiadającą bazę/hub w regionie. Ma więc bardzo rozbudowaną sieć połączeń bezpośrednich, podczas gdy konkurenci oferują, przede wszystkim, połączenia tranzytowe przez swoje huby położone poza regionem. Dobrze ilustruje tę sytuację kolejne zestawienie.
- Turkish Airlines w swoisty sposób skorzystał na pandemii i wojnie w Ukrainie. Istambuł stał się preferowanym hubem dla znacznej części ruchu do Azji, po zamknięciu trasy transsyberyjskiej. Przewoźnik też skorzystał na wzroście ruchu wakacyjno-turystycznego z Europy.
- Globalni konkurenci rynkowi Grupy Lufthansy rozwijali się w bardzo podobnym tempie, wracając do poziomu oferowania sprzed pandemii.

⁴ Więcej o potencjale rozwoju przewoźników niskokosztowych w pracy – *Biznes lotniczy* – pod redakcją A. Hoszmana.

– Zestawienie udziałów w całym rynku regionu linii tanich i sieciowych pokazuje, że wskutek kryzysu pandemicznego linie średniej wielkości, często o modelu hybrydowym, sieciowo-tanim, poniosły największe straty. Część z nich po prostu zawiesiła działalność.

Warto pokazać sytuację konkurencyjną wśród linii sieciowych w krajach trzecich, czyli bez Polski. Chodzi tu, przede wszystkim, o możliwości generowania ruchu tranzytowego, międzynarodowego przez swoje huby, czyli: Grupa Lufthansy przez FRA, MUC, VIE, ZRH i BRU, LOT przez WAW itd.



Ryc. 3. Udział w rynku linii sieciowych

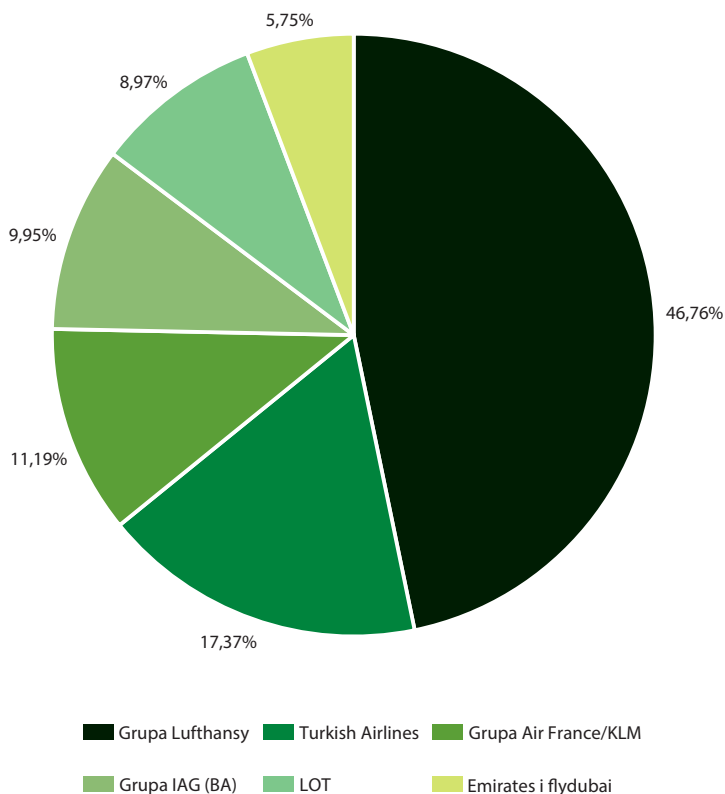
Źródło: opracowanie własne

Pozycja konkurencyjna linii sieciowych w krajach trzecich

Tabela 4. Linie sieciowe – oferowanie w krajach trzecich – czyli bez Polski

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w Rynku EŚ (bez Polski) (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Grupa Lufthansy	7 685	101,20	46,76	-0,12
Turkish Airlines	2 855	121,90	17,37	+2,94
Grupa Air France/KLM	1 839	102,80	11,19	+0,20
Grupa IAG (BA)	1 635	101,40	9,95	+0,01
LOT	1 474	78,85	8,97	-2,55
Emirates i flydubai	945	91,90	5,75	-0,59
Razem linie sieciowe	16 433	101,30		

