

Analiza struktury oferowania rozkładowych linii lotniczych w krajach Europy Środkowej

Część druga

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

W tej części zostanie omówiona sytuacja na mniejszych rynkach regionu Europy Środkowo-Wschodniej oraz dokonamy obszernego podsumowania, koncentrując się na wnioskach, jakie możemy wyciągnąć z punktu widzenia PLL LOT i głównego lotniska Warszawy będącego jego bazą, czyli hubem. Część pierwsza artykułu ukazała się w 44 numerze MAZOWSZE Studia Regionalne z 2023 r.

Bułgaria

Tabela 1. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Wizz Air	2 478,0	130,6	38,01	+6,37
Ryanair	1 905,0	183,6	29,78	+12,48
Air Bulgaria – ¼ oferowania	156,4	61,6	2,40	-1,84
easyJet	152,6	118,7	2,34	+0,20
Eurowings	116,8	1 061,8	1,79	+1,77
Jet2com	88,2	82,1	1,35	-0,44
Norwegian	78,6	65,5	1,20	-0,80
Razem wszystkie tanie linie	4 996,0	127,1	76,63	+11,09

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

Uwaga:

- W zestawieniu uwzględniamy 25% oferowania linii Air Bulgaria, która operuje głównie na kierunkach wakacyjnych i znaczną część foteli sprzedaje w formule czarterowej.
- W sezonie 2019 (S 2019) operowało wiele małych linii, głównie z Rosji i Ukrainy, które nie mają oferty w 2023 r. Część z nich to byli tani przewoźnicy.

Tabela 2. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Grupa Lufthansy	691,6	85,2	10,59	-2,95
Turkish Airlines	292,0	112,1	4,47	+0,13
LOT	91,6	92,9	1,40	-0,24
Grupa IAG	85,0	102,2	1,30	-0,09
Grupa Emirates	42,8	119,6	0,66	+0,06
Qatar	31,6	32,6	0,48	-1,14
Grupa AF/KLM	4,9	10,0	-	-0,82
Razem liderzy sieciowi	1 239,5	86,3	18,98	-4,97

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

Komentarz:

- Podobnie jak właściwie wszystkie małe i średniej wielkości rynki, i ten jest mocno skonsolidowany. Szczególnie w segmencie ruchu linii sieciowych. Tu zdecydowanie dominuje Grupa LH, a Turkish Airlines uzupełnia jej ofertę w odniesieniu do przewozów do Azji, na Bliski Wschód i do Afryki.
- Wyjątkowo mocna jest, wśród tanich linii, pozycja Wizz Aira i Ryanaira. I zwróćmy uwagę, że w bardzo szybkim tempie irlandzki przewoźnik goni węgierskiego lidera.
- Rynek bułgarski mocno odczuł utratę ruchu wakacyjnego z Rosji i Ukrainy, ale dzięki dwóm tanim liderom, lukę wypełnił dodatkowy ruch z Europy Zachodniej i Środkowej.

Albania

Tabela 3. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Wizz Air	3 037,6	2 154,3	57,67	+51,96
Albawings	461,0	168,5	8,75	-2,33
Air Albania	343,4	713,6	6,52	+3,90
easyJet	75,4	-	1,43	+1,43
Eurowings	37,6	211,2	0,71	+0,39
Razem wszystkie tanie linie	4 169,0	249,5	79,17	+11,52

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

Uwaga:

- W sezonie 2019 dość duży udział w rynku miały mniejsze tanie linie – Blue Panorama i Ernest Airline.

Tabela 4. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Grupa Lufthansy	452,8	194,3	8,60	-0,83
ITA/Alitalia	121,0	59,3	2,20	-5,77
IAG/BA	100,8	147,3	1,91	-0,86
LOT	61,0	-	1,16	+1,16
Grupa Emirates	36,6	-	0,70	+0,70
Razem liderzy sieciowi	772,2	152,8	14,66	-5,80

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

Uwaga: porównujemy dane dla włoskiej linii ITA z danymi dotyczącymi Alitalii.

Ten pierwszy przewoźnik zastąpił na rynku włoskim tradycyjnego narodowego przewoźnika tego kraju.

