

ŁAWICA POTRZEBUJE POŁĄCZEŃ – raport 2016

Przedstawiamy krótki raport nt. stanu połączeń lotniczych na poznańskiej ławicy oraz wydarzeń, jakie miały miejsce w zakresie zmian w strukturze siatki lotniczej z Poznania w 2016 roku.

Opracowanie: Rafał Jankowiak, Paweł Sowa

Grafiki: Jacek Jarzina

Stowarzyszenie „Inwestycje dla Poznania”

1. ROZCZAROWANIA ROKU 2016

Sezon letni 2016 przyniósł rozczarowanie wynikami poznańskiego lotniska. Stało się tak głównie ze względu na zawirowania na rynku przewozów czarterowych, od których ławica jest dość mocno zależna. Ta zależność, w połączeniu z niewystarczającą ofertą lotniska w zakresie połączeń regularnych (zarówno linii tradycyjnych, jak i niskokosztowych) powoduje, że nadal nie jest wykorzystany potencjał Poznania i Wielkopolski na rynku przewozów lotniczych.

Duży udział lotów czarterowych nie zawsze przekłada się na wzrost liczby pasażerów ze względu na niestabilność polityczną. Dla przykładu w 2016 roku były to: zamachy i spadek atrakcyjności krajów basenu Morza Śródziemnego, jak m.in. Egipt czy Tunezja, Turcja, który zdecydował w konsekwencji o spadku ruchu turystycznego do tych krajów, uważanych odtąd za „kraje ryzyka”. Wyraźnie widoczne było to w wynikach za pierwsze półrocze 2016 r., kiedy ławica zanotowała spory spadek liczby pasażerów czarterowych.

Liczba pasażerów portu lotniczego w roku 2016 stan na 11 stycznia 2017		Liczba bezpośrednich regularnych połączeń lotniczych kierunki w sprzedaży na 11 stycznia 2017	
Warszawa (Chopin)	12 835 560	Warszawa (Chopin)	130
Kraków	4 983 645	Kraków	91
Gdańsk szacunek	3 941 000	Gdańsk	58
Katowice	3 221 261	Katowice	51
Warszawa (Modlin)	2 631 746	Warszawa (Modlin)	46
Wrocław	2 419 559	Wrocław	44
Poznań	1 710 216	Poznań	24

Ryc. 1. Liczba pasażerów oraz bezpośrednich regularnych połączeń lotniczych w siedmiu największych portach lotniczych Polski w 2016 r.

Jednocześnie w tym samym czasie wzrastała liczba pasażerów regularnych, głównie dzięki „efektowi Wizz Aira” – zbazowaniu w maju 2015 r. drugiego samolotu tej linii, z nowymi połączeniami. Ten efekt jednak skończył się pod koniec maja ub. roku, w pierwszą rocznicę powiększenia bazy. Zbyt mała liczba zapowiedzianych lub już uruchomionych nowych połączeń regularnych (jedynie: Korfu – tylko latem, oraz całorocznie Malta i Alicante) przy jednoczesnym skasowaniu innych tras (Majorka, Mediolan-Bergamo) nie dało podstaw do wzrostów założonych w liczbie pasażerów – 1,8 mln za 2016. Do osiągnięcia tej liczby zabrakło prawie 90 tysięcy podróży – za 2016 rok mamy ostatecznie 1710216 pasażerów. To ostatnie miejsce wśród dużych polskich lotnisk, które w 2016 roku osiągnęły poziom miliona pasażerów (por. ryc. 1.).

2. LOTNISKO FUNDAMENTEM ROZWOJU GOSPODARCZEGO

Lotnisko jest oknem na świat, bez którego nie ma mowy o długookresowym rozwoju gospodarczym miasta i regionu, a szczególnie branży turystycznej, przemysłu spotkań i kongresów oraz międzynarodowych centrów usług. To bardzo niebezpieczna sytuacja, zważywszy na targowe tradycje Poznania. To również utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu wielu Wielkopolan, którzy zmuszeni się korzystać z lepszej oferty innych lotnisk, wydając niepotrzebnie pieniądze i tracąc czas na dojazdy. To rzecz, która wymaga pilnych działań naprawczych. Najwyższy czas, aby lotnisko wykorzystało potencjał miasta i regionu.

