



ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W PIERWSZYM KWARTALE 2014 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, 26 czerwiec 2014 r.



SPIS TREŚCI

- Slajd 3-4 Podsumowanie
- Slajd 5 Przewozy pasażerskie łącznie
- Slajd 6 Operacje lotnicze łącznie
- Slajd 7 Sezonowe zmiany przewozów
- Slajd 8 Wyniki portów – porównanie ACI
- Slajd 9 Wyniki portów – indywidualne
- Slajd 10 Przewozy krajowe i międzynarodowe – porównanie ACI
- Slajd 11 Przewozy regularne
- Slajd 12 Przewozy czarterowe
- Slajd 13 RPKM, ASKM, LF narastająco - porównanie z danymi IATA
- Slajd 14 RPKM, ASKM, LF kwartalnie
- Slajd 15 Przewoźnicy – modele biznesowe
- Slajd 16 Przewoźnicy LCC - porównanie z danymi europejskimi
- Slajd 17 Przewoźnicy sieciowi - porównanie z przewoźnikami AEA



PODSUMOWANIE

- **Polskie porty lotnicze obsłużyły blisko 5 mln pasażerów, co stanowi 6,4% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i jest wynikiem o 1,8 punktu procentowego lepszym od portów ACI. Biorąc pod uwagę fakt, że w przypadku większości pozostałych wskaźników polski rynek również wypada lepiej na tle benchmarków europejskich i światowych miniony kwartał należy uznać za dobry. Procesy, które zasługują na szczególną uwagę to zahamowanie ekspansji Ryanair, znacząca zmiana struktury siatki połączeń do Niemiec oraz rozwój oferty czarterowych przewozów długodystansowych.**
- Mimo wzrostu przewozów pasażerskich polski rynek w 2014 roku odnotował spadek liczby operacji lotniczych o 2,5%. Taki wynik był możliwy dzięki zwiększeniu średniej liczby pasażerów przypadających na rejs, co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów o ok. 5 miejsc oraz większego wypełnienia miejsc o ok. 3 punktu procentowego (współczynnik seat factor).
- Liderem wzrostów przewozów pasażerskich był port w Krakowie. Porty regionalne łącznie odnotowały dynamikę przekraczającą 16%, co dało wynik o przeszło 11 punktów procentowych wyższy w porównaniu do portów ACI. Jeśli jednak z analizy wyłączyć port w Modlinie rzeczywisty wynik dla portów regionalnych jest o 1 punkt procentowy niższy niż dla analogicznych portów ACI.
- Port Chopina w Warszawie zanotował spadek ruchu o ponad 5,5%, podczas gdy analogiczne porty ACI odnotowały wzrost na podobnym poziomie. Na wynik ten w dużej mierze wpływ miały zmiany w operowaniu pomiędzy Portem Chopina i Modlin przewoźnika Ryanair. Jeśli wyłączyć z analizy przewozy tej linii to wynik dla Warszawy jest w rzeczywistości o ponad 9% lepszy od ubiegłego roku.
- Dynamiczniej niż w Europie rozwijały się w Polsce przewozy międzynarodowe, przy czym do tego wzrostu niemal w równym stopniu przyczynili się przewoźnicy sieciowi i niskokosztowi. Polskie lotniska zanotowały też 3,1% wzrost przewozów krajowych. Wynik ten był wprawdzie niższy od portów ACI, świadczy jednak o poprawie w tej kategorii ruchu.



PODSUMOWANIE

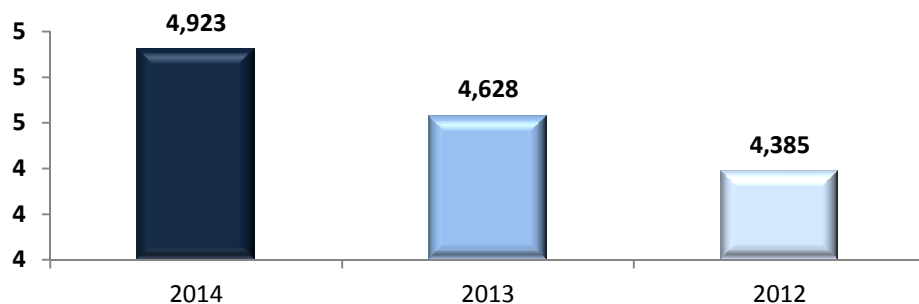
- Dynamiczny wzrost ruchu odnotowano również w przypadku przewozów regularnych. Wiodącym kierunkiem pod względem dodatniej dynamiki ruchu była Norwegia. Warto też odnotować, że na rynku przewozów z i do Niemiec doszło do znaczącej zmiany struktury siatki połączeń.
- W pierwszym kwartale 2014 roku polski rynek przewozów czarterowych po raz pierwszy od połowy 2012 roku zanotował dodatnią dynamikę przewozów pasażerskich (+7,4%). Było to możliwe, ponieważ spadek popytu do Egiptu został z nawiązką zrekompensowany przez pasażerów podróżujących do Hiszpanii, głównie na Wyspy Kanaryjskie. W znaczącym stopniu do wzrostów ruchu czarterowego przyczyniła się też nowa oferta lotów długodystansowych PLL LOT.
- Przewoźnicy w Polsce odnotowali ponadto wyższą niż w Europie i na świecie dynamikę ruchu mierzonego wskaźnikiem RPKM. Co więcej, wzrost RPKM istotnie przewyższył wzrost ASKM, przez co poprawił się o 3,4 punktu procentowego wskaźnik LF. Był to też wynik znacząco lepszy od średniej dla Europy i świata.
- Nie doszło natomiast do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego.
- W pierwszym kwartale 2014 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali większą dynamikę ruchu i wyższy wzrost wskaźnika LF w porównaniu do przewoźników LCC w Europie. Mimo, że pod względem wzrostu liczby pasażerów Ryanair pozostał liderem, to jednak rynek wyraźnie już odczuł zahamowanie ekspansji tego przewoźnika.
- Dynamika ruchu przewoźników sieciowych w Polsce oraz wzrost współczynnika LF znacznie przewyższyła wyniki dla przewoźników AEA. Liderem wzrostu ruchu w tym segmencie była Lufthansa, która w odpowiedzi na cięcia PLL LOT zreorganizowała swoją siatkę połączeń z i do Niemiec.



