

Bartłomiej MORGA<sup>1</sup>

## TANIE LINIE LOTNICZE NA TRASACH DALEKODYSTANSOWYCH - SYTUACJA OBECNA I PERSPEKTYWY ROZWOJU

**Słowa kluczowe:** *rynek lotniczy; przewoźnicy niskokosztowi; samoloty pasażerskie, połączenia dalekodystansowe*

Niskokosztowe przewozy lotnicze w ostatnich latach stały się najszybciej rozwijającą się gałęzią pasażerskiego transportu lotniczego. W 2017 roku w Azji Południowej i w Azji Południowo-Wschodniej tani przewoźnicy osiągnęli ponad połowę udziału w rynku - w Europie i w Ameryce - jedną trzecią. Sukces modelu biznesowego wykorzystywanego przez sektor LCC na trasach krótkiego i średniego zasięgu jest niepodważalny. W artykule omówiono obecną sytuację i szanse na rozwój tańszych połączeń transkontynentalnych bazując na danych pochodzących z serwisu OAG Schedule Analyser, pozwalającego analizować m.in. zmiany w rozkładach lotów na przestrzeni lat.

### 1. WSTĘP

Wraz z rosnącą popularnością rynkową przewoźników niskokosztowych (w tekście oznaczanych też jako LCC od ang. Low-Cost Carrier), stopniowo pojawia się idea by spróbować przełożyć sprawdzony model biznesowy na połączenia dalekodystansowe. Historia pokazała jednak, że wdrażanie pomysłów, znanych z rynku połączeń krótko- oraz średniodystansowych na rynek połączeń dalekodystansowych jest bardzo trudne i wymaga wielu modyfikacji w ogólnie znanym na świecie modelu działania LCC.

Podstawowym problemem pojawiającym się przy próbie przeniesienia klasycznego modelu LCC jest utrata wielu kluczowych atutów, przynoszących na krótkich i średnich dystansach duże zyski. Rynek połączeń dalekodystansowych wiąże się bowiem z:

- a) brakiem możliwości wprowadzania krótkich postojów na lotniskach z uwagi na konieczność posprzątania maszyny i dłuższy proces tankowania,
- b) problemem wypełnienia szerokokadłubowej maszyny przy operowaniu z drugorzędnych lotnisk,

---

<sup>1</sup> Koło Naukowe Logistyki TiLOG, Politechnika Krakowska.

c) znacznie wyższymi oczekiwaniami pasażerów, którzy są w stanie zaakceptować brak darmowego serwisu pokładowego i mniejszy komfort maksymalnie na kilkugodzinnych lotach.

Tym samym, obserwatorzy rynku lotniczego są dziś świadkami coraz częstszego widoku linii niskokosztowych na największych europejskich lotniskach czy zabezpieczania się przed ewentualnymi problemami finansowymi poprzez różnego rodzaju umowy partnerskie lub działalność w ramach jednej, dużej grupy lotniczej. Powoli zanika również tendencja do wykorzystywania tego samego typu samolotu - coraz częściej przewoźnicy decydują się na korzystanie z dwóch bądź trzech wariantów maszyn, tak by lepiej wykorzystywać potencjał danej trasy.

## 2. POCZĄTKI OBECNOŚCI LINII NISKOKOSZTOWYCH NA TRASACH DALEKODYSTANSOWYCH

Pomysł przeniesienia koncepcji znanej z krótkich tras rzadko przekraczających 1500 km, na dłuższe trasy międzykontynentalne pojawił się niedługo po pierwszych sukcesach sektora linii niskokosztowych w Stanach Zjednoczonych, a wdrożony został w już w połowie lat 60. ub. wieku przez Sigurdura Helgasona, Islandczyka, który zdecydował się wykorzystać w biznesie strategiczne położenie Islandii między dwoma kontynentami. Jego pomysł opierał się na wykorzystaniu niewielkich - i co za tym idzie ekonomicznych - Douglasów DC-8, które jego linia - Loftleidir - wykorzystywała na trasie między Nowym Jorkiem a Europą z międzylądowaniem w Rejkiawiku. Helgason prowadząc politykę firmy zwaną: "We're slow but we're low" stał się na przestrzeni kilku kolejnych lat najczęściej wybieranym przewoźnikiem przez młodych ludzi, zyskując przy tym przydomek "Hippie Airline" [1].