Komentarz:

- Albania to wciąż rynek niszowy, ale z ogromnym potencjałem ruchu wakacyjno-turystycznego. Udowodnił to Wizz Air ogromnie inwestując w oferowanie (liczbę foteli w tysiącach). Wykorzystuje tu zarazem nieobecność Ryanaira.
- Praktycznie prawie całą globalną ofertę dla ruchu sieciowego, tranzytowego zapewnia Grupa Lufthansy, uzupełniana przez BA (British Airways). Swoistą ciekawostką jest fakt operacji brytyjskiej linii z wyjątkowo drogiego lotniska LHR (Port lotniczy Londyn-Heathrow). Jak widać, po kryzysie pandemicznym, wciąż ma możliwości wprowadzania nowych rejsów, czyli tak zwane luzy slotowe.

- To, obok Słowacji, jedyny rynek w regionie, którego nie obsługuje Turkish Airlines. Z kolei, tania linia turecka Pegasus operuje na tanie istambulskie lotnisko SAW (Port lotniczy Sabiha-Gökçen).

Łotwa

Tabela 5. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Ryanair	941,4	143,1	17,88	+6,92
Norwegian	231,6	97,4	4,40	+0,44
Wizz Air	158,8	36,4	3,02	-4,25
Transavia	31,0	-	0,59	+0,59
Razem wszystkie tanie linie	1 511,0	111,8	28,69	+6,16

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

Tabela 6. Największe linie sieciowe

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Air Baltic	3 286,0	86,0	62,40	-1,25
Grupa Lufthansy	136,0	89,9	2,58	+0,06
Finnair	114,0	121,3	2,16	+0,59
Turkish Airlines	92,8	122,8	1,76	+0,50
LOT	79,0	77,0	1,50	-0,21
Razem liderzy sieciowi	3 593,8	87,4	70,41	-0,30

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

Komentarz:

- Łotwa to ciekawy, specyficzny rynek. Pomimo niewielkiej liczby ludności i braku większych atrakcji turystycznych, zajmuje wysokie miejsce w regionalnym rankingu. To w ogromnym stopniu zasługa wieloletniej, konsekwentnej strategii linii Air Baltic (BT) i świetnie z nią współpracującego lotniska w Rydze. Jej udział w rynku jest na niezwykle wysokim poziomie, nieporównanie wyższym niż LOT-u w Polsce. Air Baltic to przewoźnik hybrydowy łączący elementy taniej linii i sieciowej. Uczynił z Rygi lokalny, główny hub dla trzech krajów nadbałtyckich i tani hub dla Skandynawii i Finlandii. Wykorzystuje tylko jeden typ samolotu, bardzo nowoczesny i wyjątkowo efektywny kosztowo – Airbus 220.
- Wśród tanich linii dominuje Ryanair, a jego głównym konkurentem na rynku jest nie tania linia, ale właśnie BT.

- Z globalnych Grup obecna jest tylko Lufthansa, ale jej udział w rynku jest na wyjątkowo niskim poziomie.
- Finnair zwiększył oferowanie do czterech rejsów dziennie, w ramach strategii zwiększania aktywności w Europie, gdy załamał się jego główny rynek Europa – Azja, po zamknięciu trasy transsyberyjskiej.
- Jak prawie wszędzie, rozwija swoją ofertę Turkish Airlines, wykorzystując te same atuty, co w innych krajach w regionie. I nie przeszkadza znaczne oddalenie hubu w Istambule.
- LOT, przed wybuchem pandemii, był bardzo aktywny w krajach bałtyckich. Przejął nawet małą linię lokalną w Estonii. Obecnie, starając się poprawiać rentowność siatki, i tu redukuje do minimum ofertę. Zszedł do dwóch rejsów dziennie. A przed pandemią miał trzy operacje i dodatkowo do sprzedaży tranzytowych wykorzystywał dwa rejsy BT, które były objęte umową code-share z LOT-em.
- Aż trudno uwierzyć, ale zupełnie nieobecny jest SAS. Zszedł z rynku zupełnie, ale i przed pandemią jego oferta była minimalna. Nie wytrzymał konkurencji z BT.