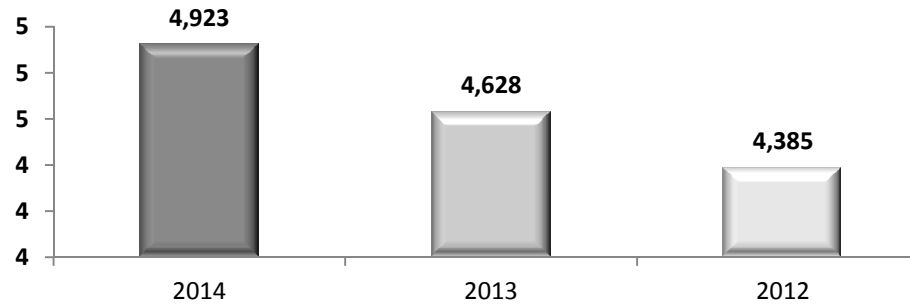
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

- Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym kwartale 2014 roku blisko 5 mln pasażerów, co stanowi 6,4% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i ponad 12% w porównaniu do roku 2012. Warto zauważyć, że podobne wzrosty ruchu odnotowali zarówno przewoźnicy sieciowi jak i niskokosztowi.
- Mimo wzrostu przewozów pasażerskich polski rynek w pierwszym kwartale 2014 roku odnotował spadek liczby operacji lotniczych o 2,5% w stosunku do analogicznego okresu w 2013 roku oraz 3%, jeśli porównujemy dane do roku 2012.
- Spadek liczby operacji wynikał głównie z mniejszej liczby rejsów, głównie po stronie przewoźników sieciowych, którzy wykonali w pierwszym kwartale niemal 3% mniej operacji niż rok wcześniej. Przewoźnicy niskokosztowi natomiast zwiększyli w omawianym okresie liczbę rejsów o przeszło 3%.
- Wzrost liczby pasażerów przy jednoczesnym spadku liczby operacji był możliwy dzięki kilku czynnikom, mianowicie wzrostowi średniej wielkości samolotów, wzrostowi współczynnika wypełnienia miejsc, a w efekcie również wzrostowi średniej liczby pasażerów przypadających na operację.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*

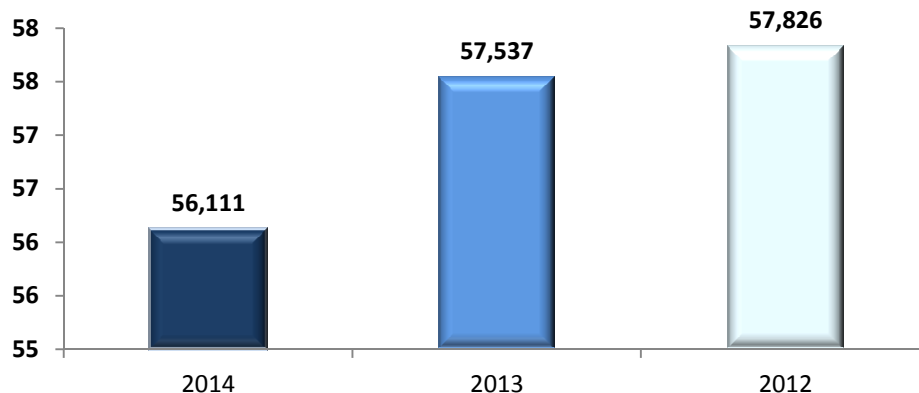




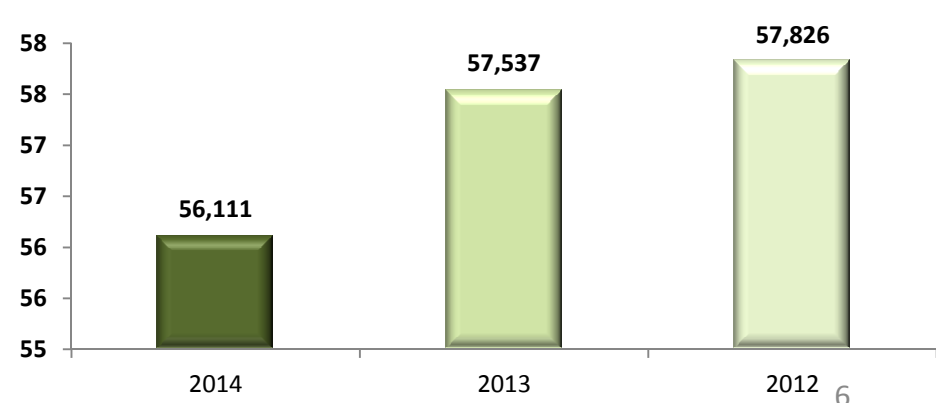
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

- Jak już wspomniano, równoległe do spadku liczby operacji przewoźnicy powiększyli średnią pojemność samolotów, którymi operują z i do Polski. Podczas, gdy w pierwszym kwartale 2013 roku na polskich lotniskach operowały samoloty mieszczące na pokładzie średnio ponad 120 miejsc pasażerskich, rok później liczba ta wyniosła już ponad 125. Dzięki temu, mimo spadku operacji, przewoźnicy zdołali zwiększyć liczbę oferowanych miejsc pasażerskich o 2%.
- Jednocześnie, przewoźnicy zdołali też skuteczniej niż rok wcześniej wypełnić swoje samoloty. Współczynnik wypełnienia miejsc seat factor (S/F), liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wyniósł 71,2%, o 3 punkty procentowe więcej niż w analogicznym okresie minionego roku.
- W efekcie doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. Podczas, gdy w rejsach z i do Polski w pierwszym kwartale 2013 r. średnio podróżowało 80 pasażerów to bieżącym roku liczba ta wyniosła już około 88. Jeśli wziąć pod uwagę wyłącznie operacje, w których podróżowali pasażerowie to wielkości te wynosiły odpowiednio 82 i 89 pasażerów.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*