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics



Ryc. 4. Linie sieciowe – oferowanie w krajach trzecich – czyli bez Polski

Źródło: opracowanie własne

Tu widzimy, jak ogromna jest dominacja w tych krajach Grupy Lufthansy. Ma ona prawie pięćdziesięcioprocentowy udział w tym rynku. Decyduje tu geografia. Jej huby są zdecydowanie lepiej położone niż bazy rywali. Gdy popatrzymy na mapę, to widzimy, że stanowią one specyficzną zapórę pomiędzy EŚ i hubami głównych konkurentów. Jedynie w przypadku znacznej części Europy Środkowo-Wschodniej Istambuł jest zdecydowanie najlepiej położony, jeżeli chodzi o część ruchu tranzytowego do Azji, na Bliski Wschód i do Afryki (tab. 4, ryc. 4).

LOT odnotował tu bardzo znaczący spadek. Prawdopodobnie głównym powodem jest konserwatywne podejście do planowania oferowania wynikające z konieczności optymalizacji wyników finansowych. Przed pandemią LOT ostro inwestował w rynek. W przypadku Europy był to głównie nasz region. Teraz musi zmienić podejście, gdy czeka go spłata ogromnych zobowiązań finansowych, nie tylko kredytowych.

Trzy europejskie globalne grupy rozwijały się w bardzo podobnym tempie, również Lufthansy. Oznacza to, że powodem spadku oferowania Grupy Lufthansy w całym regionie jest znaczne zmniejszenie oferty z/do Polski. Szerzej analizujemy to zjawisko w dalszej części artykułu.

Struktura rynkowa i sytuacja konkurencyjna w poszczególnych krajach

Uwagi wstępne

- Z konieczności ta część analizy jest opracowana w sposób bardzo syntetyczny. W przypadku rynku polskiego zachęcam do zapoznania się z trzyczęściowym raportem dotyczącym oferowania z/do Polski w Lecie 2023 opublikowanym na portalu Pasażer.com;
- W zestawieniach uwzględniamy połączenia międzynarodowe.

Sytuacja na rynku polskim

Tabela 5. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
LOT	5 964,00	80,80	19,71	-4,99
Grupa Lufthansy	1 851,40	73,40	6,12	-2,32
Grupa Air France/KLM	726,00	98,80	2,40	-0,06
Emirates i flydubai	288,00	171,40	0,95	+0,39
Grupa IAG	254,00	102,90	0,84	+0,01
SAS	222,00	53,90	0,73	-0,65
Turkish Airlines	171,00	216,50	0,56	+0,30
Razem liderzy sieciowi	9 476,40	82,09	31,30	-7,32

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 6. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Ryanair	11 036,00	142,40	36,48	+10,55
Wizz Air	7 643,00	105,80	25,27	+1,10
Norwegian	523,50	77,50	1,37	-0,89
easyJet	342,00	51,70	1,13	-1,08
Jet2.com	102,40	92,50	0,34	-0,03
Razem wszystkie tanie linie	19 777,00	118,51	65,38	+9,54

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

- Jak podaliśmy wcześniej indeks wzrostu oferowania z/do Polski był prawie taki sam, jak całego regionu. Jednak jego struktura zmieniła się jeszcze bardziej zdecydowanie:
- Udział tanich linii wzrósł o 9,54 p.p., natomiast liderów sieciowych spadł o 7,32 p.p. To fundamentalna zmiana. Wiąże się ona z ogromnym spadkiem udziału lotniska Chopina – o 6,32 p.p.⁵ (tab. 5, 6).
- Ogromnie wzrósł udział dwóch ultratanich linii – do poziomu 61,75 p.p. (o 11,85 p.p.). Tu możemy mówić o dominacji w kilku, najbardziej wrażliwych cenowo segmentach rynkowych.
- Ryanair i Wizz Air praktycznie zmarginalizowały pozostałe tanie linie. I są tylko minimalne szanse, że ta sytuacja istotnie zmieni się w przyszłości.
- W sposób zupełnie niebywały wzrosła oferta Ryanaira, mimo iż napotkał barierę wzrostu w aglomeracji warszawskiej wynikającą z ograniczenia przepustowości lotniska w Modlinie.
- Podobnie, jak prawie na wszystkich największych rynkach Europy Środkowej mamy tu do czynienia ze znaczną przewagą jednego z tanich liderów – albo Ryanaira, albo Wizz Air-a. Tylko na Węgrzech konkurencja jest w miarę wyrównana.
- Węgierska linia, jeżeli nie chce pogodzić się ze zdecydowanym osłabieniem swojej pozycji konkurencyjnej, na największym rynku w regionie, musi w przyszłości kontratakować.
- Gwałtownie osłabła pozycja dwóch liderów sieciowych.
- W przypadku LOT-u tak znaczna utrata udziału wynika częściowo z zamknięcia się trzech rynków na Wschodzie, ale również z osłabienia popytu na podróże biznesowe oraz ogromnej potrzeby optymalizacji wyników finansowych. Ten drugi powód dotyczy też Grupy Lufthansy. W jej przypadku to jednak nie konieczność, ale świadoma strategia.