3. ANALIZA TRENDÓW NA ŁAWICY 2016 - 2017

Wydarzenia na plus:

- zwiększenie oferowania PLL LOT na trasie do Warszawy (dodatkowe rejsy w weekendy, umożliwiające przesiadki na trasy dalekodystansowe),
- kontynuacja lotów do Edynburga również w sezonie zimowym (Ryanair),
- czwarta rotacja w tygodniu do Dublina w okresie zimowym,
- piąta rotacja w tygodniu do Doncaster-Sheffield (Wizz Air) – tylko w szczycie sezonu letniego,
- dodatkowa, trzecia rotacja do Eindhoven (od II połowy maja 2017),
- uruchomienie lotów do Birmingham (Wizz Air) w grudniu 2015,
- zwiększenie liczby czarterów,
- uruchomienie lotów wakacyjnych na Maltę i Korfę oraz uruchomienie rejsów do Alicante (Ryanair)

Wydarzenia na minus:

- likwidacja lotów do Dusseldorfu (Eurowings) oraz Mediolanu-Bergamo (Wizz Air),
- ograniczenie lotów do Kopenhagi (SAS) – najpierw z 3 do 2, a od jesieni 2016 do zaledwie 1 dziennie (oprócz sobót),
- likwidacja lotów do Oslo-Rygge (związana z zamknięciem tego lotniska – decyzja niezależna od Ławicy),
- ograniczenie lotów do Barcelony w rozkładzie zimowym z 2 do 1 rejsu tygodniowo,
- zniknięcie sezonowego połączenia na Majorkę (czy Malta jest jego zamiennikiem?),
- znaczące ograniczenie (w stosunku do zapowiedzi) oferty Wizz Aira w okresie jesienno-zimowym 2016/17 (Sztokholm: z 3 do 2 rejsów tygodniowo, Londyn z 12 do 9 tygodniowo)