Nieco inną strategię miał Freddie Laker, który w 1966 roku założył Laker Airways, będącą początkowo linią o charakterze czarterowym, która z czasem zmieniła się w regularnego przewoźnika. 15 czerwca 1971 roku Laker zgłosił do brytyjskiej Rady Licencjonowania Transportu Lotniczego, będącej poprzednikiem dzisiejszej Civil Aviation Authority, dokumenty, które miały mu pozwolić na uruchomienie pierwszego na świecie niskokosztowego połączenia transatlantyckiego między Londynem a Nowym Jorkiem, zwanego Skytrain. Pierwszy lot pod wspomnianą marką odbył się 26 września 1977, a na pokładzie 350-miejscowego Douglasa DC-10 podróżowało na wtedy 272 pasażerów. Bilety ustalono ostatecznie na 59 GBP co przekłada się na wysokość 336 GBP przy dzisiejszej wartości waluty [2].

Pojawienie się na rynku Laker Airways i Skytrain spowodowało nagły wzrost liczby pasażerów podróżujących między miastami i obniżenie cen konkurencyjnych przewoźników. W 1982 roku Laker niespodziewanie ogłosił bankructwo swojego projektu, który pozostawił za sobą 250 milionów GBP długu. Na tą sytuację złożyło się jednak kilka następujących czynników:

Laker Airways rozwijały się zbyt szybko pod koniec lat siedemdziesiątych i na początku lat osiemdziesiątych zamówiły maszyny Douglas DC-10 i Airbus A300, które zostały kupione za amerykańskie fundusze pochodzące ze zbyty wysoko oprocentowanych pożyczek. Dalsza dewaluacja funta spowodowała więc wzrost zadłużenia,

Firma była niedokapitalizowana i nie miała żadnego finansowego zaplecza, co poważnie osłabiło jej zdolność konkurowania z konkurentami, tj. z Pan Am, British Airways i Trans World Airways, co bezpośrednio doprowadziło ją do bankructwa w latach 1981-82 z powodu silniejszej finansowo konkurencji,

Uziemienie wszystkich eksploatowanych na świecie maszyn DC-10 poprzez cofnięcie świadectwa zdadności do lotu po katastrofie w Chicago wywołanej błędami konstrukcyjnymi tego typu samolotu.

Historia Laker Airways na wiele lat przekonała branżę, że niskokosztowy model biznesowy, sprawdzający się doskonale na trasach krótkiego i średniego zasięgu, jest ryzykowny pod względem finansowym na trasach długiego zasięgu.

### 3. ZMIANY NA RYNKU I POWRÓT DO IDEI TANICH LOTÓW NA DALEKICH DYSTANSACH

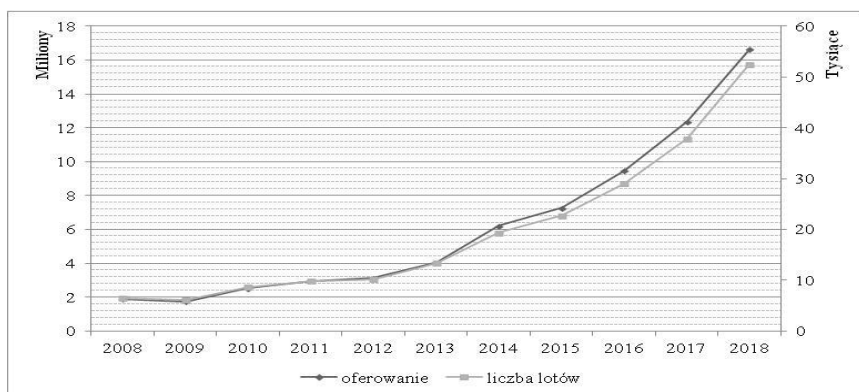
Do modelu linii niskokosztowych na trasach dalekodystansowych powrócono na początku drugiego tysiąclecia, po przeszło dwudziestu latach od upadku Laker Airways. Krótkotrwała działalność Oasis HongKong Airlines, które sprzedawały bilety na loty między Hong Kongiem a Londynem za 199 GBP oraz Zoom Airlines, które oferowały bilety na loty z Londynu do miast Kanady w cenie 89 GBP pokazały jednak, że mimo upływu lat rynek dalekodystansowych lotów pozostaje bardzo wrażliwy [3].

