

## RAPORT PRTL.pl

Oferowanie z i do Polski w okresie  
styczeń - październik 2011.

Opracowanie:  
Marek Serafin  
Zespół PRTL.pl

### Zaskakujący spadek oferowania na rynku polskim w roku 2011.

W poniższym materiale uwzględniamy dane ściągnięte z systemów rezerwacyjnych pod koniec lutego 2011 a więc są one bardzo aktualne. Zawarte są w nich wszystkie rejsy rozkładowe, krajowe i międzynarodowe. Nie dołączamy danych z dwóch ostatnich miesięcy roku, gdyż zdecydowana większość linii lotniczych nie podjęła jeszcze ostatecznych decyzji dotyczących swoich rozkładów lotów w sezonie zima 2011/2012.

#### 1/ Cały rynek Polski.

Tabela pokazująca oferowanie do Polski (ilość foteli i ilość rejsów) w trzech pierwszych miesiącach roku (ostatnie miesiące sezonu zimowego) oraz siedmiu miesiącach sezonu letniego. Podane też są indeksy zmian do tych samych okresów 2010.

Okres	Liczba foteli	Dynamika (%)	Liczba rejsów	Dynamika
I	1.748.032	0,9	15.525	0
II	1.586.537	-1,0	14.288	-1,3
III	1.863.059	-1,5	16.657	-0,8
Razem	5.197.628	-0,5	46.470	-0,7
IV	1.951.077	-3	16.626	-2,6
V	2.065.088	-2,6	17.704	-1,2
VI	1.981.982	-6,0	18.249	-5,0
VII	2.032.381	-5,4	17.518	-3,7
VIII	2.028.039	-5,0	17.499	-2,8
IX	2.016.414	3,1	17.386	3,8
X	2.044.245	0,8	17.621	0,4
Razem IV-X	14.119.226	-2,6	121.420	-1,8
Razem I-X	19.316.854	-2,1	167.890	-1,4

Dane te są niewątpliwie zaskakujące. Polski rynek rozwijał się w roku 2010 bardzo dynamicznie, znacznie szybciej niż cały rynek europejski. Indeks wzrostu ilości obsłużonych na polskich lotniskach pasażerów, uwzględniając również rejsy charterowe, wyniósł 8,1%. Gdyby nie zakłócenia operacyjne w kwietniu 2010 (wybuch wulkanu) oraz we wrześniu (remont pasa w Warszawie) to dynamika byłaby dwucyfrowa.

Sytuacja ekonomiczna Polski jest stabilna, ciągle rośnie siła nabywczą znacznej części ludności. Możemy więc powiedzieć, że to nie względy czysto rynkowe zadecydowały o decyzjach regularnych linii lotniczych prowadzących do zmniejszenia oferowania w roku 2011.

O takiej właśnie sytuacji przesądziły dwa zjawiska:

- spadek oferowania dwóch największych na naszym rynku tanich linii – Wizz Air i Ryanaira. Szczególnie radykalnie zmniejsza oferowanie irlandzki przewoźnik.
- wycofywanie się lub znacznie zmniejszanie oferowanie przez „średniaków” (easyJet, Norwegian, Air Berlin, Germanwings, Aer Lingus).

O obu tych sprawach powiemy nieco więcej w dalszej części artykułu.

Czy zilustrowana powyżej sytuacja musi prowadzić do spadku przewozów na rynku polskim w roku 2011?

Uważamy, że nie gdyż kilka zjawisk może przyczynić się do poprawy sytuacji:

a/ tanie linie mogą jeszcze zwiększyć oferowanie w sezonie letnim 2011. Jak wiemy mają one skłonność do podejmowania dość szybko radykalnych decyzji dotyczących swojej oferty przewozowej. Na przykład: oferowanie, które znalazło się w systemach rezerwacyjnych w końcu października 2010 i dotyczyło marca 2011 było aż o prawie 70 tys. foteli mniejsze niż to, które jest pokazane obecnie. Indeks spadku oferowania dla marca 2011 zmniejszył się z 5,4% do 1,5%.