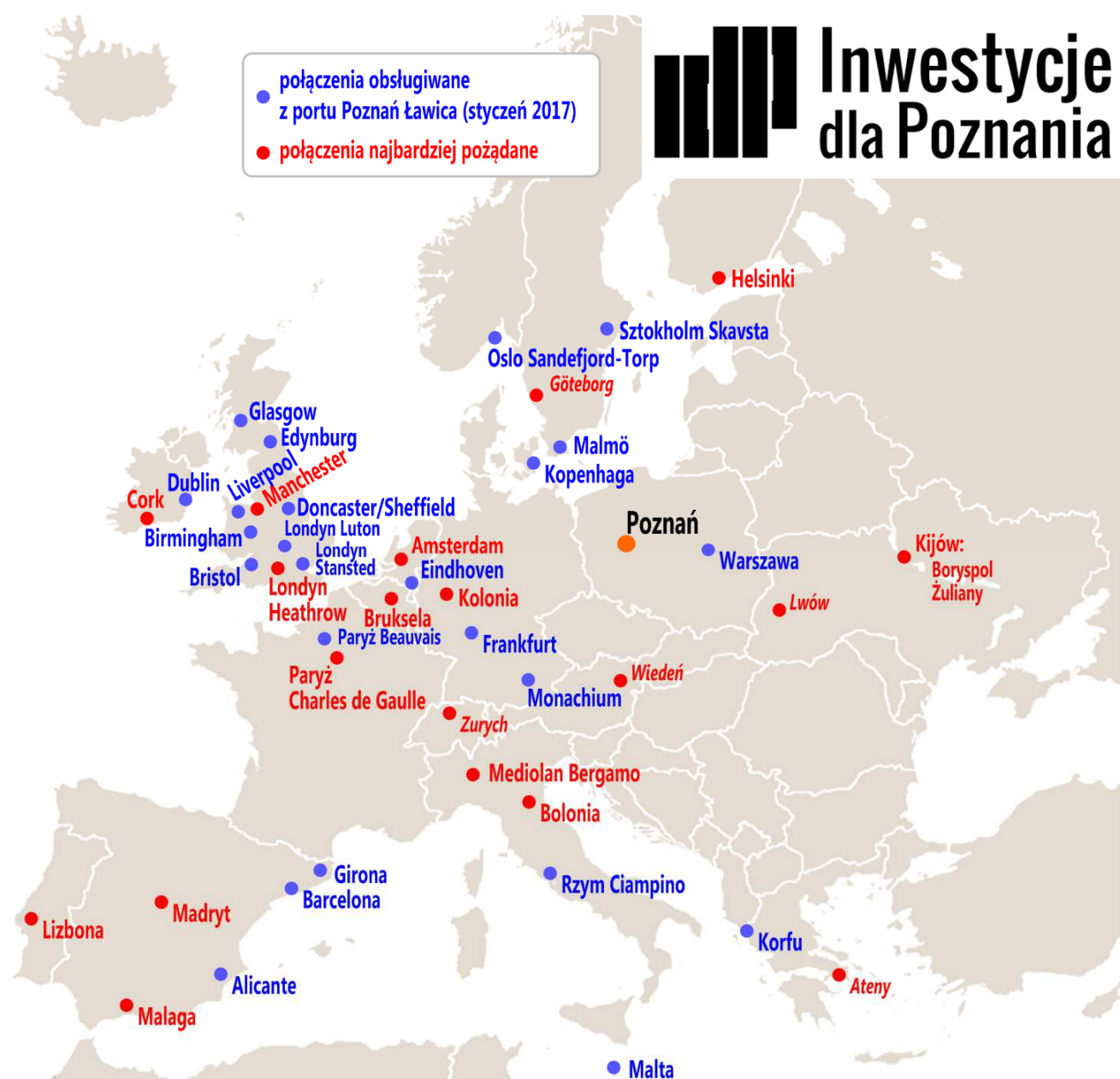
4. POTRZEBA ROZWOJU

Uważamy, że Poznań powinien rozwijać ofertę zarówno linii tradycyjnych, jak i niskokosztowych, które zapewnią nam połączenia do dużych węzłów przesiadkowych, będących jednocześnie największymi i najsilniejszymi gospodarczo miastami kontynentu (np. Amsterdam,

Paryż, Londyn [Heathrow], a także Mediolan, Madryt, Lizbona). Istotne są też kierunki uważane za turystyczne, które jednak są dużymi miastami, skąd mogą pochodzić turyści ściągający do naszego regionu (Ateny, Malaga), oraz emigracyjne (Cork, miasta skandynawskie, miasta Ukrainy – dla pracujących w Wielkopolsce Ukraińców).

Najbardziej pożądane kierunki linii tradycyjnych – wg kolejności:

1. Amsterdam
2. Londyn Heathrow
3. Paryż Charles de Gaulle
4. Helsinki
5. Kijów Boryspol



Ryc. 2. Najbardziej pożądane kierunki lotów z Poznania – stan na styczeń 2017 r.

Najbardziej pożądane kierunki lotów lowcostowych – wg kolejności:

1. Madryt
2. Lizbona
3. Belfast lub Cork [drugi kierunek do Irlandii]
4. Bruksela lub Charleroi [Belgia]
5. Mediolan (Bergamo) lub Bolonia [północne Włochy]
6. Kijów-Żuliany
7. Manchester
8. Bergen
9. Malaga
10. Kolonia, Dusseldorf lub Dortmund [Nadrenia Północna – Westfalia]

Ponadto pożądane są również połączenia do innych miast: Aten, Goteborga, Lwowa, Wiednia i Zurychu.

5. BŁĘDY Z PRZESZŁOŚCI

W ostatnich kilkunastu latach zdarzało się, że poznańskie lotnisko oraz jego właściciele nie zauważali zmian zachodzących na europejskim rynku lotniczym. Wydaje się że nie doceniano siły przewoźników niskokosztowych. Ich potencjał wykorzystały inne polskie lotniska. Szczególnie dobrze widać to na przykładzie Katowic, Krakowa, Gdańska i Wrocławia, gdzie często rozwój ruchu niskokosztowego przekładał się następnie na zwiększenie oferty przewoźników tradycyjnych. Wydaje się, iż kilka razy stracono szansę na przyciągnięcie bazy Ryanaira lub większą obecność Wizz Aira (Gdańsk – 5 zbazowanych samolotów Wizz Aira, 2 Ryanaira, Katowice – 5 Wizz Aira, Wrocław – 1 Wizz Aira i już 3 Ryanairy, Kraków – 3 Ryanairy, wkrótce prawdopodobnie czwarty).

Nie można polegać na rozwoju Warszawy czy Berlina jako lotnisk dla Wielkopolan. Mimo wszystko odległość 300 km jest sporym utrudnieniem, a dla rozwoju przemysłu spotkań i konferencji jest ogromną barierą (bardzo często wymogiem organizacji konferencji jest maksymalna odległość do 100 km od lotniska z dobrą ofertą lotów). W tej chwili naszą przewagą jest doskonała infrastruktura targowa, co nie znaczy, iż inne polskie miasta nie mogą sobie takiej zbudować i przejść atrakcyjny finansowo sektor gospodarki. Czas przyjąć strategię zdecydowanych kroków w celu budowy silnej oferty własnego portu.

6. KONKURENCJA NIE ŚPI

Inne duże miasta w Polsce o wiele wcześniej zrozumiały potrzebę inwestowania w rozbudowę siatki połączeń. Wiedziały że wiązać się z tym pewne koszty, które są jednak dalekosiężną inwestycją, prowadzącą do zwiększenia przychodów lotniska. Wynika to ze zwiększenia się liczby pasażerów, którzy nie tylko korzystają z usług portu lotniczego, ale również podmiotów wynajmujących tam powierzchnię. Kolejny zysk to zwiększenie ruchu przyjazdowego, w dużej mierze pozyskanie nowych turystów, którzy wydają swoje pieniądze w mieście i regionie. Są to ogromne

sumy sięgające kilkuset euro dziennie zasilające różne podmioty gospodarcze oraz ludzi pracujących w szeroko rozumianej branży turystycznej (hotele, restauracje, transport) i z nią kooperujących.