⁵ Więcej o historycznych zmianach w strukturze polskiego rynku lotniczego w pracy – *System transportowy Polski* – pod redakcją J. Pieregud.

- Grupa Lufthansy pomimo ogromnego zmniejszenia oferowania, w portach regionalnych, utrzymała podstawową ofertę dla ruchu najwyższej płatnego i tranzytowego. Jednak w największych aglomeracjach musi się liczyć z silną i rosnącą konkurencją Grupy AF/KLM, a szczególnie holenderskiej linii.
- Tak słaba pozycja Turkish Airlines wynika nie z realnych możliwości tureckiej linii, ale z ograniczeń umownych – międzyrządowych, nakazujących uzgadniać program przewozowy z LOT-em, który broni się przed agresją rynkową konkurenta. W większości krajów regionu przewoźnik ten ma swobodne możliwości rozwoju.

Uwaga: jeżeli chcemy analizować łączne możliwości tranzytowe LOT-u w Polsce i całym regionie to powinniśmy uwzględnić też część, około 50%, oferty krajowej polskiej linii. W lecie 2023 wynosi ona 1 316 tys. foteli.

Rynek Rumunii

Tabela 7. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)	Uwagi
Wizz Air	8 289,00	132,30	57,07	+15,45	
Ryanair	2 115,00	139,02	15,56	+5,45	
Eurowings	80,60	125,16	0,56		
Blue Air	-		0	-15,11	Blue Air zawiesił operacje
Razem tanie linie	10 698,00	104,70	73,66	+5,78	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 8. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Grupa Lufthansy	1 216,00	92,90	8,37	-0,33
Tarom	1 090,40	65,60	7,51	-3,53
Turkish Airlines	399,20	107,95	2,75	+0,29
AF/KLM	379,00	91,78	2,61	-0,07
LO	195,40	114,00	1,35	+0,21
British Airways	148,00	91,36	1,02	-0,06
Qatar	105,60	78,22	0,70	-0,20
flydubai	92,60	108,18	0,64	-0,07
Razem liderzy sieciowi	3 626,20	84,19	24,97	-3,64

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

W segmencie wrażliwego cenowo ruchu pozostały tylko dwie linie o najniższej strukturze kosztów. Mają łącznie ponad 72% udziału w rynku, co jest unikatową sytuacją wśród dużych rynków naszego regionu. Wynika to ze znacznego poziomu trwałej i czasowej emigracji zarobkowej z Rumunii. A w tym segmencie rynkowym w ogromnym stopniu dominuje węgierska linia. To też wyjątkowa sytuacja wśród dużych rynków naszego regionu. Dzięki temu krajowi Wizz Air ma wciąż przewagę w EŚ nad Ryanaiem. Węgierska linia wciąż inwestuje w rynek rumuński uważając, że ruch etniczno-zarobkowy preferuje bliższego sobie kulturowo przewoźnika. Natomiast tani ruch turystyczny z Europy Zachodniej, preferujący Ryanaira, jest, w odróżnieniu od innych dużych rynków regionu, ograniczony (tab. 7).

Do czasu pandemii na rynku rumuńskim działała duża lokalna tania linia, której przewozy były znacznie większe od Taromu – Blue Air. W roku 2022 zawiesiła działalność i Wizz Air oraz Ryanair na tyle skutecznie weszły na jej miejsce, że w roku 2023 łączny ruch tanich linii wzrósł.