Sukcesu szukano także na innych kontynentach. W 2005 roku australijskie niskokosztowe JetStar Airways uruchomiły pierwsze połączenia międzynarodowe z Christchurch w Nowej Zelandii a rok później cały szereg połączeń z Brisbane, Melbourne i Sydney do miast Azji Południowo-Wschodniej, będących w zasięgu 10-godzinnego lotu z najmniejszego zamieszkanego kontynentu świata [4]. JetStar odniósł rynkowy sukces, jednak w porównaniu do Oasis Hong Kong Airlines oraz Zoom Airlines, został założony jako spółka zależna dominującej grupy lotniczej w Australii - Qantas, co pozwoliło mu uniknąć błędów popełnionych przez Laker Airways. Działanie to zostało powtórzone przy tworzeniu następujących linii: Scoot (spółka zależna Singapore Airlines), Jin Air (spółka zależna Korean Air), Eurowings (spółka zależna Lufthansy) czy LEVEL (spółka zależna IAG). Drugim modelem biznesowym wdrożonym pod koniec 2007 roku, było utworzenie odrębnego podmiotu w grupie silnego niskokosztowego przewoźnika lotniczego, który specjalizowałby się w trasach dalekodystansowych. Tak postąpiła po raz pierwszy Air Asia X, będąca spółką-córką Air Asia, wiodącego, pod względem floty i liczby kierunków docelowych, przewoźnika lotniczego Malezji [5].

#### 4. OPIS SYTUACJI BIEŻĄCEJ

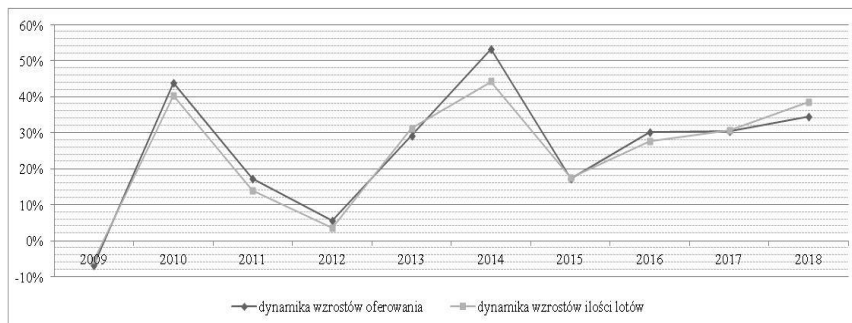
Według agencji Eurocontrol, trasy dalekodystansowe - z ang. *long-haul* - to trasy o długości przekraczającej 4000 km [6]. Ze względu na konieczność oddzielenia z analizy pojedynczych połączeń linii lotniczych, przekraczających wspomniany dystans, obsługiwanych przez przewoźników, których obszar działania koncentruje się głównie na połączeniach średniego zasięgu, zdecydowano się na analizie połączeń wykonywanych na dystansie min. 5000 km na przestrzeni lat 2008-2018 [7].

W 2018 roku 21 przewoźników niskokosztowych, spełniających powyższy warunek, na dalekodystansowych trasach wykona łącznie 52 528 lotów zapewniając przy tym 16 630 109 miejsc na pokładach swoich samolotów. Dla porównania, w 2008 roku, stanowiącym bazę wyjściową dla poniższej analizy, sześciu przewoźników wykonało 6 525 lotów, dostarczając tym samym 1 890 481 miejsc. Oznacza to, że w ciągu 10 lat oferowanie na połączeniach dalekodystansowych wzrosło o 780 proc., natomiast liczba połączeń urosła o 705 proc.



Rys. 1. Rozwój przewoźników niskokosztowych na długich dystansach  
Fig. 1. Development of low-cost carriers at long-hauls

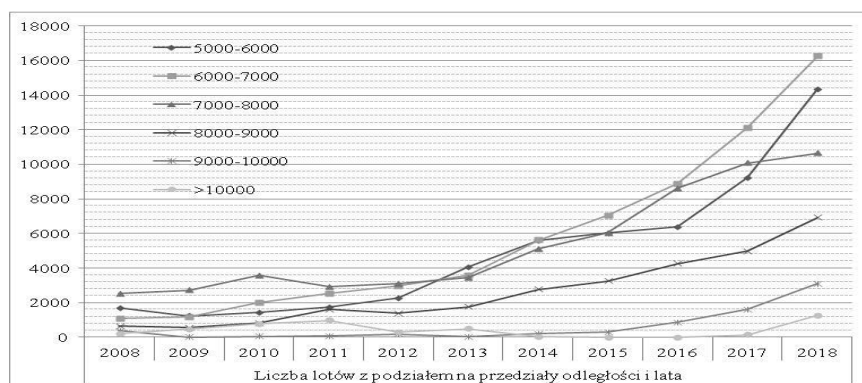
Największą dynamikę wzrostów w przypadku oferowania zaobserwowano między 2014 a 2013 rokiem - 53 proc. oraz między 2010 a 2009 rokiem - 44 proc. Jednocześnie, jak pokazuje Rys. 2., dynamika wzrostów liczby lotów nie zawsze odpowiadała dynamice wzrostów oferowania - choć w 2010 zaobserwowano podobnie wysoki, 40-proc. wzrost względem roku poprzedzającego, to w 2014 roku, można zauważyć poziom wzrostu rzędu 44 proc., tj. o 9 pkt. proc. mniejszy niż w przypadku wzrostu oferowania w tym samym roku. Różnica jest związana z tym, że w 2014 roku wprowadzono do eksploatacji sporo pojemnych samolotów.