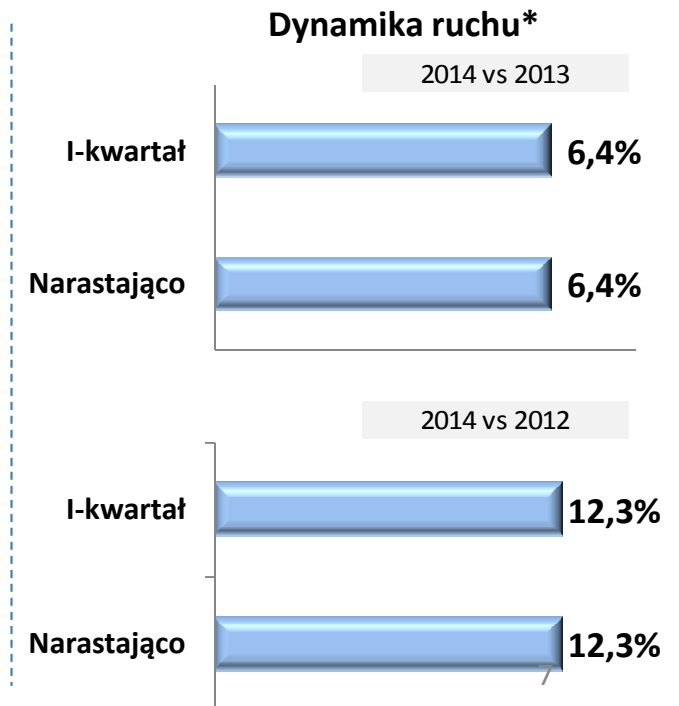
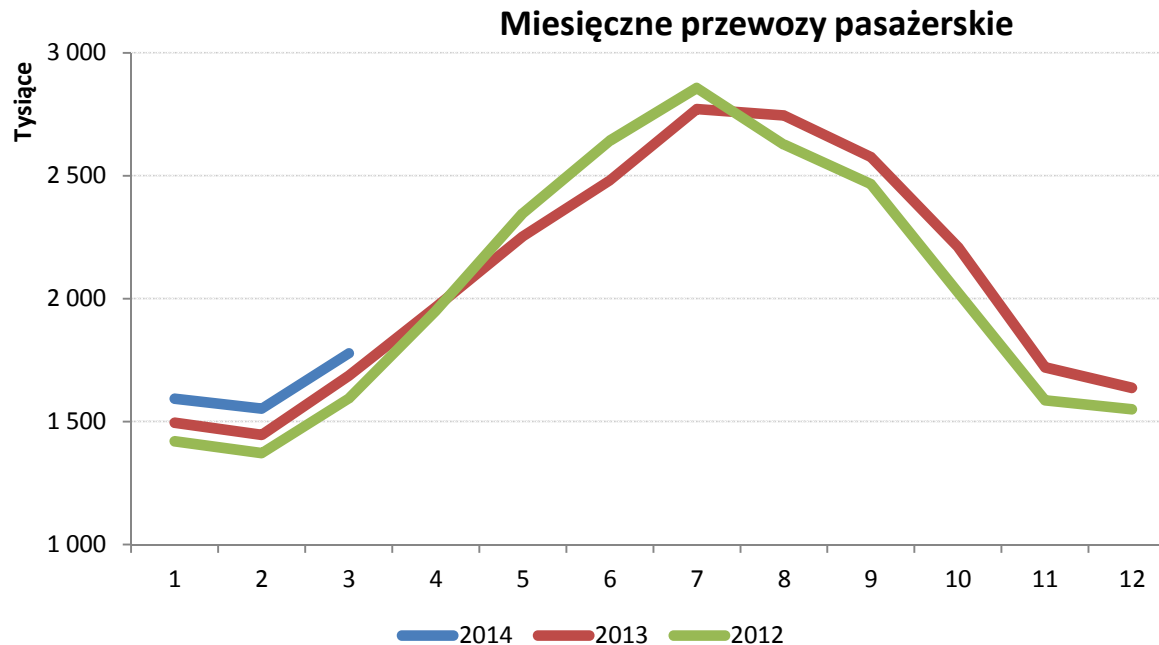
Źródło: ULC

*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

- Przewoźnicy sieciowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację w porównaniu do przewoźników niskokosztowych, mimo większego wzrostu współczynnika S/F po stronie przewoźników LCC. Wpłynął na to fakt, że przewoźnicy sieciowi operowali samolotami średnio z 97 miejscami na pokładzie, aż o 8 miejsc więcej niż rok wcześniej. Jednocześnie liczba miejsc na pokładzie samolotów LCC spadła o ze 180 miejsc w 2013 roku do 177 w 2014 roku.
- Wzrost ruchu lotniczego w poszczególnych miesiącach kwartału rozkładał się w miarę równomiernie, i od stycznia do marca wyniósł odpowiednio 6,6, 7,3 i 5,4%. Stabilne wzrosty pomiędzy miesiącami zrealizowały się za sprawą przewozów regularnych. Dynamika przewozów czarterowych wyniosła natomiast odpowiednio: 14,1, 6,6 i 3,4%.



Źródło: ULC

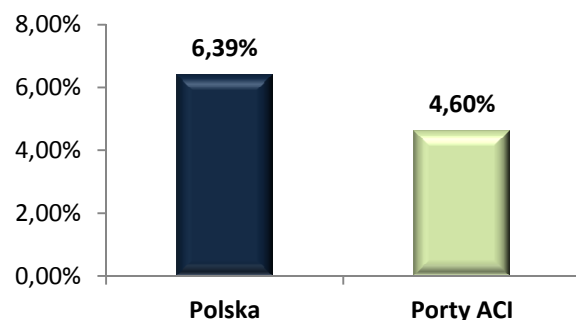
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi poziomej pomiędzy wykresami



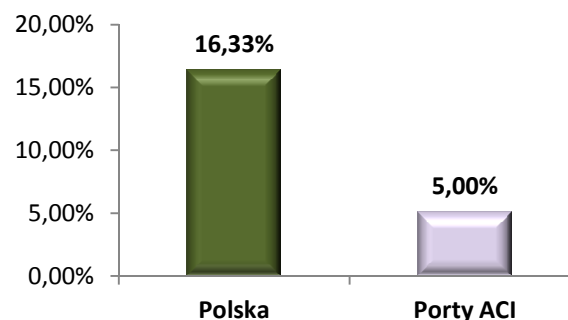
WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

- łączny wynik wszystkich polskich portów był zauważalnie lepszy w porównaniu do europejskich portów zrzeszonych w ACI, które w pierwszym kwartale roku 2014 zanotowały wzrost na poziomie 4,6%.
- Porty regionalne łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI. Jeśli wyliczyć z analizy port Warszawa/Modlin dynamika ta wyniosłaby jednak 4%, a zatem wynik już o 1 punkt procentowy niższy niż dla porównywalnych portów ACI. Na wyniki portów regionalnych (bez portu Warszawa/Modlin) wpływ miało kilka równoległych czynników, przy czym żaden z nich nie miał charakteru dominującego. Do wzrostu przewozów znacznie bardziej przyczyniły się kierunki międzynarodowe (+4,3%) niż krajowe. Przewozy krajowe wzrosły wprawdzie zaledwie o 1,6%, ale należy odnotować, że po raz pierwszy od ostatniego kwartału 2012 roku dynamika była dodatnia. Należy też zauważyć, że do wzrostu w większym stopniu przyczynili się przewoźnicy sieciowi, którzy zwiększyli przewozy o 6,6%. Był to kolejny kwartał spadku przewozów PLL LOT, jednak został on z nawiązką zrekompensowany przez wzrost w pierwszej kolejności Lufthansy oraz w dalszej kolejności SAS i Eurolot S.A. Przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli przewozy o 4,3%. Warto odnotować zauważalne efekty zatrzymania ekspansji lidera rynku Ryanair, który w portach regionalnych zwiększył przewozy o 3,1%, a zatem znacznie mniej niż w poprzednich kwartałach. Drugi w kolejności Wizzair zanotował spadek (-1,5%).