W odniesieniu do linii sieciowych (tab. 8), warto zwrócić uwagę na:

- Ogromną dominację Grupy Lufthansy. Wynika ona z położenia geograficznego jej hubów. I ten wątek będzie powtarzał się w przypadku prawie każdego rynku regionu. Jedyny wyjątek to kraje bałtyckie, dla których Warszawa jest najlepiej położona oraz, w przeszłości i mamy nadzieję w nieodległej przyszłości, w znacznym stopniu, Ukraina.
- Tarom, który tu pokazujemy, tak na prawdę nie jest już przewoźnikiem sieciowym. Zawiesił wszystkie połączenia dalekiego zasięgu i drastycznie ograniczył całą siatkę. Koncentruje się na przewozach bezpośrednich, dość taniego ruchu, a jego przyszłość jest bardzo niepewna.
- Bardzo mocną pozycję Turkish Airlines. Turecki przewoźnik korzysta z wyjaśnianej już wcześniej umocnionej pozycji przy przewozach tranzytowych, głównie do Azji i dużego popytu na ruch turystyczny.
- LOT ma dobrą ofertę tranzytową z/do Bukaresztu (3x dziennie) i dość ograniczoną z/do Kluż – raz. Dla porównania Grupa Lufthansy ma 12 rejsów do/z Bukaresztu, 3,5 do Kluż, 5 do Timisoary, 3 do Sybina i 1 do Jasów.

Rynek Węgry

Tabela 9. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Wizz Air	3 510,00	86,85	33,78	+0,27
Ryanair	2 838,00	142,40	27,31	+10,78
Eurowings	313,60	75,02	3,02	-0,45
easyJet	224,40	38,20	2,16	-2,68
Norwegian	203,00	64,20	1,95	-0,67
Wszystkie tanie linie	7 470,00	93,46	71,89	+5,61

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 10. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału (p.p.)	Uwagi
Grupa Lufthansy	1 050,40	85,70	10,11	-0,05	
AF/KLM	484,40	85,90	4,66	-0,02	
Grupa IAG	362,00	86,01	3,48	-0,08	
Turkish Airlines	261,60	128,10	2,61	+0,92	
LOT	225,60	55,70	2,17	-1,17	W tym rejsy do SEL W 2019 – również do USA
Emirates i flydubai	215,40	134,00	2,07	+0,74	
Qatar	56,40	31,26	0,54	-0,96	
Razem liderzy sieciowi	2 655,80	83,83	25,56	-0,71	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 11. Oferowanie dalekiego zasięgu

Przewoźnik	Połączenie	Liczba w tygodniu	Oferowanie	Indeks	Uwagi
LOT	Seul	4	69,00	802,30	W 2019 uruchomiony we wrześniu
Korean Air	Seul	3	49,40	-	Brak rejsu w 2019
Shanghai Airlines	Szanghaj	3	51,00	142,90	Uruchomiony w czerwcu 2019
Air China	Hainan	1	18,00	-	W 2019 CA operował do Pekinu
Razem			187,40	53,40	W 2019 rejsu z USA (JFK, ORD – LOT, AA z PHL, AC z YYZ)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Na tym rynku, będącym siedzibą Wizz Air, tanie linie zwiększyły swój udział, ale dzięki irlandzkiemu gigantowi. Zmniejsza on przewagę konkurenta. Inne tanie linie zostały w ogromnym stopniu zmarginalizowane. Dwaj liderzy dominują też na całym rynku mając w nim ponad 60% udziału. A udział wszystkich tanich linii jest znacznie większy niż w całym regionie (tab. 9).

Trzej liderzy sieciowi obniżyli swoje oferowanie i to w podobny sposób. Lideruje, jak wszędzie, Grupa Lufthansy, ale jej przewaga nad konkurentami jest nieco mniejsza niż na innych, dużych rynkach. Również na Węgrzech zdecydowanie stracił udział LOT. W tym przypadku przyczyniło się do tego radykalne zmniejszenie oferty interkontynentalnej. Zawiesił operacje do USA, a na niezłym pod względem wypełnienia rejsie do Seulu ma już koreańskiego konkurenta. Turecki przewoźnik radykalnie zwiększa oferowanie. Jest większe niż polskiego przewoźnika, pomimo odległego położenia jego hubu.

