

A Wizz Air senkit?l se fél

2014 március 12. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

A Forbes Magyarország legels? számának címlapembere volt Váradi József. Októberben, amikor azt a címlapsztorit készítettük, a londoni t?zsdeguruk és az iparági öreg rókák is egyöntet?en tudni vélték, hogy pár hónapon belül t?zsdére mehet a Wizz Air, s akkor minden kiderül a cégr?l.

Eddig végül - ki tudja miért - nem jutottak el, de 2014 els? felében az látszik, hogy a Wizz magasról tesz az iparági trendekre, megteheti, hogy senkit?l se zavartatva járja a saját útját.

Szijjártó Péter és Váradi József közös sajtótájékoztatójára érkezett meghívó, s nem kellett nagy iqbajnoknak lenni ahhoz, hogy a meghívott újságírók kitalálhassák: egy újabb keleti útvonalat jelentenek be a felek. Más-más okokból, de a kormány és a légitársaság is keletmániás lett az elmúlt években, csak a célállomás volt kérdéses. Lassan kezd?dik az esemény, a kivetít?n már ott Kutaiszi neve, ami némi tanácstalanságot okoz: tanult kollégák kis csoportja még azon tanakszik, vajon Kínában, vagy Indiában lehet az a fura nev? város.

Olyan helyre indítani járatot, melynek létezésér?l valószín?leg a magyar utasjelöltek dönt? többsége soha nem hallott,bátorságra vall. De a Wizz Air vezére állítja: eddig akárhonnan indultak be a második legnagyobb grúz városba, bejött. Bejárat?k a grúz piacot, miért ne m?ködhetne a budapesti útvonal is. Ha meg nem, akkor mi van? Bezárják egy szempillantás alatt, akár még azel?tt, hogy az els? járat felszállna, mint például a Budapest-Donyeck útvonal esetében.

Ukrajna persze különleges eset, a Wizznek reagálnia kellett a válság eszkalálódása miatt zuhanó foglalásokra. Gyors döntés: egy gép, mely áprilisban érkezett volna a kijevi bázisra, mégse jön. Kapacitás visszavágva 20-25 százalékkal legalább fél évre, az érkez? gép pedig megy az egyik lengyel bázisra.

Persze nem nagy kunszt, ha fél pillanat alatt bezárják bármelyik nem m?köd? útvonalat. Az utasok ráfáznak, de ez az ultra low cost modell része. Sokkal érdekesebb az, hogy a Wizz Air akkor is ragaszkodik alapelveihez, amikor az iparágban mindenki más új utakat keres. Az ultra low cost ligában régóta a Ryanairrel focizik együtt a Wizz és a magyar alapítású cégnél hat-hétszer nagyobb ír riválisradikális változásokról döntött pár hónapja. Mit lépett erre a Wizz? Leginkább semmit. A sajtótájékoztatót követ? kötetlen beszélgetés során Váradi azt mondja, a Ryanair van bajban, évek óta nem tudnak növekedni, erre most részvényesi nyomásra kapkodnak, miért kéne követni ?ket?

A Ryanair egy sor utasbarát intézkedést vezetett be. A két legfontosabb, melyekkel a Wizz fölé pozicionálja magát, az el?zetes ül?helyleosztás és a kedvez?bb kézipoggyász-szabályzat. Persze nem arról van szó, hogy kimondottan a Wizz ellenében született volna a döntés, hiszen pár év alatt szinte az összes fapados légitársaság felhagyott azzal a gyakorlattal, hogy az utas rohamozza csak a gépet és üljön oda, ahova tud - a Ryanairnek nagyobb, sokkal jobb szolgáltatást nyújtó versenytársai is vannak. Például ?k, akiket szintén nem sikerült kicsinálniuk:



Ezzel együtt ami a poggyászt illeti, nem csak ingyenes maradt a Ryanairnél a normál méret? kézicsomag, (miközben a Wizz már ezért is fizettet, csak a pici ingyenes), de egy második kis csomag, például laptoptáska is

felvihet? gépre. Ez komoly változás annak fényében, hogy éveken át halálba szekálták az utasokat az egy kézis szabályzattal és büntették is keményen, akinek akadt még például egy másik kis retikül, ami nem fért be a gurulós b?röndbe.

A Wizz vezérét mindez nem mozgatja, noha az ? cége továbbra is csak egy kézipoggyászt enged. Arra hivatkozik, hogy azokon az útvonalakon, ahol meccsel egymással a két cég, a Wizz 10-15 százalékkal magasabb jegyárat tud elérni. Vagyis: az utas úgy érzi, a Wizznél magasabb szolgáltatási színvonalat kap. Lényegtelen, hogy ez valójában így van-e, az számít, hogy az utas szerint ez a helyzet. Ami pedig a fizet?s kézipoggyászt illeti, Váradi szerint mindenki fizettet, csak mások beépítik ezt a költséget az árba. A lényeg, hogy a Wizznél sokkal kisebbek lettek a motyók, gyors a beszállítás, hamar forognak a gépek. Ez az eredeti recept, nem kell rajta változtatni. Legalábbis most és a cég vezet?je szerint.



A Ryanair azt gondolja, hogy ha most hirtelen növelni kezdi a színvonalat, akkor új utasokat nyer. De Váradi arra számít, hogy ha jön is némi utasszámb?vülés, a költségét sokkal jobban meg fogja dobni. Amerikában már ráfázott erre a fapados modell szül?atyja, a Southwest Airlines. Az alapító guru, Herb Kelleher visszavonulása után jöttek az új okosok és lényegében ugyanezt csinálták, az eredmény meg az lett, hogy a margin leesett, a piacra pedig benyomultak új, kisebb költséggel dolgozó cégek, lenyúlva a Southwest piacának egy részét.

A Wizz tehát csak mosolyog a nagy testvéren és egyel?re nem tér le az útról. Aztán majd kábé fél év múlva a számok megmutatják, kinek volt igaza.

Ács Gábor - http://forbes.blog.hu

Tisztelt olvasók! Legyenek olyan kedvesek és támogassák "lájkukkal" a **Flag Polgári Magazin** facebook oldalát, a következ? címen: https://www.facebook.com/flagmagazin

- Minden "lájk számít, segíti a magazin m?ködését!

Köszönettel és barátsággal!

www.flagmagazin.hu



Ajánló