Litwa

Tabela 7. Największe tanie linie

Linia/Grupa	Lato 2023	Indeks do Lata 2019	Udział w całym rynku (%)	Zmiana udziału w rynku (p.p.)
Ryanair	1 587,0	116,9	41,32	+9,90
Wizz Air	650,2	66,3	16,93	-5,76
Norwegian	113,5	120,0	2,95	+0,17
Razem wszystkie tanie linie	2 365,0	96,3	61,57	+4,68

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.)
Air Baltic	613,0	134,3	15,96	+5,39
Grupa Lufthansy	228,4	79,9	5,95	-0,67
LOT	207,0	72,4	5,39	-2,44
SAS	184,0	84,0	4,79	-0,28
Turkish Airlines	130,0	171,1	3,38	+1,62
Finnair	112,8	101,1	2,94	+0,36
Razem liderzy sieciowi	1 475,2	99,2	38,41	+3,98

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

Komentarz:

- Tu widzimy, jakie znaczenie dla rynku ma bazowanie linii nawet średniej wielkości. Łotwa ma znacznie mniej ludności niż Litwa, ale oferta jest znacznie bogatsza. Chociaż należy od razu zauważyć, że Air Baltic utworzył tu swoją drugą minibazę z kilkunastoma połączeniami europejskimi. Zwiększa swoją ofertę wykorzystując zmniejszoną aktywność konkurentów.
- Grupa LH, podobnie jak na większości rynków w regionie, zmniejsza swoje oferowanie starając się optymalizować rentowność połączeń. Decydujące znaczenie ma tu ograniczony popyt ze strony ruchu wysokopłatnego. W odróżnieniu od Rygi, do Wilna operuje nie tylko Lufthansa, ale i Austrian, i Swiss.
- LOT działa analogicznie, jak główny konkurent. Należy jednak podkreślić, że oferuje do pięciu rejsów dziennie, dzięki czemu ma bardzo bogatą ofertę tranzytową. Oczywiście na korzyść polskiej linii działa geografia – bliskość jej hubu.
- Turkish Airlines i na Litwie „idzie pod prąd”. Choćby na tym przykładzie widzimy, jak byłby aktywny w Polsce, gdyby nie restrykcje wynikające ze „starodawnej” umowy bilateralnej dającej możliwość LOT-owi maksymalnego ograniczania oferowania tureckiej linii.
- Ryanair zdobył już bardzo dużą przewagę nad węgierskim konkurentem. W lecie 2019 była ona w miarę niewielka. Podobnie jak w Polsce i na wielu innych rynkach regionalnych, ci dwaj giganci zdobyli pozycję dominującą.

Tabela 9. Sytuacja konkurencyjna oraz struktura sześciu najmniejszych rynków w 2023 r.

Rynek	Tanie linie				Linie sieciowe			
	Oferowanie i udział		Liderzy i udział		Oferowanie i udział		Liderzy i udział	
Macedonia	1540,0	76,40	W6	63,14	515,2	21,12	LH THY	8,90 7,83
Bośnia i Hercegowina	1340,0	63,10	W6 FR	30,07 13,76	777,6	36,64	THY LH	13,76 12,54
Estonia	493,4	24,90	FR	15,06	1470,8	73,65	BT LH AY LO	33,67 13,14 11,42 6,75
Czarnogóra	662,0	33,90	W6 FR	14,23 10,75	356,0	18,23	LH THY	9,07 6,82
Słowacja	1144,0	-	FR W6	70,60 15,27	106,0	8,07	LH LO	5,86 2,21
Słowenia	231,0	24,91	HV U2	6,58 6,19	608,6	-	LH THY	29,45 14,63

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

Objaśnienia skrótów: W6 – Wizz Air, FR – Ryanair, HV – Transavia, U2 – easyJet, LH – Grupa Lufthansy, THY – Turkish Airlines, BT – Air Baltic, AY – Finnair, LO – LOT.

We wszystkich tabelach sezon Lato 2023 lub oferowanie wyrażone jest w tysiącach foteli, a udział w procentach.

Komentarz:

- W tej tabeli pokazujemy, jaka jest struktura tych najmniejszych rynków, czyli jaki w nim udział mają tanie linie, a jaki przewoźnicy sieciowi. W kolumnach Liderzy najpierw pokazujemy, jaka na danym rynku jest największa linia sieciowa, a następnie, jaki jest jej udział, i tak samo – dla linii sieciowych, jaki one mają udział w rynku, i która z nich jest tam największa. W Macedonii, wśród linii sieciowych, bardzo ważnym graczem jest Turkish Airlines. Decyduje o tym bliskość portu w Istambule oraz względy kulturowe i religijne.
- W Tallinie jedną z trzech baz ma Air Baltic. Dzięki temu ma bardzo duży udział w rynku.
- W przypadku Czarnogóry duży udział ma JAT Airways (17,92%) i lokalna linia Air Montenegro (19,25%).
- Ogromne zmiany na rynku słoweńskim spowodowało bankructwo lokalnej linii – Adria. Istotna część ruchu zaczęła być obsługiwana przez lotnisko w Zagrzebiu.
- LOT jest obecny na rynkach, ale jedynie w Słowenii jego udział jest znaczący – 5,74%, w Macedonii jest to zaledwie 1,8%, a w Bośni i Hercegowinie – 1,26%.
- Bratysława i znaczna część rynku słowackiego są obsługiwane przez lotnisko w Wiedniu.