Węgry to jeden z czterech rynków w regionie, który daleko za Polską, a przed Czechami i Serbią ma wartość odnotowania ofertę dalekiego zasięgu. Jednak nie są już bazowane tam samoloty szerokokadłubowe. A łączna oferta jest mniejsza niż w naszym kraju o prawie 85% (tab. 10, 11).

Rynek Chorwacji

Tabela 12. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału (p.p.)
Ryanair	2 318,60	273,90	22,72	+14,29
easyJet	1 358,40	95,57	13,31	-0,84
Eurowings	694,80	81,45	6,81	-1,69
Wizz Air	384,00	455,00	3,76	+2,92
Norwegian	340,40	58,49	3,34	-2,46
Jet2com	292,40	75,28	2,86	-1,01
Transavia	274,00	107,00	2,68	+0,13
Vueling	271,00	83,75	2,66	-0,56
Volotea	205,60	82,90	2,01	-0,46
Razem wszystkie tanie linie	6 146,00	121,75	60,20	+10,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 13. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału (p.p.)
Grupa Lufthansy	834,00	95,86	8,17	-0,62
Grupa IAG	467,00	86,48	4,58	-0,80
Grupa AF/KL	293,00	170,00	2,87	+1,69
Turkish Airlines	193,00	78,00	1,89	-0,57
LOT	116,00	74,64	1,14	-0,41
flydubai	61,00	37,65	0,60	-1,01
Qatar	56,40	45,48	0,55	-0,69
Razem liderzy sieciowi	2 020,40	88,47	19,80	-2,95

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Uwaga: W analizie rynku chorwackiego należy uwzględnić, że bazowana jest tam lokalna linia – Air Croatia, z udziałem 12,86%. Jej przewozy spadły o 15,2%, do poziomu 1312,0.

Sytuacja na tym rynku przedstawia się następująco:

- Szczególnie w sezonie letnim dominuje tu turystyka przyjazdowa. Świadczy o tym choćby ogromny udział lotnisk obsługujących regionalne aglomeracje, takie jak

Dubrownik i Split. Przekracza on 70%. Bardzo dobre wyniki linii z Wysp Brytyjskich świadczą o tym, że Chorwacja jest bardzo tam popularna.

- Ogromny skok wykonał Ryanair, który odebrał pozycję lidera wśród tanich linii easyjet-owi. Wizz Air, nastawiony bardziej na ruch wyjazdowy z regionu jest tu mało aktywny. Zwraca uwagę znaczne, jak na nasz region, zróżnicowanie oferty tanich linii. To zasługa zainteresowania turystyką wyjazdową do Chorwacji w wielu krajach Europy Zachodniej.
- Jak wszędzie i tu zdecydowanym liderem wśród linii sieciowych jest Grupa Lufthansy, ale jej przewaga jest relatywnie mniejsza. To dzięki wspomnianej charakterystyce rynku. Udział LOT-u jest podobny, jak w innych krajach tej części regionu i nie przekracza 1,5%. Mniej aktywny jest Turkish Airlines, który nastawiony jest na ruch wyjazdowy z danego kraju, w znacznym stopniu tranzytowy.
- Swoistą ciekawostką są sezonowe operacje United z Newark do Dubrownika. Ta linia i Air Croatia należą do Star Alliance (tab. 12, 13).

Rynek Serbii

Tabela 14. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
JAT	3 519,00	148,23	41,62	+6,66
Grupa Lufthansy	822,20	100,00	9,72	-2,39
Turkish Airlines	428,00	171,20	5,06	+1,38
flydubai	142,00	252,67	1,68	+0,85
Grupa AF/KLM	86,40	139,35	1,02	+0,08
LOT	65,20	113,79	0,77	-0,07
Qatar	52,00	62,88	0,61	-0,61
Razem liderzy sieciowi	5 114,80	138,00	60,49	+5,90

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 15. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału (p.p.)
Wizz Air	1 643,40	209,10	19,35	+7,77
easyJet	366,60	132,30	4,34	+0,26
Eurowings	271,60	104,10	3,21	-0,63
Pegasus Airlines	176,20	147,10	2,08	+0,33
Air Montenegro	176,00	-	2,08	+2,08
Chair Airlines	159,60	143,80	1,89	+0,26
Ryanair	109,00	118,20	1,29	-0,07
Norwegian	95,00	93,50	1,12	-0,36
Razem wszystkie tanie linie	3 056,00	145,40	36,14	+5,18

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

W roku 2019 operowało z/do Serbii kilka mniejszych tanich linii, które nie mają oferty w lecie 2023. Stąd relatywnie mniejszy wzrost łącznego udziału w rynku wszystkich tanich linii (tab. 14, 15).