**Uwaga:** wiemy już, że w marcu 2011 Ryanair dokonał niewielkiej korekty oferowania na plus. Jest ona opisana w komentarzach do poszczególnych tabel.

b/w sezonie zimowym 2010/2011 linie lotnicze zwiększają przewozy pomimo stagnacji lub nawet lekkich spadków oferowania, dzięki radykalnym poprawom swoich współczynników wykorzystania miejsc pasażerskich (patrz nasze kolejne barometry dla rynku polskiego- listopad, grudzień, styczeń)

c/prawdopodobnie rok 2011 będzie kolejnym rokiem rozwoju przewozów charterowych. Ich indeks wzrostu w roku 2010 wyniósł około 10%. Udział rynku charterowego w całym rynku przewozowym wyniósł niecałe 16%.

d/w bazie oferowania w roku 2010, dla maja, podane jest planowane oferowanie. Faktyczne było drastycznie zmniejszone – ze znanych powodów.

Niestety zbliżenie się indeksu wzrostu przewozów z rynku polskiego w roku 2011 do indeksu z roku 2010 (8,1%) oraz do prognozy ULC (9,32%) będzie bardzo trudne.

## 2/ Oferowanie według przewoźników.

Tabela pokazujące zmiany w oferowaniu czterech największych przewoźników z rynku polskiego oraz ich udział w łącznym oferowaniu.

Sezon Lato 2011.

Przewoźnik	Indeks zmian w %	Udział w łącznym oferowaniu w 2011	Zmiana udziału w porównaniu z 2010 - w ppct
LOT	8,2	29,8	3
Wizz Air	-3,0	22,0	-0,1
Ryanair	-20,2	17,5	-3,9
Lufthansa	5,3	8,9	0,7

Okres styczeń – październik 2011.

Przewoźnik	Indeks zmian w %	Udział w łącznym oferowaniu w 2011	Zmiana udziału w porównaniu z 2010 – w ppct.
LOT	8,9	29,7	3
Wizz Air	-3,6	21,8	-0,3
Ryanair	-15	18,1	-2,7
Lufthansa	8,0	8,8	0,8

Uwaga: W marcu 2011 Ryanair zdecydował o uruchomieniu nowych rejsów (Rzeszów-Hahn/Barcelona, Kraków Cagliari i Poznań – Madryt – łącznie około 15.500 foteli miesięcznie). W szczycie sezonu letniego zwiększą one planowane wcześniej oferowanie przewoźnika o około 4% a jego zmniejszenie oferowania, w porównaniu z letnimi miesiącami 2010 wyniesie niecałe 20%.

### LOT.

Wzrost oferowania wynika przede wszystkim z dwóch powodów:

- uruchomienia w trakcie roku 2010 szeregu nowych połączeń (Bratysława, Erewań, Kaliningrad, Tallin, Tbilisi, Damaszek, Kair, Bejrut (jako połączenie całoroczne) i Hanoi.

Nie miejsce tu na szczegółowa analizę zmian w siatce połączeń LOT-u, ale warto zauważyć, że praktycznie wszystkie nowe połączenia przeznaczone są głównie dla ruchu tranzytowego.

- zastępowania mniejszych samolotów – większymi. Indeks wzrostu ilości rejsów LOT-u w tym samym okresie – to tylko +4%. Szczególnie dużo wzrost oferowania z tego tytułu dotyczy rejsów krajowych – kilkanaście procent – gdyż z floty LOT-u odeszły mniejsze samoloty turbośmigłowe ATR-42.

**Wizz Air.**

Należy pamiętać, że od początku sezonu lato 2010 węgierski przewoźnik skokowo zwiększył oferowanie o prawie 30%. Najprawdopodobniej z powodu zbyt niskich współczynników wykorzystania miejsc pasażerskich dokonał korekty oferowania w dół już w drugiej połowie sezonu lato 2010.

Wizz Air wspólnie z Ryanair-em osiągnął dominującą pozycję na polskim rynku tanich przewozów. Może obecnie skoncentrować się na poprawie rentowności połączeń.

Przewoźnik szykuje się do wejścia na giełdę i na pewno wyniki finansowe mają dla niego najwyższy priorytet.

Wizz Air zmniejszy po raz kolejny oferowanie w szczycie sezonu w Warszawie (o ponad 25%), w Katowicach o około 10% a zwiększył między innymi w Gdańsku o ponad 15%.

**Ryanair.**

Tak znaczny spadek oferowania nie ma na pewno podstaw rynkowych.