Rys. 2. Dynamika wzrostów przewozów dalekodystansowych wykonywanych przez LCC

Fig. 2. Growth dynamics of long-haul performed by LCC airlines

Przeglądając się dokładniej powyższym danym, można zauważyć, że w stosunku do 2008 roku zmieniła się znacznie struktura lotów dalekodystansowych wykonywanych przez tanie linie lotnicze.



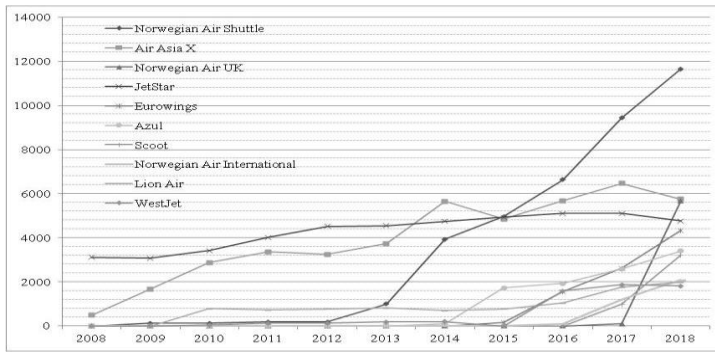
Rys. 3. Liczba lotów dalekodystansowych na poszczególnych dystansach

Fig. 3. The number of long-hauls on particular distances

Umieszczone w tabeli dane jednoznacznie wskazują, że na przestrzeni kilku ostatnich lat, na popularności zyskały zwłaszcza loty na dystansach rzędu 6000-7000 km. Ich liczba od 2008 wzrosła czternastokrotnie, a obecny udział na tle ogółu wynosi 31 proc., co oznacza, że niemal co trzeci lot wykonywany przez przewoźnika niskokosztowego odbywa się na dystansie tego rzędu. Niemal jedenastokrotnie wzrosła liczba lotów na dystansach rzędu 8000-9000 km i wreszcie - znaczący wzrost odnotowano w ciągu dwóch ostatnich lat w przypadku tras wykonywanych na dystansie 9000-10000 km i dłuższych. Wynika to w dużej mierze z wprowadzenia na trasy bardziej wydajnych niż dawniej samolotów szerokokadłubowych, które uczyniły poszczególne połączenia bardziej opłacalnymi dla LCC.

#### 4.1. PRZEWOŹNICY NISKOKOSZTOWI NA TRASACH DALEKODYSTANSOWYCH

Obecnie istnieje 21 tanich linii lotniczych wykonujących regularne usługi na trasach dalekodystansowych z wykorzystaniem samolotów szerokokadłubowych [8]. Na rysunku poniżej przedstawiono rozwój 10 największych z nich z wyszczególnieniem liczby lotów wykonywanych w okresie 2008-2018.



Rys. 4. Rozwój największych przewoźników niskokosztowych operujących na długich dystansach  
Fig. 4. Development of the largest low-cost carriers operating at long-hauls

Warto podkreślić, że pięć z dziesięciu najpopularniejszych w tym zakresie przewoźników na rynku istnieje pięć lat i krócej. Uwagę zwraca też ekspansja Norwegiana, który połączenia w ramach spółki Norwegian Long Haul realizuje pod kodem lotniczym Norwegian Air Shuttle, Norwegian Air UK oraz Norwegian Air International. W roku bieżącym linia realizuje 36,9 proc. wszystkich połączeń dalekodystansowych.

#### 5. WYDAJNIEJSZE SZEROKOKADŁUBOWE KONSTRUKCJE POZWOLĄ DALEJ ROZWIJAĆ RYNEK?

Jedną z ważniejszych kwestii warunkujących rozwój sektora niskokosztowego jest zaferowanie wysoce wydajnego samolotu, który dzięki np. zmniejszonej masie własnej, będzie w stanie zużywać mniej paliwa, co przełoży się na potencjalny zysk. Wraz z powolnym wycofywaniem z rynku bardziej paliwożernych, czterosilnikowych samolotów w imię bardziej dopracowanych, dwusilnikowych konstrukcji, zdolnych oszczędzać paliwo, a przy tym pozwalających zabierać na pokład niewiele mniejszą liczbę pasażerów, na rynku pojawiła się szansa do powrotu idei taniego podróżowania na dłuższych dystansach.