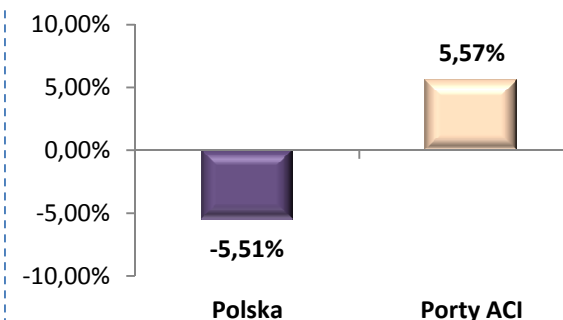
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



Źródło: ULC i ACI EUROPE

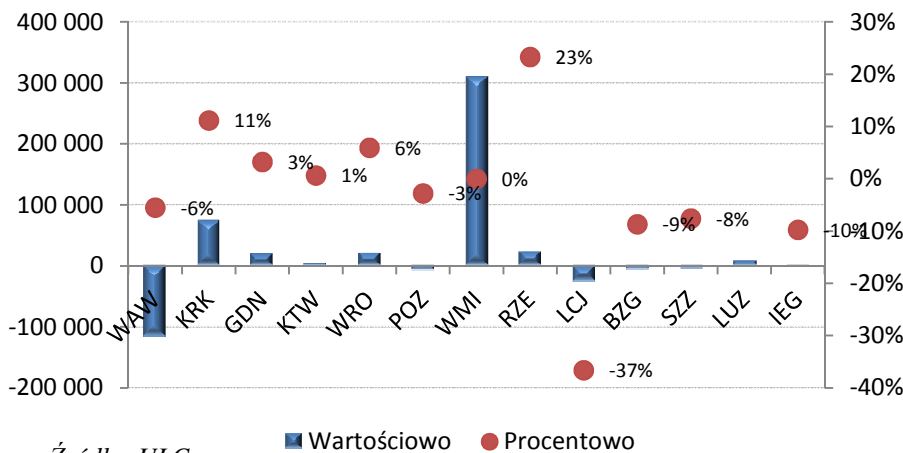
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



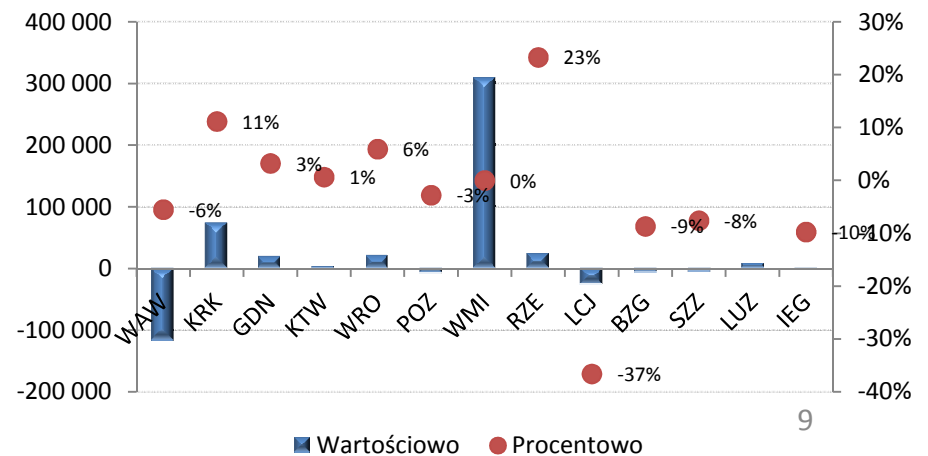
WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

- Liderem wzrostu rynku w pierwszym kwartale 2014 roku był port w Krakowie, który obsłużył blisko 75 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. Port Warszawa/Modlin wprawdzie zanotował znacznie wyższy wynik, ale wynikał on z faktu, że w pierwszym kwartale 2013 na tym lotnisku w ogóle nie odbywały się operacje. Istotne wzrosty o ok. 20 tys. pasażerów zanotowały porty w Gdańsku, Wrocławiu i Rzeszowie. Największy spadek o ok. 25 tys. pasażerów zanotował natomiast port w Łodzi.
- Port lotniczy Chopina w Warszawie zanotował 5,5% spadek, co było wynikiem gorszym od porównywalnych portów ACI, jednak na wyniku tym w dużej mierze zaważył powrót na lotnisko w Modlinie przewoźnika Ryanair. Jeśli wyłączyć z analizy przewozy tej linii to wynik portu jest o 9,3% lepszy od ubiegłego roku, a zatem również lepszy w porównaniu do analogicznych portów ACI. W takim wypadku aż o 21% wzrosły w tym porcie przewozy czarterowe, co w dużej mierze było wynikiem rozwoju czarterowych połączeń długodystansowych PLL LOT oraz rozwoju krótko i średniodystansowej siatki Small Planet. Jeśli chodzi o połączenia regularne to ruch wzrósł o 8,1%, w dużej mierze za sprawą niskokosztowych przewoźników (+27%). Przewoźnicy sieciowi zanotowali natomiast wzrost na poziomie