Próbując zrozumieć decyzje przewoźnika można zwrócić uwagę na fakt, że nie ma on żadnej bazy w Polsce i planując oferowanie patrzy na rynek Polski głównie z perspektywy innych rynków. W roku 2011 dokonał bardzo znacznych relokacji oferowania przesuując je z rynku brytyjskiego i niemieckiego przede wszystkim do Hiszpanii i Francji. Dla rynku polskiego te dwa pierwsze rynki są zdecydowanie ważniejsze niż nowe, priorytetowe rynki irlandzkiej linii.

Dodatkowy element to ciągła gra, jaką Ryanair prowadzi z władzami samorządowymi o dotacje do swoich połączeń. Potwierdza to ostatnie porozumienie dotyczące połączeń z Rzeszowa. Spowodowało ono uruchomienie dwóch rejsów z Rzeszowa – patrz uwaga powyżej.

Cztery nowe połączenia wprowadzone do systemów rezerwacyjnych w marcu br. nie zmieniają jednak w sposób znaczący sytuacji bardzo znacznego, wręcz drastycznego ograniczenia oferty przewoźnika w roku 2011.

**Lufthansa.**

Bardzo duży wzrost oferowania na początku roku wynika z uruchomienia od lata 2010 połączenia Warszawa- Mediolan przez Lufthansę Italia.

Jak już wielokrotnie pisaliśmy, Lufthansa osiągnęła już wyjątkowo mocną pozycję na rynku przewozów tradycyjnych a w polskich portach regionalnych wręcz dominującą.

Dokonując jej oceny musimy pamiętać, że dzięki umowie code share z LOT-em nie tylko rejsy niemieckiego przewoźnika, ale również LOT-u mogą być wykorzystywane do zasilania niemieckich hub-ów. Warto zwrócić uwagę, że Lufthansa stopniowo rozwija ofertę z portów regionalnych do Dusseldorfu, który staje się jej dodatkowym, trzecim hub-em.

### Warszawa.

Dynamika zmiany oferowania w 2011 roku, udział Warszawy w łącznym oferowaniu z rynku oraz zmiana udziału w porównaniu z rokiem 2010.

Okres	Dynamika w porównaniu z 2010	Udział w całym rynku	Zmiana udziału w porównaniu z 2010,
I – X	4,1	49,3	3,0

Tak znaczny wzrost udziału Warszawy to przede wszystkim zasługa LOT-u, który znacznie zwiększa oferowanie, przede wszystkim ze swojego portu bazowego. Po okresie „wysyłania sygnałów” o planach dynamicznego rozwoju w portach regionalnych połączeń krajowych (tzw. bocznych) oraz międzynarodowych, przewoźnik wrócił do koncepcji koncentrowania się na swoim hubie.

Czy i w jaki sposób koncepcja ta będzie realizowana rozstrzygnie jednak dopiero zapowiadana prywatyzacja linii.

Drugi, co do wielkości operacji przewoźnik – Wizz Air znacznie zmniejsza oferowanie. W szczycie sezonu letniego ilość oferowanych foteli będzie mniejsza o ponad 25%.

Zmiany sytuacji, jeżeli chodzi o oferty w segmencie tanich przewozów oraz przewozów charterowych możemy oczekiwać dopiero po otwarciu lotniska w Modlinie.

### Dane o oferowaniu z pięciu dużych portów regionalnych w okresie I-X 2011.

Indeks zmian w oferowaniu, udział w łącznym oferowaniu linii regularnych oraz zmiana tego udziału w porównaniu z tym samym okresem 2010 w punktach procentowych.

Lotnisko	Indeks oferowania	Udział w oferowaniu łącznym	Zmiana udziału
Kraków	- 9,3%	14,3%	-1,2 ppct
Gdańsk	0,0%	13,4%	0,4 ppct
Katowice	-8,3%	9,3%	-0,6 ppct
Wrocław	-11,2%	7,8	-0,8 ppct
Poznań	-6,3%	6,2	-0.3 ppct

### Kraków.

Największy spadek oferowania planuje easy Jet – w szczycie sezonu letniego (maj-wrzesień) o prawie 30%. W tym samym okresie indeks oferowania Ryanaira to -8,5% a LOT-u to -16,2%.

Uwaga: podjęcie przez Ryanair w marcu decyzji o uruchomieniu nowego rejsu do Cagliari zmienia opisaną sytuację tylko nieznacznie. Spadek oferowania irlandzkiego przewoźnika wyniesie nie 8,5% a 2,6% a łącznego oferowania (też w okresie maj-wrzesień) nie 11,3% a 9,2%.