### 5.1. AIRBUS A330NEO

Flotę 12 z 21 przewoźników niskokosztowych wykonujących loty na trasach dalekodystansowych stanowią obecnie samoloty z rodziny Airbus A330. Maszyny te zostały oblatane w 1992 roku i, choć zostały docenione dopiero po kilku latach obecności na rynku, uznawane są za niezwykle pojemne (egzemplarze użytkowane przez Lion Air mogą zabrać na pokład 440 pasażerów), a przy tym oszczędne, ciche i nowoczesne (instalowany system *fly-by-wire*, był w swoim czasie jednym z elementów wyróżniających maszynę na tle innych) [9]. Cechy te wykorzystano wiele linii niskokosztowych, mianując A330 podstawą swojej floty dalekodystansowej. W 2018 roku samoloty te wykonały 18 695 lotów, odpowiadając za 35,5 proc. wszystkich lotów dalekodystansowych. Jednocześnie zapewniły 6 426 798 miejsc, co stanowiło 38,6 proc. całości.

Program A330 ma przed sobą obiecującą przyszłość. Drugi największy obecnie przewoźnik niskokosztowy na rynku przewozów dalekodystansowych - Air Asia X - złożył zamówienie na 100 egzemplarzy drugiej generacji tego modelu - A330neo. Airbus zastosuje w niej nowoczesne silniki Rolls-Royce Trent 7000, które zmniejszą zużycie paliwa, jednakże prawie cała konstrukcja samolotu ma składać się z części używanych w tzw. A330ceo, tj. pierwszej generacji modelu, co pozwoli na kolejne oszczędności podczas przeglądów, czyniąc nową propozycję producenta z Tuluzy być może interesującą dla innych przewoźników z sektora LCC.

### 5.2. BOEING 787

Równie istotnym ogniwem w strukturze sektora przewoźników niskokosztowych było wprowadzenie boeinga 787. Maszyna ta została oblatana w 2009 roku, ale po raz pierwszy we flocie tanich linii lotniczych zadebiutowała dopiero cztery lata później. Dzięki użyciu po raz pierwszy w historii materiałów kompozytowych, które skutecznie zmniejszyły wagę samolotu oraz uczyniły go jeszcze wydajniejszym, dreamliner stał się popularny nie tylko pośród przewoźników czarterowych czy sieciowych latających na długich dystansach, ale także wśród przewoźników z sektora LCC. Rozwój swojej floty dalekodystansowej na Boeingach 787 oparły m.in. Norwegian, Scoot oraz JetStar. W obecnym roku dreamlinery wykonają łącznie 24 387 lotów, co stanowi 46,4 proc. wszystkich lotów dalekodystansowych wykonywanych przez linie niskokosztowe oraz zapewnią 7 984 972 miejsc, co stanowi 48 proc. ogółu. Jest to zatem najpopularniejsza obecnie maszyna użytkowana przez przewoźników z tego sektora.

Według przeprowadzonych obliczeń istnieje bardzo silna korelacja między wspomnianymi programami Airbusa i Boeinga (A330 i B787) a rozwojem rynku LCC na długich dystansach. W przypadku pierwszego z nich, współczynnik korelacji wynosi 0,976, natomiast w przypadku drugiego - 0,989.

## 6. SUKCESIE MOŻE DECYDOWAĆ TEŻ SZEROKA GAMA MODELI NA RYNKU

Historia rynku lotniczego pokazała, że odpowiedzią na rosnący popyt jest stworzenie samolotów szerokokadłubowych, które będą mogły jednorazowo przewozić na pokładzie więcej pasażerów niż wcześniej rozwijane maszyny wąskokadłubowe. Dlatego wraz z pojawieniem się pierwszych modeli samolotów z trzema rzędami siedzeń, tj. Boeing 747, Douglas DC-10, Lockheed L-1011, obsługa połączeń międzykontynentalnych przypadła wymienionym samolotom. Nieco później, pojawiła się tendencja do przydziału maszyn wąskokadłubowych jedynie na trasy krótko- i średniodystansowe - trasy dalekodystansowe zostawiono większym maszynom, a jedynym modelem dostępnym na rynku, który wykroczył poza ten schemat, był Boeing 757, umożliwiający loty np. z USA do Europy Zachodniej. Samolot ten był udaną konstrukcją, niemniej jednak nie wpasowywał się w ówczesne trendy i w rezultacie przegrywał - na rynku przewozów średniodystansowych z mniejszymi samolotami z rodziny MD-80 i boeingiem 737, a na rynku przewozów dalekodystansowych z większym Boeingiem 767 [10].