Pozyskanie danych o wysokości i rodzaju wsparcia udzielanego przez miasta i regiony liniom lotniczym jest trudne. Z dostępnych opracowań wynika, iż trzeci co do ruchu pasażerskiego port lotniczy w Polsce (Gdańsk) inwestował w latach 2006-12 średnio ok. 10 mln złotych rocznie (dane: raport portalu pasazer.com: „Haracz czy reklama? Dopłaty dla linii” z 13/02/2013). Liczba pasażerów w Gdańsku wzrosła do prawie 4 mln w 2016 roku (!). Tamtejsze lotnisko przyniosło zysk w wysokości ok. 24 mln złotych za 2015 r. Stało się tak dzięki zastosowaniu prostej zasady, którą można streścić: „więcej pasażerów = więcej przychodów”, którą warto zastosować w Poznaniu. Korzyści płynące dla Gdańska z inwestowania w rozwój siatki połączeń lotniczych są już dziś łatwo mierzalne, a miasto staje się coraz bardziej rozpoznawalnym i atrakcyjnym miejscem na mapie Europy Środkowo-Wschodniej. Zwiększa się non-stop oferta linii tradycyjnych, pomimo ogromnego rozwoju linii niskokosztowych (przypominamy o tym, że w Gdańsku zbazowanych jest 5 samolotów linii Wizz Air) – dzieje się tak ze względu na efekt synergii.

7. STATYSTYKI ZA 2016 – POZNAŃ NA TLE POZOSTAŁYCH POLSKICH LOTNISK

Liczba pasażerów – stan danych na 11 stycznia 2017, kursywą nieoficjalny szacunek:

1. Warszawa	12 835 560
2. Kraków	4 983 645
3. <i>Gdańsk</i>	<i>3 941 003</i>
4. Katowice	3 221 261
5. Modlin	2 631 746
6. Wrocław	2 419 559
7. Poznań	1 710 216

Liczba bezpośrednich regularnych połączeń lotniczych (przewoźnicy tradycyjni i niskokosztowi, bez czarterów) – stan na 11 stycznia 2017, kierunki w sprzedaży

1. Warszawa – 130
2. Kraków – 91
3. <i>Gdańsk – 58</i>
4. Katowice – 51
5. Wrocław – 46
6. Modlin – 44
7. Poznań – 24

Niniejszym apelujemy do wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za ławicę (władze lotniska, miasta i regionu) o podjęcie działań, które doprowadzą do poprawy tej niekorzystnej sytuacji. To wspólne, ponadpolityczne zadanie, wymagające współpracy. Jesteśmy do dyspozycji, gotowi dzielić się spostrzeżeniami, jako pozarządowa organizacja zajmująca się tematyką połączeń lotniczych od 2006 roku.

POST SCRIPTUM

Bez nowych połączeń w bieżącym roku, utrzymanie wyniku za 2016 może być bardzo trudne. Na chwilę obecną analiza oferowania na 2017 nie wygląda pocieszająco... Rozkład letni 2017 póki co przynosi mniejszą liczbę rotacji na niektórych kierunkach w stosunku do 2016 – mowa zarówno o Ryanairze, Wizz Air’rze jak i SASie. Według naszych obliczeń oferowanie będzie mniejsze o około 86 tysięcy miejsc – czyli może się przełożyć na spadek ok. 60-65 tysięcy pasażerów.

Ryanair lato 2016		Ryanair lato 2017	
RYG	3	ALC	2
CIA	2	CIA	0
GRO	2	GRO	2
MLA	2	MLA	2
CFU	1	CFU	1
EDI	2	EDI	2
LPL	2	LPL	2
BRS	2	BRS	2
STN	7	STN	7
DUB	4	DUB	4
razem	27	razem	24

Ryc. 3. Oferowanie Ryanaira na sezon letni 2017 w Poznaniu – stan na 11 stycznia 2017 r.

Ryanair – oferowanie na lato 2017 mniejsze o ok. 34,0 tys.

SAS – brak rotacji nocnej (Kopenhaga) – ubędzie 25,3 tys.

Wizz Air – oferowanie mniejsze o ok. 27,0 tys. miejsc, gdyż w niskim sezonie 30 rotacji/tygodniowo, w szczycie 35 rotacji (w 2016 było odpowiednio: 33 i 37)