**Gdańsk.**

Utrzyma oferowanie na niezmiennym poziomie dzięki Wizz Air, który zwiększy oferowanie w szczycie sezonu letniego o ponad 15%. Indeks oferowania Ryanaira to -17%.

Znacznie wzrośnie oferowanie Lufthansy dzięki uruchomieniu trzeciego rejsu dziennie do Monachium.

**Katowice.**

Spadnie oferowanie Wizz Air i Ryanair w okresie maj-wrzesień. Indeksy spadku to odpowiednio 9,2% i 13%.

Wzrośnie, ale z niskiego poziomu oferowania LOT-u, głównie na rejsach krajowych.

Katowice mają mniejszą ofertę rozkładową niż Gdańsk, ale znacznie większy udział połączeń charterowych.

**Wrocław.**

Pomimo tak dynamicznego rozwoju przewozów w roku 2010 lotnisko odnotowuje tak głęboki spadek oferowania. Główny powód to ponad 30% zmniejszenie oferty przez Ryanair (w szczycie lata). Z trójki największych linii tylko LOT zwiększy oferowanie – o ponad 7% (w tym samym okresie).

Podobnie jak w przypadku wielu innych portów jest prawdopodobne, że tanie linie a szczególnie Ryanair, zdecydują się ostatecznie na zwiększenie oferowania w szczycie letnim. Jest na to wystarczająco dużo czasu z punktu widzenia możliwości sprzedaży.

**Poznań.**

Spadek oferowania pomimo wysokich i rosnących dynamik przewozów w drugiej połowie 2010.

Główny „winowajca” to Ryanair, który planuje ponad 30% ograniczenie oferty. Minimalnie wzrośnie oferowanie Wizz Air i bardziej znacząco LOT-u – o 6,5%.

W przypadku Poznania, podobnie jak Katowic, olbrzymie znaczenie będzie miał program charterowy z tego miasta. W szczycie sezonu letniego przewozy charterowe mogą stanowić nawet 40% łącznej liczby obsłużonych pasażerów.

**Uwaga:** podjęcie przez Ryanair w marcu decyzji o uruchomieniu połączenia letniego do Madrytu poprawia nieco sytuację. Oznacza zwiększenie planowanego wcześniej oferowania o 5,4%. W okresie maj- wrzesień spadek łącznego oferowania w porównaniu z 2010 wyniesie nie 11,2% lecz około 6,2%. Spadek oferowania Ryanaira w szczycie sezonu to około 23%.

**Mniejsze porty regionalne: Bydgoszcz, Łódź, Rzeszów i Szczecin.**

Ich oferowanie będzie na poziomie zbliżonym do oferowania w roku 2010. Jedynym wyjątkiem jest Rzeszów, który odnotowuje znaczny spadek oferty wskutek bardzo znacznego zmniejszenia oferowania przez Ryanair.

Jednak po zawarciu przez władze lokalne porozumienia marketingowego z irlandzkim przewoźnikiem sytuacja ta powinna ulec radykalnej poprawie.

**Uwaga:** w marcu 2011 Ryanair podjął decyzję o uruchomieniu w lecie dwóch połączeń z Rzeszowa do Barcelony i Hahn. Oznacza to, że łączne oferowanie w porcie wróci do poziomów z lata 2010.

#### Tanie Linie. \*

Tabela pokazująca udział tanich linii w łącznym oferowaniu i zmianę tego udziału w porównaniu z 2010 oraz udział Wizz Air i Ryanair-a w oferowaniu tanich linii.

Okres 2011	Udział tanich linii w łącznym oferowaniu	Zmiana udziału w ppct	Udział Wizz Air i Ryanair-a w oferowaniu tanich linii	Zmiana udziału
II	46,1%	-3,9 ppct	87,5%	5,9
VI	46,4%	-3,5 ppct	85,5%	1,0
X	46,4%	-3,0	85,4%	0,5

\*Tanie linie: Blue Air, Germanwings, Iceland Express, Air Berlin, Norwegian, Aer Lingus, easy Jet, Wizz Air/Wizz Air Ukraine, Sun d Or, Jet2com. Aer Lingus zaliczyliśmy do tanich linii głównie ze względu na rodzaj ruchu, jaki obsługują w Polsce oraz ze względów historycznych (w bazie danych ULC występują jako tania linia). Przewoźnik Sun d Or jest spółką charterową El AL ale jego oferowanie do Polski załadowane jest do systemów rezerwacyjnych, stąd taka klasyfikacja.