Wbrew temu co sądzono jeszcze kilkadziesiąt lat wcześniej, gdy nie doceniano w pełni możliwości Boeinga 757, historia zatoczyła koło i na początku obecnej dekady powrócono do prac nad rozwijaniem wąskokadłubowych samolotów w celu wykorzystania ich na dłuższych trasach. Takie perspektywy stwarzał już zresztą wprowadzony pod koniec lat 90. ub. wieku - Boeing 737NG, którego zasięg w najpopularniejszej wersji wynosił 5440 km, co pozwalało realizować loty na wybranych trasach dalekodystansowych. Ich ilość stanowiła jednak zaledwie 1,6 proc. wszystkich tras realizowanych przez Boeingi 737NG w 2017 roku - podobnie było w przypadku największego konkurenta tego samolotu - rodziny Airbusa A320 realizowała zaledwie 1 proc. wszystkich swoich tras na dalekich dystansach.

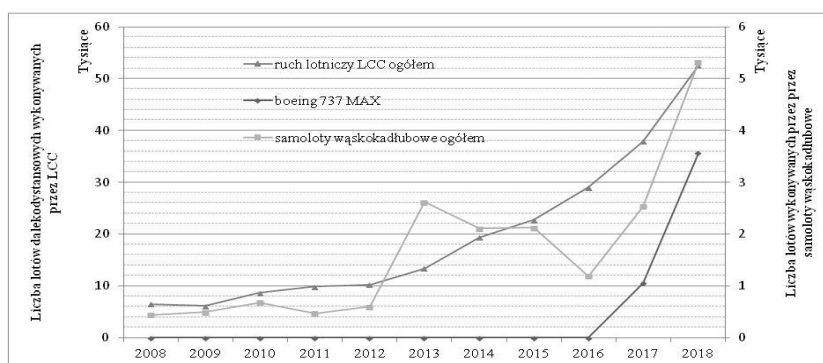
### 6.1. BOEING 737 MAX

Jednym z najlepszych dowodów na to, że branża poszerza grono potencjalnych odbiorców produkując najnowsze samoloty z rodzin A320 i B737 są m.in. prace prowadzone nad zwiększeniem zasięgów w obu tych modelach. Dla przykładu jeden z wariantów pierwszej generacji B737 - Boeing 737-200 posiadał maksymalny zasięg 4800 km. Przy produkcji wariantów kolejnej, drugiej generacji (Boeing 737 Classic) ten sam parametr uległ zmniejszeniu i wynosił maksymalnie niespełna 4400 km. W trzeciej generacji (Boeing 737 NextGeneration) zasięg maksymalny, dotyczący w wersji 737-600, podniesiono do 6000 km, natomiast nabywcom czwartej generacji, nazywanej Boeing 737 MAX, umożliwiono loty na dystansie nawet do 7000 km. Jakkolwiek najpopularniejsze warianty zarówno generacji 737NG jak i 737 MAX posiadają nieco słabsze możliwości (przykładowo



737 MAX 8 posiada zasięg 6500 km), to parametry te umożliwiają wykorzystywanie ich na lotach transatlantyckich np. między Wyspami Brytyjskimi oraz wybranymi miastami północno-wschodniej części Stanów Zjednoczonych [11].

Wprowadzenie do eksploatacji Boeinga 737 MAX 8 w 2017 roku stanowiło niewątpliwie impuls dla wykorzystania samolotów wąskokadłubowych na trasach dalekodystansowych przez przewoźników z sektora LCC. Współczynnik korelacji między zmiennymi zebranymi z dziesięciu ostatnich lat wynosi 0,855 i można go uznać za wysoki. Podobny poziom tego samego współczynnika (0,842) dotyczy także powiązania wprowadzenia na rynek B737 MAX z liczbą lotów dalekodystansowych wykonywanych przez wszystkich przewoźników niezależnie od posiadanej floty.



