

POLSKIEGO TANIEGO LATANIA DŁUGO NIE BĘDZIE



Zła sytuacja na rynku przewozów lotniczych, ostra konkurencja i duże ryzyko finansowe nie dają nadziei na stworzenie taniej linii lotniczej z polskim kapitałem. ✂ JOANNA DOBOSIEWICZ

U Po czterech polskich liniach lotniczych, które określano mianem tanich, słuch zaginął. Air Polonia zakończyła działalność w 2004 r., Direct Fly – w 2007, Centralwings w rok później. Ostatnia próba taniego latania, którą podjęła linia OLT Express, zakończyła się po kilku miesiącach – firma zawiesiła działalność w lipcu 2012 r.

Obserwacja światowych tanich linii lotniczych pokazuje, że osiągnięcie zysków z tego typu działalności nie przychodzi łatwo. Mniej si przewoźnicy często kończą bankrutem – tak było w przypadku SkyEurope Airlines. Nawet ci dominujący muszą liczyć się z możliwością porażki – w 2008 r. największy europejski tani przewoźnik, Ryanair, poniósł straty. Czy Polska ma szansę na tanią linię lotniczą, która będzie przynosiła zyski?

– Rynek lotniczy jest w dość trudnej sytuacji, odczuwają to zwłaszcza właściciele linii. Większość europejskich przewoźników notuje spadki przychodów i ujemne wyniki finansowe. Jest to związane z rosnącymi cenami paliwa oraz spowolnieniem tempa wzrostu popytu. Na polskim rynku, zdominowanym przez dwóch zagranicznych tanich przewoźników, były już próby uruchomienia taniej linii lotniczej opartej o polski kapitał, ale

z różnych powodów zakończyły się one niepowodzeniami. Nie spodziewam się, żebyśmy w najbliższym czasie mieli być świadkami pojawienia się nowych firm prowadzących taką działalność – twierdzi Bartosz Baca z firmy BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze.

Jak latać tanio?

– Jak pokazały wydarzenia z ostatnich tygodni związane z upadkiem linii OLT Express, wprowadzenie na rynek tak zwanej linii niskokosztowej jest przedsięwzięciem bardzo trudnym i związanym z dużym ryzykiem. Oferta linii OLT okazała się nierealnie tania i przynosiła narastające straty, które doprowadziły ją do bankructwa – komentują specjaliści z biura prasowego LOT.

Nie wszyscy jednak zgadzają się, że OLT Express powinien być określany jako tania linia lotnicza.

– OLT Express to nie był tani przewoźnik, oferował tylko niższe ceny biletów, poza tym nie spełniał kryteriów – mówi Bartosz Baca.

Tanie linie to nie konkurencyjne ceny przy najwyższym standardzie, lecz także niższe koszty przewozu – czyli najczęściej właśnie obniżenie standardu. Sposoby obniżania



Zastój.

W Polsce nie ma dobrych warunków do uruchamiania nowej linii lotniczej, niezależnie od tego czy miałby to być przewoźnik niskokosztowy czy przyjmujący inny model biznesowy – mówi Bartosz Baca z firmy BBSG Baca Gościniarek i Wspólnicy Doradztwo Gospodarcze.

kosztów przewozu są różne. Przede wszystkim korzystają z tańszych lotnisk, zwykle oddalonych od dużych miast. Pasażerowie nie mogą liczyć na wiele udogodnień, które oferują tradycyjni przewoźnicy – nie ma darmowych napojów i posiłków, jest znacznie mniej wygodnie – rzędy foteli ustawia się gęściej, by zmieściło się ich więcej. Tańsze bilety najczęściej też trudniej zwrócić lub zmienić termin rezerwacji.

Silna konkurencja

Tanie linie lotnicze w Polsce działają i to z powodzeniem, jednak nie są to polskie linie. Aż 85 proc. rynku lotniczego zdominowały dwie firmy – Ryanair i Wizz Air – czyli wielcy światowi przewoźnicy. Ich silna pozycja jest jedną z przyczyn, które blokują pojawienie się polskiego taniego przewoźnika.

– Jest oczywiście możliwość powstania linii lotniczej z polskim kapitałem, ale nie ma zainteresowania wśród inwestorów, ponieważ zbyt silna jest konkurencja zagranicznych przewoźników, głównie Ryanaira. Potwierdza to również brak zainteresowania przewoźnikami w Polsce ze strony innych zagranicznych linii niż Ryanair i Wizz Air. Ryzyko konfrontacji jest zbyt duże – tłumaczy dr Tomasz Dziedzic z Instytutu Turystyki.

Tylko polskie niebo?

Specjaliści widzą cię szansę na powstanie tego typu linii, ale wyspecjalizowanych wyłącznie w przewozach krajowych. Jednak nawet obsługa linii krajowych nie budzi zainteresowania polskich inwestorów. Zorganizowanie tanich przewozów krajowych wiązałoby się z zaangażowaniem sporego kapitału początkowego i z długim czasem oczekiwania na zysk.

– Nasi potencjaliści zbyt szybko chcą zarobić duże pieniądze. Do stworzenia taniej linii krajowej trzeba byłoby sporo dołożyć na początku, a nikogo na to nie stać. Większe są szanse na uruchomienie takich przewozów z kapitałem zagranicznym, choć na razie i na to się nie zanosi – mówi Tomasz Dziedzic.



WPROWADZENIE NA RYNEK
LINII NISKOKOSZTOWEJ JEST
PRZEDSIĘWZIĘCIEM BARDZO
TRUDNYM I RYZYKOWNYM