Oferowanie dalekiego zasięgu

JAT: w szczycie sezonu nawet codzienne rejsy do Nowego Jorku/JFK i do trzech razy w tygodniu do Chicago. Jeden rejs w tygodniu do Chin – Tiencin.

Hainan Airlines: dwa razy w tygodniu rejs z Pekinu.

Łączne oferowanie dalekiego zasięgu: 163,6 tys. (+147,9%).

Należy zauważyć, że:

- Tak relatywnie duże oferowanie Serbia zawdzięcza w ogromnym stopniu temu, że bazowana jest w Belgradzie mała linia o modelu zbliżonym do sieciowego (JAT), nawet z niewielką ofertą dalekiego zasięgu. Jest większa znacznie od Taromu i wśród linii o takim modelu biznesowym, zajmuje w regionie pozycję wicelidera, oczywiście bardzo daleko za LOT-em. JAT korzysta na tym, że poza nim na Bałkanach nie liczy się już żaden lokalny, sieciowy przewoźnik. Adria zbankrutowała, a oferowanie Air Croatia jest o ponad 62% mniejsze niż serbskiego konkurenta.
- Rynek jest bardzo mocno skonsolidowany i liczą się tylko: JAT, Wizz Air, Grupa Lufthansy i Turkish. Turecka linia wykorzystuje tu bliskość swojego hubu oraz bardzo ograniczoną konkurencję.
- Dość niewielki udział w rynku tanich linii to efekt przede wszystkim tego, że Serbia nie jest w UE i nie mają one pełnej swobody działania. Liczy się też siła rynkowa JAT-u.
- Jak prawie w każdym kraju regionu udział Grupy Lufthansy zbliża się do 10%, a LOT-u jest wielokrotnie mniejszy. W krajach oddalonych bardziej od Polski tylko w nieznanym stopniu przekracza on 1%, a czasami jest nawet mniejszy.

Rynek Czech

Tabela 16. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Ryanair	1 809,60	104,90	22,32	+7,70
Eurowings	702,00	326,20	8,66	+6,84
Wizz Air	646,00	509,46	7,97	+6,79
easyJet	585,60	69,11	7,22	+0,03
Transavia	256,00	240,00	3,16	+2,25
Vueling	243,00	86,48	3,00	+0,17
Razem wszystkie tanie linie	4 575,00	112,20	56,42	+21,84

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Tabela 17. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału (p.p.)
Grupa Lufthansy	902,40	80,73	11,13	+1,65
Grupa AF/KL	508,60	107,30	6,27	+2,25
Grup IAG	429,40	81,02	5,30	+0,81
Turkish Airlines	220,20	98,74	2,71	+0,82
Emirates i flydubai	217,60	60,41	2,68	-0,37
LOT	198,60	121,80	2,45	+1,07
Finnair	150,00	87,21	1,85	+0,39
Qatar	56,60	34,22	0,70	-0,70
Razem liderzy sieciowi	2 683,40	83,71	33,09	+5,91

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Systemu OAG – Flight Database & Statistics

Analizując sytuację na rynku czeskim i jej rozwój warto uwzględnić kilka dodatkowych, ważnych elementów (tab. 16, 17):

- Praktycznie wycofało się z rynku, w trakcie kryzysu pandemicznego, CSA, które wykonuje obecnie tylko dwa rejsy dziennie do Paryża/CDG. Jego oferowanie w lecie 2019 wynosiło 2232 tys.
- Na rynku bazowana jest linia Smartwings. Jej oferowanie w S 2023 wynosi 2111 tys. i spadło aż o 24,1%. Nie uwzględniamy go w powyższych zestawieniach, gdyż jest to linia hybrydowa, której około 50% oferowania, a być może nawet więcej, jest sprzedawane w formule czarterowej. Można dokonać samodzielnych symulacji, gdy do poziomu oferowania rozkładowego łącznego oraz tanich linii dodamy połowę oferowania Smartwings.
- Oferowanie dalekiego zasięgu spadło aż o 76,0%. Obecnie to sezonowe, codzienne rejsy z Nowego Jorku/JFK, cztery rejsy w tygodniu z Seulu i od lipca 2023 nowe rejsy z Tajwanu – dwa razy w tygodniu. W S 2019 były połączenia z USA, Kanady i Chin.