Rys. 5. Wpływ Boeinga 737 MAX na rozwój przewozów dalekodystansowych  
Fig. 5. Impact of Boeing 737 MAX on the development of long-hauls

Łącznie w pierwszym roku komercyjnej służby, MAX-y wykonały 1057 lotów na trasach dalekodystansowych, zapewniając 196 929 miejsc. W całym 2018 roku przewidziano natomiast 3567 lotów tymi samolotami, a do systemów rezerwacyjnych trafiło 663 444 miejsc. W drugim roku eksploatacji, maszyny te wykonują więc 6,7 proc. wszystkich rejsów dalekodystansowych obsługiwanych przez przewoźników niskokosztowych. 2 997 lotów wykonanych zostanie na trasach z przedziału 5000-6500 km, a więc na dystansie, na którym maszyna może polecieć na pełnym baku, pozostałe 570 wykonanych lotów stanowią będą rejsy wykonane z międzylądowaniem.

## 6.2. AIRBUS A321LR

Airbus kwestię wąskokadłubowego modelu o zasięgu pozwalającym pokonywać trasy dalekodystansowe bez międzylądowania przeżywał nieco inaczej. Podczas gdy rodzina 737 MAX nie posiada wariantu przeznaczonego ściśle pod pokonywanie znacznie oddalonych od siebie lotnisk, francuski producent zdecydował się pójść w ślady boeinga 757 i opracował specjalny wariant jednego z najpopu-

larniejszych modeli z całej rodziny, tj. Airbusa A321neo o wydłużonym zasięgu. Wariant ten, nazwany Airbusem A321LR (LR - *Long Range*), pozwala na pokonywanie bez międzylądowania dystansów przekraczających 7000 km (zasięg 7400 km) i umożliwia wzięcie na pokład niespełna 200 pasażerów. Są to parametry zbliżone do Boeinga 757, choć według deklaracji Airbusa, A321LR będzie spalać 25 proc. paliwa mniej niż wspomniany model amerykańskiego producenta [12].

Jak pokazano na Rys. 3., na przestrzeni ostatnich 10 lat liczba lotów realizowanych na dystansie 5000-6000 km wzrosła z 1682 do 14339, natomiast liczba lotów na dystansie 6000-7000 km wzrosła z 1086 do 16252 w ciągu roku. W 2018 roku loty na dystansie 5000-7000 km stanowiąc będą 58 proc. wszystkich lotów dalekodystansowych obsługiwanych przez LCC, a jednocześnie samoloty wąskokadłubowe odpowiadać będą za 4690 lotów, tj. jedynie za 8,9 proc. wszystkich lotów w tym przedziale odległości. Choć w porównaniu do 2017 roku, odsetek tego rodzaju maszyn zwiększył się o 2,1 pkt. proc, to wciąż widoczny jest tu spory, niewykorzystany potencjał. Biorąc pod uwagę charakter ruchu niskokosztowego i wybierany przez wielu przewoźników model podróży *point-to-point*, szanse dla wykorzystania A321LR można szukać, podobnie jak w przypadku B737 MAX, zwłaszcza na trasach między mniejszymi lotniskami, niedotowanymi przez połączenia dowożące. Takie warunki spełnia strategia tzw. ultratanich przewoźników lotniczych (ang. *ultra low-cost carriers*), do których należą np. Spirit Airlines, czy Wizz Air [15]. Uwzględniając możliwości Airbusa A321LR, można zauważyć, że w zasięgu obsługi najpopularniejszego obecnie rynku węgierskiego przewoźnika - Polski - są miasta leżące we wschodniej części Stanów Zjednoczonych.

Tab. 1. Potencjalne trasy dla Airbusa A321LR [16]

Tab. 1. Potential routes for Airbus A321LR [16]

Trasa:	Dystans [km]
Lizbona - Chicago	6433
Kraków - Nowy Jork	6920
Bergen - Atlanta	6788
Budapeszt - Boston	6710
Edynburg - Minneapolis	6010

Poruszając kwestię połączeń między Polską a USA należy pamiętać o ograniczeniu, jakim jest konieczność podróżowania z wizą, która w chwili obecnej mocno ogranicza zwłaszcza ruch turystyczny. Niezaprzeczalnie jednak nabywcy Airbusa A321LR mogliby z pomocą tej maszyny operować na większości tras z Europy Zachodniej do wschodniej części USA oraz na wybranych trasach z Europy Środkowej do miast północno-wschodniego wybrzeża USA, np. do Nowego Jorku czy Waszyngtonu.