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



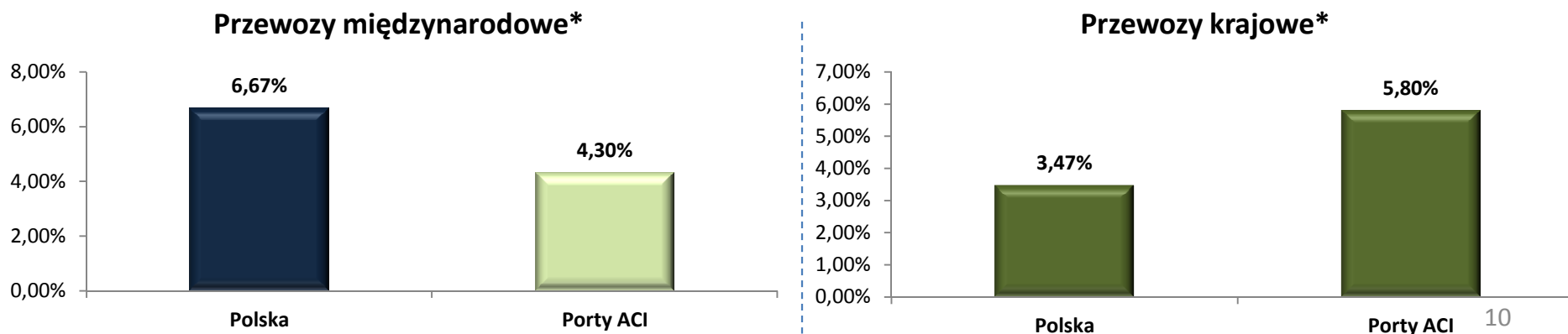
Źródło: ULC

*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

- Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował wyższą dynamikę (+6,7%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Towarzyszył temu spadek liczby operacji o 1,9%.
- Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych, która kształtowała się na poziomie 3,5% była niższa w porównaniu do portów ACI. Towarzyszył temu spadek liczby operacji o 4,5%. Należy jednak podkreślić, że był to pierwszy kwartał od końca 2012 roku, kiedy rynek przewozów krajowych zanotował pozytywną dynamikę, nawet jeśli w analizie nie uwzględnimy przewozów linii OLT operującej w 2012 roku. Na pozytywny wynik wpływ przede wszystkim miało większe oferowanie PLL LOT oraz w mniejszym stopniu zmniejszenie oferowania przez EuroLOT S.A. Z racji tego, że port w Warszawie znajduje się w centrum krajowej siatki PLL LOT, był on największym beneficjentem zwiększenia oferowania przez tego przewoźnika. Drugi wynik w kolejności zanotował port w Poznaniu, w którym przewoźnik operował o 1 raz dziennie częściej niż rok wcześniej. Największe spadki zanotowały natomiast porty w Bydgoszczy i Szczecinie, gdzie PLL LOT odpowiednio wycofał się z oferowania i zmniejszył częstotliwość o 1 rejs dziennie na trasie do Warszawy.



Źródło: ULC i ACI

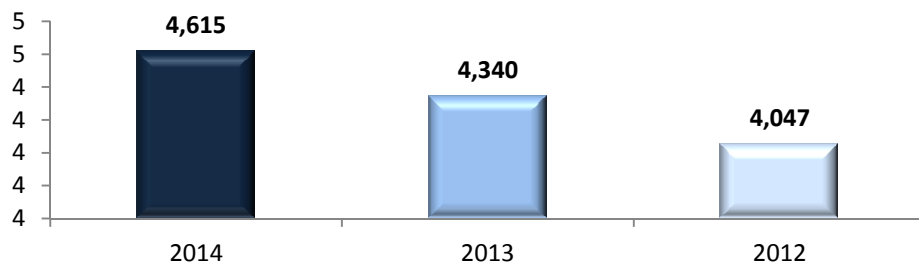
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



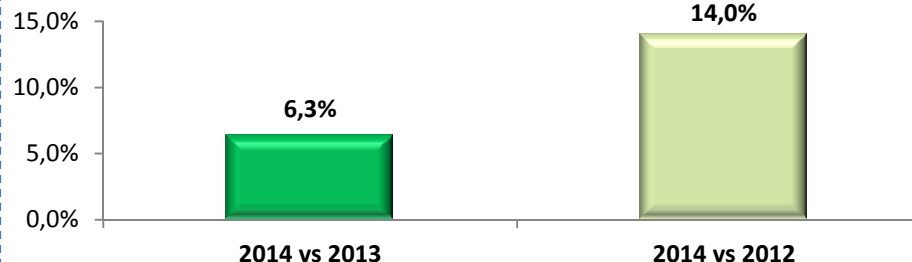
PRZEWOZY REGULARNE

- W przypadku przewozów regularnych w największym stopniu, o blisko 60 tys. pasażerów zwiększyły się przewozy do Norwegii. W dalszej kolejności uplasowały się przewozy do Włoch, Niemiec, Francji, Izraela oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze odpowiedzialni byli przewoźnicy niskokosztowi. Wyjątek stanowiły Włochy. Tu do wzrostu liczby pasażerów przyczyniła się obok Ryanair również sieciowa Alitalia. Warto też odnotować, że na rynku przewozów do i z Niemiec doszło do istotnej zmiany struktury siatki połączeń.
- Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Irlandii, co było związane z całkowitym wycofaniem się z tego kraju przez Wizzair oraz Finlandii i Szwajcarii, w związku z wycofaniem się przez PLL LOT z rejsów do Helsinek i Zurychu.

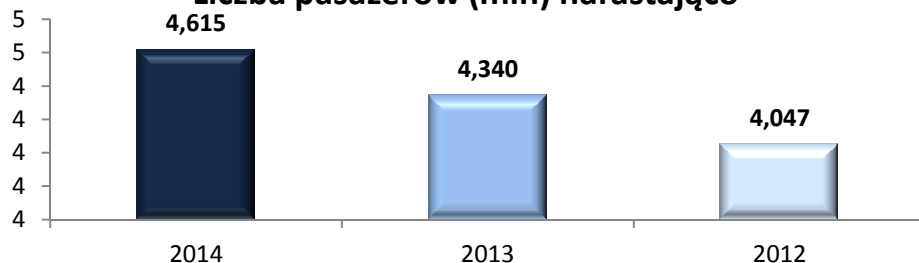
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



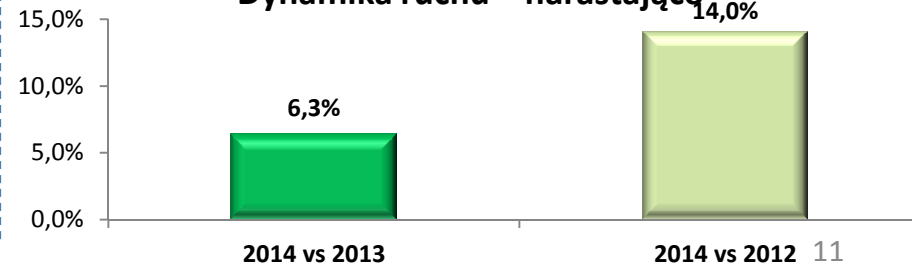
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*