Podsumowanie

Dane o oferowaniu lotniczych linii rozkładowych w sezonie Lato 2023 pokazują, że popyt na przewozy pasażerskie w regionie Europy Środkowej wrócił do poziomu sprzed pandemii. Pod tym względem jest w znacznie lepszej sytuacji niż Europa Zachodnia.

Według prognozy organizacji ACI-Europe (*Airports Council International Europe*), zrzeszającej wszystkie główne europejskie porty lotnicze, w sezonie Lato 2023 ruch w tych portach będzie o ponad 7% mniejszy niż w 2019 r. Tu uwzględniane są również linie czarterowe.

Według danych IATA (*International Air Transport Association*), oferowanie wszystkich rozkładowych linii europejskich w marcu 2023 r. było o 7,4% mniejsze niż w marcu 2019 r. Pewne znaczenie ma fakt, że IATA podaje oferowanie w fotelo-kilometrach, czyli długość rejsów ma istotne znaczenie. Tymczasem na długich połączeniach między Europą i Azją trwa jeszcze głęboki kryzys. A to bardzo długie trasy. Jednak nie zmienia to faktu, że popyt w Europie Zachodniej dopiero zbliża się do poziomu przedpandemicznego.

O tak dobrej sytuacji w naszym regionie zdecydowały trzy czynniki:

- Struktura popytu. Mniejszy udział ruchu biznesowego, który odradza się dość powoli. Wiele wskazuje na to, że część podróży jest zastępowana nadal środkami komunikacji internetowej. Natomiast w przypadku popytu bardzo wrażliwego cenowo, efektywne są agresywne rynkowo działania ultratanich linii. Mamy tu do czynienia ze sprzężeniem zwrotnym. Wizz Air i Ryanair inwestują w rynki

w naszym regionie wiedząc, że mają tu jeszcze niewykorzystany potencjał rozwoju, a ich działania pobudzają popyt. W bardzo wielu przypadkach, szczególnie gdy mówimy o otwieranych połączeniach, jest to zupełnie nowy ruch.

- W wielu krajach naszego regionu bardzo ważny jest ruch etniczno-emigracyjny. Dotyczy to szczególnie dwóch najważniejszych – Polski i Rumunii. A ten popyt bardzo szybko wracał do poziomów przedpandemicznych.
- Atrakcyjność wakacyjno-turystyczna wielu krajów regionu, szczególnie położonych w jego części południowo-wschodniej. Tu zwraca uwagę sukces Albanii osiągnięty, w bardzo znacznym stopniu, dzięki aktywności Wizz Aira.

Niewątpliwie pobudzeniu popytu sprzyja bardzo ostra walka konkurencyjna dwóch ultratanich liderów. Dla Wizz Aira Europa Środkowa ma znaczenie fundamentalne, strategiczne. Musi zachować tu bardzo mocną pozycję rynkową, aby mieć jakąkolwiek szansę na realizację swoich planów awansu do absolutnej elity europejskiej. Właścicielom Grupy nie powiodły się plany przejścia drugiej największej taniej linii europejskiej – easyJeta. Natomiast wciąż ważne są ogromne zamówienia linii na nowe samoloty Airbus 321 neo. Przewoźnik planuje na koniec dekady mieć flotę składającą się z pięciuset samolotów, czyli tyle, ile ma obecnie Ryanair. Aby efektywnie wykorzystać tak ogromną flotę, linia musi być aktywna w całej Europie i mieć, na najważniejszych rynkach, bardzo duże udziały. Jednak nasz region pozostanie szczególnie ważny dla Wizz Aira. Tu jego marka jest świetnie znana. W Europie Zachodniej wciąż o to walczy.