## 7. PODSUMOWANIE

Biorąc pod uwagę wydarzenia z przeszłości, można stwierdzić że współczesna branża lotnicza uczy się na błędach poprzedników. Doświadczenia pierwszych LCC, które chciały podbić rynek przewozów transatlantycznych pokazały, że niemożliwym jest powtórzenie sukcesu osiągniętego na krótkich dystansach bez wprowadzenia pewnych zmian. Dzisiaj kluczem do udanej działalności biznesowej wydaje się być przede wszystkim powiązanie z silną grupą lotniczą oraz odpowiednia strategia flotowa. Należy też pamiętać o pozostałych czynnikach, którym poświęcono mniej uwagi w tekście, a które również decydują o powodzeniu przedsięwzięcia - to kwestia umiejętnego rozeznania rynku, odpowiednio dobranej oferty, trwałego zaplecza finansowego pozwalającego przetrwać kryzysy gospodarcze, czy wreszcie doświadczenie w branży, ułatwiające podejmowanie decyzji i pozwalające przewidywać pewne rynkowe trendy. Jak istotny w modelu LCC jest jednak czynnik "flotowy" pokazała przykładowo historia Primera Air, która w 2018 roku zbankrutowała m.in. na wskutek opóźnień w dostawach airbusów A321neo [17].

## LITERATURA

- [1] *Our History. Loftleidir Icelandic*. [www.loftleidir.com/our-history/](http://www.loftleidir.com/our-history/) (dostęp: 27.10.2018).
- [2] *Laker's low-fare challenge*, *Flight International*, 8 July 1971, p. 42.  
<https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1971/1971%20-%201156.html> (dostęp: 27.10.2018).
- [3] *Oasis budget airline stops flying*, BBC NEWS, 9 April 2008  
<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7338424.stm> (dostęp: 27.10.2018).
- [4] *Airline JetStar to be based at Avalon*, The Sydney Morning Herald  
<https://www.smh.com.au/business/airline-jetstar-to-be-based-in-avalon-20040225-gdifb3.html> (dostęp: 27.10.2018).
- [5] S. ROCHFORT, N. JAMAL, *Cut-price airlines landing like flies*, The Sydney Morning Herald  
<https://www.smh.com.au/lifestyle/cut-price-airlines-landing-like-flies-20070518-gdq64s.html> (dostęp: 27.10.2018).
- [6] *"Study into the impact of the global economic crisis on airframe utilisation"* (PDF). Eurocontrol. January 2011. p. 21  
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/facts-and-figures/coda-reports/study-impact-global-economic-crisis-2011.pdf> (dostęp: 27.10.2018).
- [7] OAG Schedule Analyser <https://analytics.oag.com/analyser-client/home>, (dostęp: 27.10.2018).
- [8] *Longhaul low cost airlines: World Airways to be US' first*, CAPA Centre for Aviation  
<https://centreforaviation.com/analysis/reports/longhaul-low-cost-airlines-world-airways-to-be-us-first-405559> (dostęp: 27.10.2018).
- [9] Airbus A330-200: The versatile med-size widebody, Airbus Commercial Aircraft  
<https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a330-family/a330-200.html> (dostęp: 27.10.2018).
- [10] K. PLACHA HETMAN, *Boeing 757*, [https://www.polot.net/boeing\\_757/historia](https://www.polot.net/boeing_757/historia) (dostęp: 27.10.2018).
- [11] 737 MAX, Boeing Commercial Aircraft <https://www.boeing.com/commercial/737max/>, (dostęp: 27.10.2018).

- [12] *Airbus A321neo: The most efficient single-aisle jetliner, Airbus Commercial Aircraft* <https://www.airbus.com/aircraft/passenger-aircraft/a320-family/a321neo.html> (dostęp 27.10.2018).
- [13] Kalkulator odległości, The Timenow <http://pl.thetimenow.com/distance-calculator.php> (dostęp: 27.10.2018).
- [14] *Bankructwo linii lotniczych Primera Air* <https://icelandnews.is/wiadomosci/z-kraju/bankructwo-linii-lotniczych-primera-air> (dostęp: 8.11.2018).

## **LOW-COST AIRLINES ON LONG-DISTANCE ROUTES CURRENT SITUATION AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES**

**Key words:** *aviation market, low-cost carriers, passenger aircrafts, long-haul routes*

Low-cost carriers in recent years has become the fastest growing branch of passenger air transport. In 2017, in South Asia and Southeast Asia, low-cost carriers achieved more than half of the market share - in Europe and America - one third. The success of the business model used by the LCC sector on short- and medium-haul routes is indisputable. Thanks to the introduction of more and more efficient aircraft, there is also a chance to transfer the business model of low-cost carriers to long-haul routes. The article discusses the current situation and opportunities for cheaper transcontinental flights.