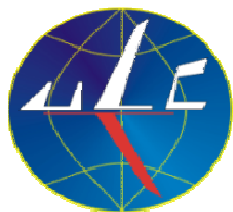


Dynamika ruchu – narastająco*



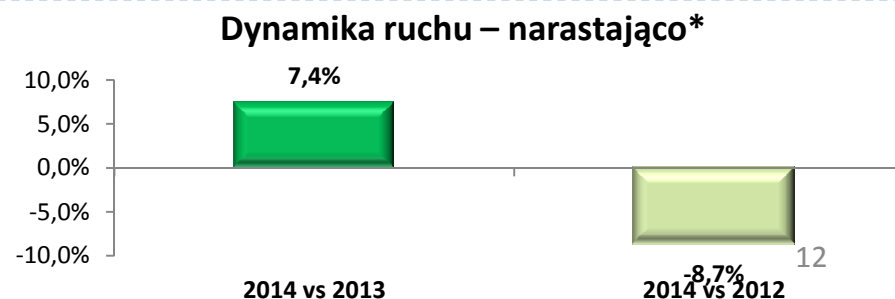
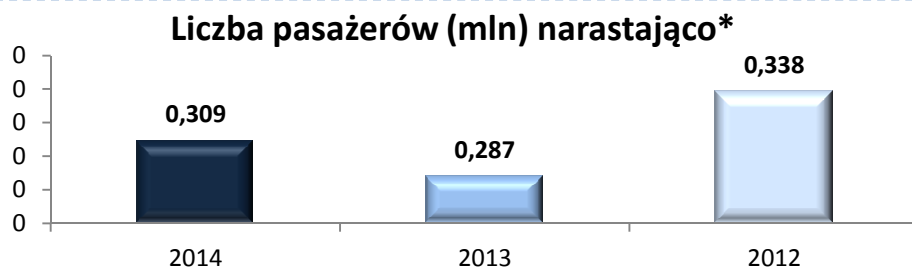
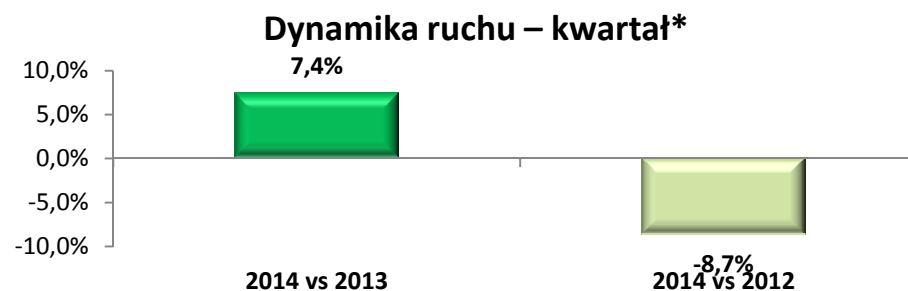
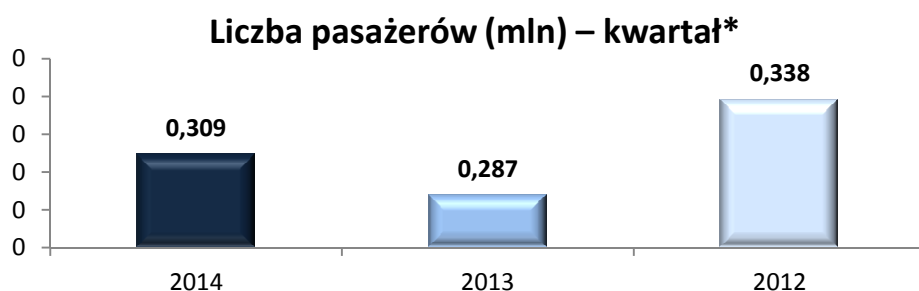
Źródło: ULC

*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



PRZEWOZY CZARTEROWE

- W pierwszym kwartale 2014 roku polski rynek przewozów czarterowych po raz pierwszy od połowy 2012 roku zanotował dodatnią dynamikę przewozów pasażerskich. Na wyniki przewozowe wpływ miało kilka równoległych procesów. Po pierwsze po raz kolejny rynek zanotował znaczny spadek przewozów do Egiptu. Na podstawie statystyk można przypuszczać, że w zamian pasażerowie wybrali rejsy do Hiszpanii, która zanotowała wzrost w stosunku do ubiegłego roku na poziomie 25 tys. pasażerów. Polscy turyści najchętniej wybierali Wyspy Kanaryjskie, choć należy podkreślić, że pojawiła się też nowa destynacja – Malaga, która dotychczas nie cieszyła się zainteresowaniem w okresie zimowym. Coraz większą popularnością w okresie zimowym cieszą się wśród Polaków również kierunki długodystansowe. Przewozy w odległe rejony świata podwoiły się w stosunku do ubiegłego roku. Była to zasługa nowej oferty przewozów PLL LOT, realizowanych samolotem B 787 Dreamliner.



Źródło: ULC

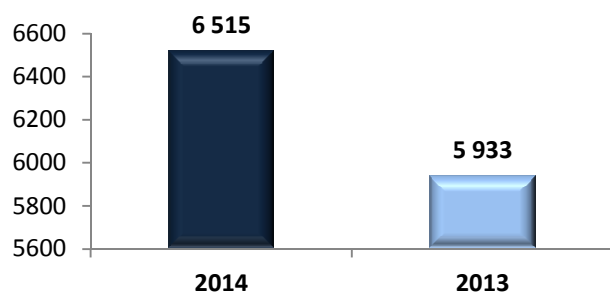
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



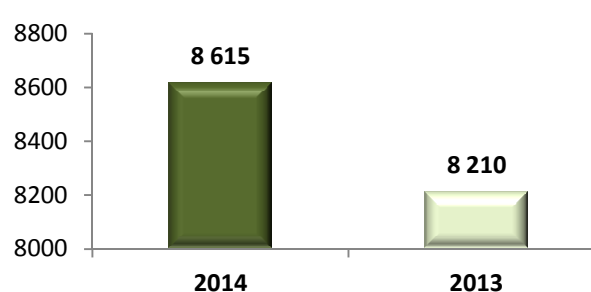
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

- W pierwszym kwartale 2014 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 29 km. Co ważne dynamika RPKM znacznie przewyższyła wyniki dla Europy i świata. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM dynamika na polskim rynku była już zauważalnie niższa niż w przypadku rynku europejskiego i światowego. Co ważne dynamika wzrostu przewozów pasażerskich znacznie przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania.

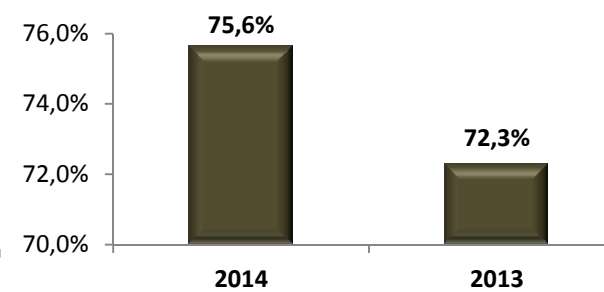
RPKM (mln) – narastająco*



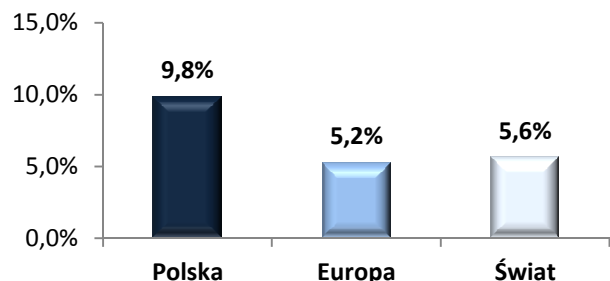
ASKM (mln) – narastająco*



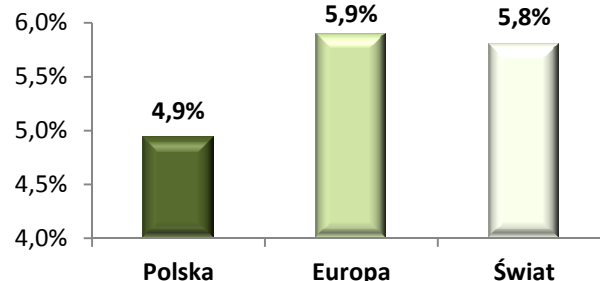
LF- narastająco*



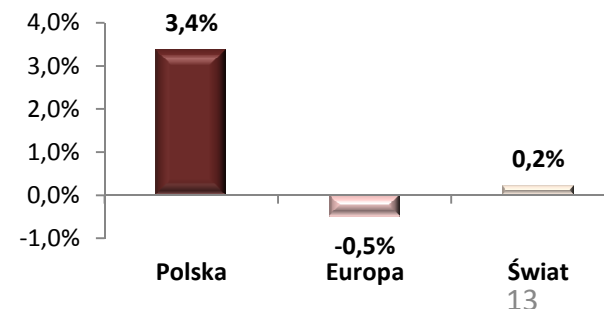
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*