Tabela pokazuje dwa zjawiska. Znaczny spadek udziału w oferowaniu tanich linii wynikający zarówno z opisanego jest znacznego zredukowania oferowania Wizz Air i Ryanair-a jak i bardzo znacznego zmniejszenia oferowania przez **wszystkich** przewoźników średniej wielkości. Dlatego też pomimo redukcji oferty przez dwie największe tanie linie ich udział w łącznym oferowaniu wzrósł. Wzrost ten byłby jeszcze większy, gdyby nie znaczny wzrost oferowania linii Sun d Or. Pełna dominacja węgierskiej i irlandzkiej linii na rynku tanich przewozów jest już faktem. Mogą one podejmować dość radykalne i niespodziewane decyzje dotyczące oferowania do Polski nie obawiając się reakcji konkurencji.

Jak już pisaliśmy sytuacja może się jeszcze zmienić. Tradycyjne linie nie powinny dokonać żadnych istotnych zmian w swoim oferowaniu. Zupełnie inaczej wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o tanie linie. Obecnie ich oferowanie w szczycie sezonu jest zbliżone do pozostałych „bocznych” miesięcy sezonu letniego. Być może zdecydują się jednak na zwiększenie oferowania w tym okresie.

#### Oferowanie Polska – Niemcy.

Jest to zdecydowanie największy europejski rynek przewozów linii tradycyjnych. Dla LOT-u ma on strategiczne znaczenie.

Przykładowo: W czerwcu 2011 LOT będzie oferował 674 rejsy i 98.398 foteli. Lufthansa – 896 rejsów i 159.126 foteli. Udział LOT- u w oferowaniu: rejsy – 43%, fotele – 38,2%.

Udział oferowania Polska – Niemcy w łącznym oferowaniu tradycyjnych linii lotniczych (łącznie z krajowym) - 24,3%.



Jak widzimy Lufthansa zdobyła bardzo dużą przewagę w oferowaniu na tym kluczowym dla LOT-u rynku. W coraz mniejszym stopniu zmuszona jest do korzystania z rejsów LOT-u przy dowożeniu pasażerów do swoich hub-ów we Frankfurcie i Monachium.

#### **Krótkie podsumowanie.**

W segmencie **linii tradycyjnych** warto zwrócić uwagę na dwa zjawiska. Konsekwentne budowanie przez Lufthansę dominującej pozycji na rynku przewozów tranzytowych. Coraz szersza oferta własna Lufthansy oznacza, że jej zależność od możliwości wykorzystywania rejsów LOT-u jako dowozowych jest coraz mniejsza. LOT znacznie zwiększa oferowanie, szczególnie w pierwszej połowie roku pomimo bardzo trudnej sytuacji finansowej. W krótkim horyzoncie czasowym o realnych możliwościach kontynuowania tego trendu zadecyduje sytuacja sprzętowa i finansowa przewoźnika. Z tych punktów widzenia nie wydaje się to bardzo prawdopodobne. W dłuższym horyzoncie czasowym decydujące znaczenie będzie miał wynik zapowiadanego procesu prywatyzacyjnego.

Na rynku **tanich przewozów** trwał proces rosnącej dominacji dwóch największych tanich linii. Zjawiskiem nowym było ograniczanie przez nie oferowania w sytuacji, gdy trend rosnący popytu jest niepodważalny.

Sytuacja taka może się powtarzać w przyszłości, szczególnie, że nie widać żadnych „zagrożeń” dla dominującej pozycji Wizz Air i Ryanaira a dodatkowo linie tu unikają bezpośredniej konkurencji ze sobą.

Opracowanie:  
Marek Serafin  
Zespół PRTL.pl

#### **Uwaga końcowa:**

Prezentowany materiał ma charakter bardzo syntetyczny. Ponieważ dysponujemy pełną bazą danych dotyczącą oferowania w roku 2011 do Polski, osoby i instytucje zainteresowane bardziej szczegółowymi opracowaniami, dotyczącymi na przykład poszczególnych portów, proszone są o kontakt z naszym portalem.