Ryanair jest linią paneuropejską, ale ostatnie decyzje pokazują, że Europa Środkowa ma dla niego szczególne znaczenie. W sezonie letnim 2023 zwiększa tu oferowanie aż o 45% w porównaniu z 2019 r. Na wielu kluczowych rynkach, z Polską na czele, zdobywa pozycję absolutnego lidera, zdecydowanie dystansując Wizz Air. Gdyby nie Rumunia i Albania, to już teraz irlandzka linia wyprzedziłaby w regionie węgierskiego konkurenta.

W najbliższych sezonach czeka nas interesujący rozwój sytuacji. Wizz Air na kilku najważniejszych rynkach – poczynając od polskiego, będzie musiał zdecydowanie zwiększyć swoją aktywność. W przeciwnym wypadku grozi mu marginalizacja.

Radykalnie zmieniła się struktura rynku. Udział największych tanich linii wzrósł aż o ponad 9,5% do 65,4%. To fundamentalna zmiana. W kilkuletnim horyzoncie czasowym jest prawdopodobne, że linie sieciowe w minimalnym stopniu poprawią swoją sytuację lub przynajmniej zatrzymają proces zwiększania się przewagi tanich przewoźników. Powinno to nastąpić dzięki stopniowej normalizacji na ogromnym rynku przewozów Europa – Azja. Jednak zupełnie otwartym pytaniem, prawdopodobnie przez kilka lat, pozostanie kwestia dostępu europejskich przewoźników do trasy transsyberyjskiej. A sytuacja LOT-u, z powodów politycznych, będzie szczególnie trudna.

W całym regionie przyspieszył proces konsolidacji rynkowej. Szczególnie w odniesieniu do segmentu obsługiwanego przez tanie linie. Możemy już mówić o zdecydowanej dominacji dwóch liderów i marginalizacji pozostałych tanich przewoźników. Udział Wizz Aira i Ryanaira w łącznym oferowaniu w regionie wynosi prawie 61,7%, a szanse na istotne odwrócenie tego procesu są minimalne.

W przypadku linii sieciowych jest tylko jeden lider – Grupa Lufthansy. Szczególnie, gdy porównujemy możliwości przewozów tranzytowych. Udział LOT-u w oferowaniu w całym regionie jest znaczący, gdyż, jako jedyny przewoźnik sieciowy średniej wielkości, ma tu swoją bazę (hub), z której oferuje dość rozległą siatkę połączeń bezpośrednich.

Grupa Lufthansy dominację rynkową zawdzięcza bliskości swoich hubów oraz ogromnej siatce połączeń, które oferowane są jako wspólna oferta. I sytuacja ta będzie miała charakter trwały. Teza powtarzana w wielu oficjalnych dokumentach rządowych, że w naszym regionie, w odniesieniu do linii tradycyjnych panuje pustka, gdyż nie jest w nim położony żaden bardzo duży hub, wynika z niezrozumienia mechanizmu funkcjonowania systemów sieciowych. To, co jest bardzo ważne, to położenie geograficzne hubu. Widzimy to na wielu przykładach. Warszawa i LOT mają mocną pozycję konkurencyjną w krajach nadbałtyckich. Im dalej na południe, tym możliwości i oferta polskiej linii jest coraz bardziej ograniczona. Wiedeń i Monachium są korzystnie położone z punktu widzenia wszystkich rynków Europy Środkowej. W przypadku Istanbuhu układ jest odwrotny niż dla Warszawy – im dalej na południe tym pozycja Turkish Airlines jest silniejsza. Zwróćmy też uwagę, że dla tak ważnych przewozów tranzytowych pomiędzy rynkami w naszym regionie i Europą Zachodnią możliwości LOT-u są ograniczone, gdyż Warszawa jest położona w północno-wschodniej części Europy Środkowej.

Turkish Airlines swoją tak mocną pozycję konkurencyjną zawdzięcza dwóm elementom:

- Ogromnej siatce połączeń na Bliskim Wschodzie, do Azji i Afryki. W przypadku tras międzynarodowych jest ona najbardziej rozległa ze wszystkich linii na świecie.
- Osłabieniu możliwości linii europejskich oferowania przewozów tranzytowych Europa – Azja ze względu na zamknięcie trasy transsyberyjskiej. Przewoźnik turecki stara się to bardzo aktywnie wykorzystać.