Źródło: ULC i IATA

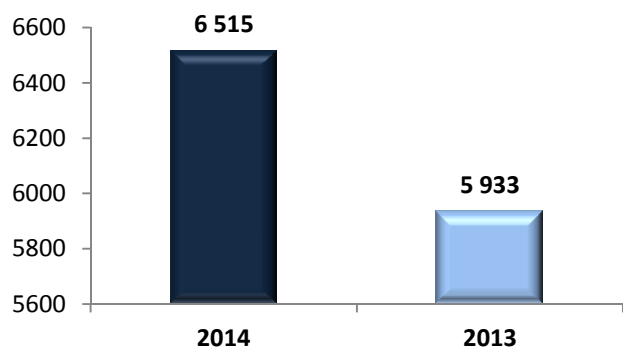
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



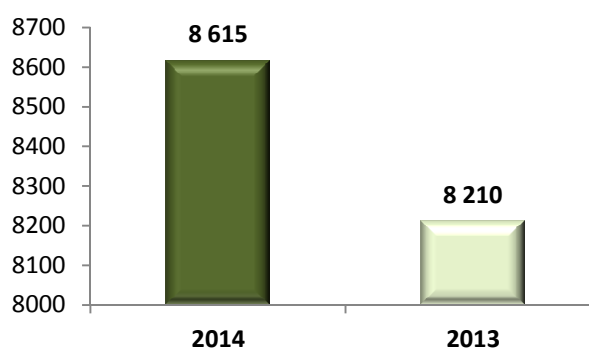
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

- Przewoźnicy w Polsce byli zatem w stanie nie tylko zwiększać oferowanie, ale również w ślad za tym skutecznie wypełniać samoloty. W efekcie współczynnik LF zwiększył się o 3,4 punktu procentowego. Był to wynik o ok. 0,4 punktu procentowego wyższy w porównaniu do współczynnika wypełnienia miejsc S/F. Wynika to z faktu, że przewoźnicy odnotowali większe wypełnienie samolotów na rejsach realizowanych na większe odległości.
- Przewoźnicy w Europie i na Świecie nie odnotowali tak dobrych wyników jak w przypadku Polski. W Europie przewoźnicy nie zdołali zrównoważyć wzrostu oferowania wzrostem przewozów pasażerskich. Wzrost oferowania mierzony wskaźnikiem ASKM przekroczył o 0,5 punktu procentowego wzrost przewozów pasażerskich (RPKM). W efekcie współczynnik LF obniżył się analogicznie o 0,5 punktu procentowego. Na świecie sytuacja wyglądała nieco korzystniej, gdyż wzrost przewozów pasażerskich nieznacznie przekroczył wzrost oferowania, w efekcie czego współczynnik LF uległ zwiększeniu o 0,2 punktu procentowego.

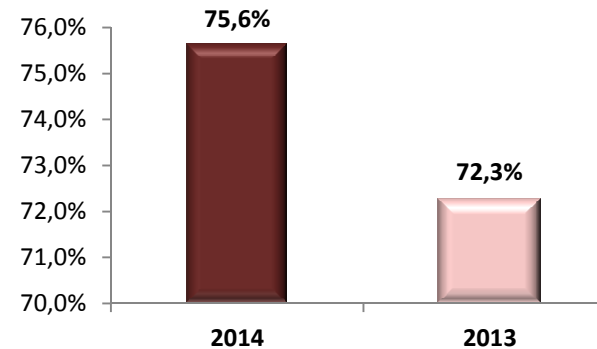
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



Źródło: ULC

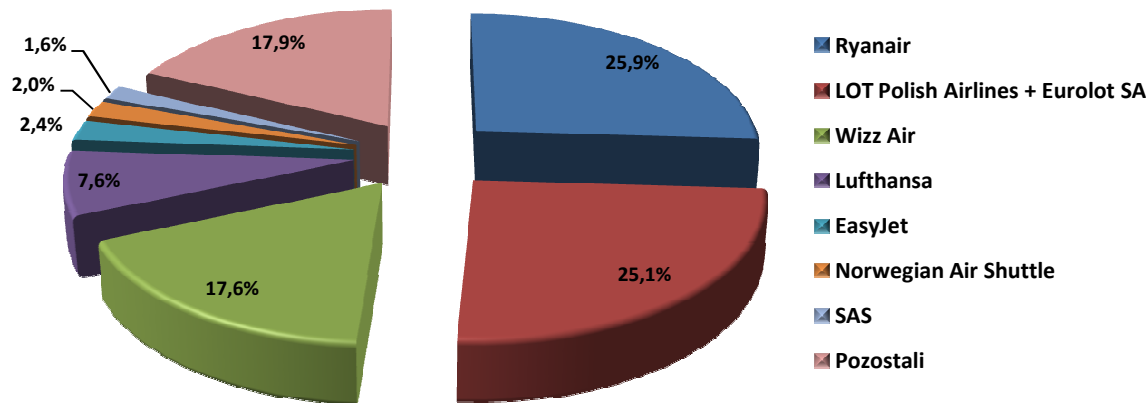
*Prosimy zwrócić uwagę na wartości osi pionowej pomiędzy wykresami



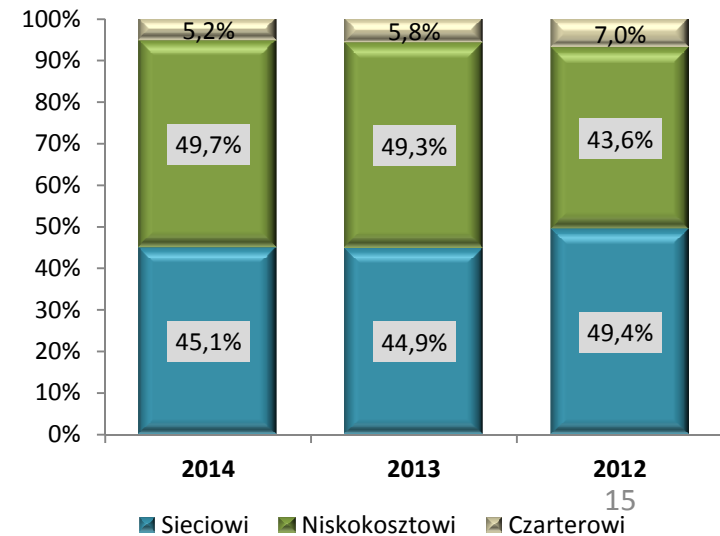
PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

- W pierwszym kwartale nie doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. W dużej mierze jest to efektem podobnych dynamik ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych, które wyniosły odpowiednio 7,3 i 6,9%. Przewoźnicy czarterowi zmniejszyli przewozy o 5,2%.
- Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi, jak i czarterowi. Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się Lufthansa, która obsłużyła przeszło 60 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. W dalszej kolejności uplasowali się Air Berlin, Small Planet Airlines, Norwegian i PLL LOT. Największe spadki w przewozach pasażerskich odnotowały natomiast linie czarterowe: Travel Service o blisko 35 tys. pasażerów i w dalszej kolejności Bingo Airways (blisko 15 tys. pasażerów).