Oceniając sytuację na rynku czeskim należy stwierdzić, że:

- Nawet, jeżeli w analizie uwzględnimy połowę oferowania Smartwing, to i tak łączna rozkładowa oferta z/do Czech jest zaskakująco mała. O prawie 11,8% mniejsza niż z/do Węgier. Istotną rolę odegrało tu wypadnięcie z rynku CSA, na którego miejsca właściwie nie weszła żadna linia. Luki nie wypełniły ani linie sieciowe, ani tanie. To podręcznikowy przykład znaczenia dla rynku faktu, że bazowany jest na nim znaczący przewoźnik z rozbudowaną siatką połączeń bezpośrednich. Na Węgrzech lukę po Malevie stopniowo wypełniała tania linia Wizz Air.
- Wciąż dość mało aktywne są tanie linie z ograniczoną ofertą, szczególnie, gdy uwzględnimy poziom zamożności kraju i jego atrakcyjności turystycznej. Niewątpliwie wpływ na to ma brak specjalnej, bardzo taniej infrastruktury

na lotnisku w Pradze. Tak ogromny wzrost ich udziału to głównie zasługa zejścia z rynku CSA oraz znacznej redukcji oferty Smartwings.

- Aby ocenić tu aktywność tanich linii wystarczy, że zestawimy oferowanie łączne Ryanaira i Wizz Air-a w Polsce – 18,75mln, na Węgrzech – 6,35mln z czeskim – tylko 2,45 mln. Ryanair ma większe o ponad 34% oferowanie w samym Krakowie i o 3,7% w Modlinie.
- Bardzo zdywersyfikowana jest oferta linii sieciowych. I tu liderem jest Grupa Lufthansy, ale jej przewaga jest relatywnie mała, szczególnie nad Grupą AF/KLM. Podobnie jak w Polsce holenderski przewoźnik jest bardzo aktywny i od września oferować będzie aż 5 rejsów dziennie z Amsterdamu.
- Linie sieciowe i tanie mają też zdywersyfikowaną ofertę pod względem geograficznym. Tu warto odnotować rejsy do trzech krajów kaukaskich, do regionu Zatoki Perskiej i nowe, do Arabii Saudyjskiej.

W części drugiej artykułu omówimy sytuację na mniejszych rynkach regionu oraz dokonamy obszernego podsumowania.

Literatura

Dane z Systemu OAG – Flight Database & Statistics.

Hoszman A. (red.), 2019, *Biznes Lotniczy*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa.

Huderek S. (red.), 2019, *Zarządzanie rozwojem portów lotniczych*, C.H. BECK, Warszawa.

Pieręgud J. (red.), 2015, *System transportowy Polski*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa.

Tłoczyński D., Hoszman A., Zagrajek P., 2021, *Transport lotniczy w rozwoju globalnej mobilności*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

Analysis of the structure of scheduled airlines capacity in Central European countries Part one

ABSTRACT

The post-pandemic period is particularly important for the European aviation market. We can observe new trends of changes that will shape it for many years to come. We can already clearly see that the Central European region has its own specificity, distinguishing it from Western Europe. In the case of our country, analysing the situation and forecasting the future is particularly important, as decisions are currently being taken regarding huge infrastructure investments. The structure of the number of seats offered by scheduled airlines and the changes in it are very good indicators of the strategies of air carriers, the most important players in the market game.

Key words: network carriers, low-cost airlines, trends of change

Marek Serafin

specjalista w zakresie działalności linii lotniczych / specialist in the field of airlines operations

e-mail: m.serafin2@gmail.com

cytacja:

Serafin M., 2023, *Analiza struktury oferowania rozkładowych linii lotniczych w krajach Europy Środkowej. Część pierwsza*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 44, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 9–27, <https://www.doi.org/10.21858/msr.44.01>