Grupa Emirates, w istotnym zakresie, stosuje tę samą strategię rozwoju, co Turkish Airlines. W jej przypadku warto zwrócić uwagę na coraz szersze wykorzystywanie quasi-taniej linii flydubai do dowozu ruchu tranzytowego do hubu w Dubaju. Możliwości linii Emirates są ograniczone, gdyż operuje ona jedynie największymi samolotami szerokokadłubowymi – Airbus 380 i Boeing 777.

Na największych rynkach północnej i centralnej części naszego regionu oferta Grupy Air France/KLM staje się coraz silniejszą konkurencją dla oferty Grupy Lufthansy. Dotyczy to również Polski. A w tym tandemie, to linia holenderska jest szczególnie aktywna.

Właściwe zrozumienie nie tylko aktualnej sytuacji rynkowej i konkurencyjnej, ale przede wszystkim, trendów zmian jest konieczne przy podejmowaniu strategicznych decyzji dotyczących przewoźników lotniczych i rozwoju infrastruktury lotniskowej. Ryanair i Wizz Air zdecydowali się na ogromne zamówienia nowych samolotów, gdyż uznali, że wieloletnie trendy przesądzą o ich ogromnych możliwościach zwiększania udziału w europejskim rynku, jak również o coraz większej koncentracji rynkowej.

Wielkie linie sieciowe w naszym regionie szybciej wracają do poziomu oferowania sprzed pandemii niż w Europie Zachodniej, gdyż są przekonane o jego częściowo uśpionym potencjale.

Turkish Airlines zdecydował się na bardzo znaczące powiększenie swojej floty widząc, że wieloletnie trendy sprzyjają umocnieniu jego pozycji konkurencyjnej. Widzimy też, że Europa Środkowa zaczyna odgrywać w jego strategii coraz większą rolę. Już obecnie pozycja przewoźnika byłaby znacznie mocniejsza, gdyby nie ograniczenia wynikające z bardzo restrykcyjnej umowy lotniczej Polska – Turcja. THY (Turkish Airlines) niewątpliwie liczy na to, że w długim horyzoncie czasowym jego możliwości rozszerzania oferty w naszym kraju będą rosły i to zdecydowanie. Oznaczałoby to nowego, bardzo groźnego konkurenta dla PLL LOT.

I na koniec polski przewoźnik i Warszawa jako jego hub. Zaczniemy od pozytywów. Jeszcze przed pandemią LOT-owi sprzyjało zmniejszanie się liczby konkurentów, jeżeli chodzi o przewoźników sieciowych z naszego regionu. Wypadł Malev, Balkan, a pozycje CSA (Czech Airlines) i Taromu zdecydowanie osłabły. Wskutek pandemii zupełnie przestało się liczyć CSA, a Tarom nie jest dla LOT-u żadnym konkurentem. Taka sytuacja oznacza, że polska linia ma pozycję quasi-monopolisty na tak ważnych trasach jak: WAW (Lotnisko Chopina w Warszawie) – Praga / Budapeszt / Bukareszt / Sofia. Niektórzy z wymienionych przewoźników byli też, na niektórych trasach, dość agresywnymi konkurentami LOT-u, w odniesieniu do przewozów tranzytowych. Należy też podkreślić, że już tylko LOT oferuje w regionie rozległą siatkę połączeń interkontynentalnych.

Ta sytuacja powoduje, że polska linia jest i ma szansę pozostać ważnym graczem w regionie, jeżeli chodzi o przewozy tranzytowe na wybranych, ważnych rynkach, zarówno średnio-, jak i dalekodystansowych. Nie ma jednak szans na awans do grupy liderów paneuropejskich i globalnych.

Przesądzą o tym trzy kwestie fundamentalne, systemowe:

- Wielkość rynku macierzystego, którym jest aglomeracja warszawska i bardzo znaczna część Polski. Jest on wielokrotnie mniejszy od rynków Lufthansy, Air France, British Airways powiększonych o rynki przewoźników z odpowiednich grup, czyli Austrię, Szwajcarię, Belgię, Holandię, Hiszpanię, Irlandię itd.
- Trend konsolidacyjny, który w długim horyzoncie czasowym ogranicza szanse mniejszych linii na zwiększanie udziałów w rynkach, również przewozów tranzytowych.
- Położenie geograficzne Warszawy, które w znacznym stopniu zmniejsza możliwości przewozów tranzytowych na kilku ważnych rynkach, w tym, przede wszystkim, wewnątrz europejskich oraz północnoatlantycznych.

Warto wyjaśnić, dlaczego wielkość rynku macierzystego jest tak ważna. Aby zdecydowanie rozbudować hub w Warszawie, LOT musiałby w ogromnym stopniu rozszerzyć swoją siatkę połączeń, również interkontynentalnych. Wejść na wiele nowych, nieobsługiwanych rynków i wielkich aglomeracji w Azji, Ameryce Północnej, Środkowej i Południowej, w Afryce.

Przy małym rynku macierzystym, w ciągu kilku sezonów przewozowych, połączenia te byłyby głęboko nierentowne i LOT starałby się wypełniać rejsy ruchem tranzytowym odbieranym innym liniom dzięki agresywnej polityce taryfowej. Straty finansowe byłyby ogromne i polska linia nie miałaby gwarancji, że jej walka ze znacznie większymi konkurentami zakończy się powodzeniem.

Tabela 10. Wykaz ułatwiający korzystanie z zestawień przedstawionych i omówionych w pierwszej i drugiej części artykułu

Kraj	Tanie linie lotnicze	Sieciowe linie lotnicze	Uwagi
Polska	Ryanair Wizz Air Norwegian easyJet Jet2.com	LOT Grupa Lufthansy Grupa Air France – KLM Emirates i flydubai Grupa IAG SAS – Scandinavian Airlines Turkish Airlines	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena British Airways, Iberia, Aer Lingus
Rumunia	Wizz Air Ryanair Eurowings Blue Air	Grupa Lufthansy Tarom Turkish Airlines Air France – KLM LOT British Airways Qatar Emirates i flydubai	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena Rumuńskie linie Eurowings - własność Lufthansy
Węgry	Wizz Air Ryanair Eurowings easyJet Norwegian	Grupa Lufthansy Air France – KLM Grupa IAG Turkish Airlines LOT EK/FZ – Emirates i flydubai Qatar	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena British Airways, Iberia, Aer Lingus
Chorwacja	Ryanair easyJet Eurowings Wizz Air Norwegian Jet2com Transavia Vueling Volotea	Grupa Lufthansy Grupa IAG Grupa Air France – KLM Turkish Airlines LOT EK/FZ EK/FZ – Emirates i flydubai	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena British Airways, Iberia, Aer Lingus Eurowings – własność Lufthansy Transavia – własność KLM Vueling – własność IAG
Serbia	Wizz Air easyJet Eurowings Pegasus Air Montenegro Chair Airlines Ryanair Norwegian	JAT Grupa Lufthansy Turkish Airlines Emirates i flydubai Grupa Air France – KLM LOT Qatar	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena Eurowings – własność Lufthansy
Czechy	Ryanair Eurowings Wizz Air easyJet Transavia Vueling	Grupa Air France – KLM Grupa IAG Turkish Airlines Emirates i flydubai LOT Finnair Qatar	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena Eurowings – własność Lufthansy British Airways, Iberia, Aer Lingus

Kraj	Tanie linie lotnicze	Sieciowe linie lotnicze	Uwagi
Bułgaria	Wizz Air Ryanair Air Bulgaria easyJet Eurowings Jet2com Norwegian	Grupa Lufthansy Turkish Airlines LOT Grupa IAG Emirates i flydubai Qatar Grupa Air France – KLM	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena Eurowings – własność Lufthansy
Albania	Wizz Air Albawings Air Albania easyJet Eurowings	Grupa Lufthansy ITA/Alitalia IAG LOT Emirates i flydubai	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena ITA – rynkowy następca Alitalii British Airways, Iberia, Aer Lingus Eurowings – własność Lufthansy
Łotwa	Ryanair Norwegian Wizz Air Transavia	Air Baltic Grupa Lufthansy Finnair Turkish Airlines LOT	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena Transavia – własność KLM
Litwa	Ryanair Wizz Air Norwegian	Air Baltic Grupa Lufthansy LOT SAS Turkish Airlines Finnair	Lufthansa, Swiss, Austrian, Sabena

Źródło: opracowanie własne

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

Part two

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: offering, 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



**MAZOWIECKIE BIURO
PLANOWANIA REGIONALNEGO
W WARSZAWIE** ©



cytacja:

Serafin M., 2023, *Analiza struktury oferowania rozkładowych linii lotniczych w krajach Europy Środkowej. Część druga*, MAZOWSZE Studia Regionalne, 45, Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa, s. 37–49, <https://www.doi.org/10.21858/msr.45.02>