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego

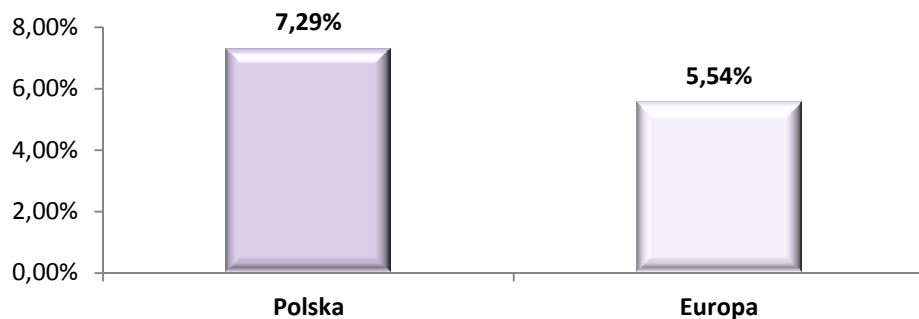




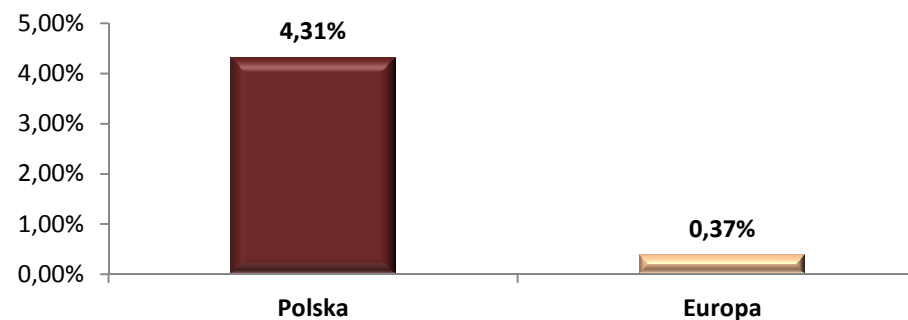
PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANYMI EUROPEJSKIMI

- W pierwszym kwartale 2014 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali większą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Co ważne, przewoźnicy niskokosztowi w Polsce znacząco podwyższyli współczynnik LF w porównaniu z wynikami dla całej Europy. Wynika to z faktu, że podczas gdy przewoźnicy LCC w Polsce zwiększyli oferowanie mierzone współczynnikiem ASKM o 1,3% to jednocześnie zwiększyli przewozy (RPKM) o 7,2%.
- Liderami wzrostu wśród przewoźników niskokosztowych w pierwszym kwartale 2014 roku był Ryanair i Air Berlin. Obaj przewoźnicy obsłużyli ok. 50 tys. pasażerów więcej w porównaniu do ubiegłego roku. Mimo, że pod względem wzrostu liczby pasażerów Ryanair pozostał liderem to jednak rynek wyraźnie już odczuł zahamowanie ekspansji tego przewoźnika, który w pierwszym kwartale 2014 roku zmniejszył oferowanie o ok. 5,4%. Zahamowanie ekspansji wpłynęło wyraźnie pozytywnie na LF tego przewoźnika, co w efekcie pozwoliło mu też osiągnąć dodatni wzrost przewozów pasażerskich. Należy też odnotować, że po raz pierwszy od drugiej połowy 2012 roku dodatnią dynamikę przewozów odnotował Wizzair. Z pewnością sygnałem zmian na polskim rynku jest również znaczące zwiększenie liczby przewiezionych pasażerów przez przewoźników oferujących produkt z tzw. „wyższej półki” (Easy Jet, Air Berlin i Norwegian).

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*

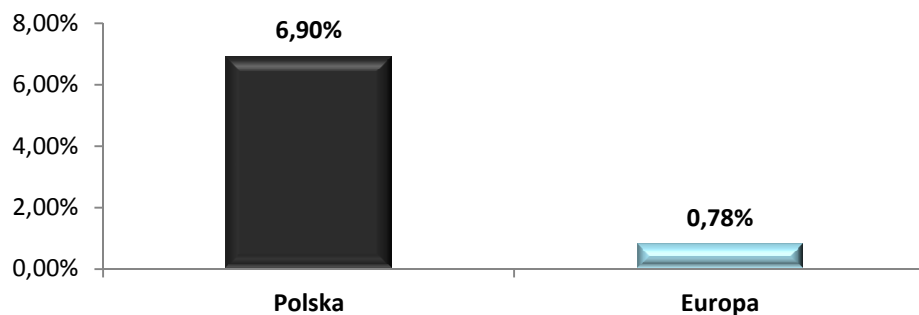




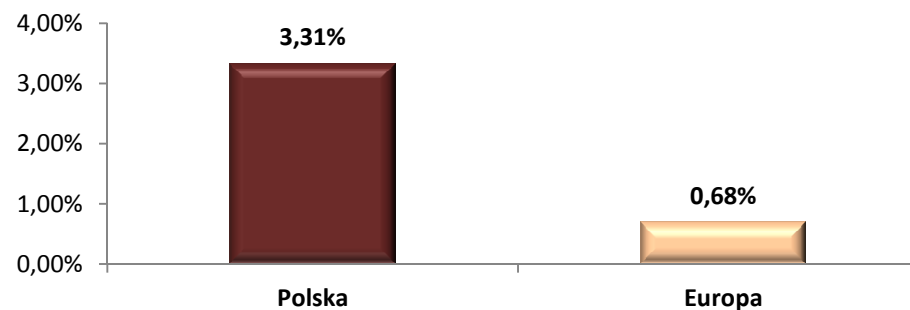
PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

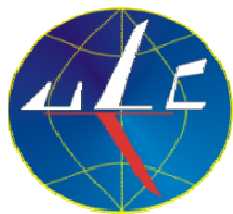
- Dynamika ruchu przewoźników sieciowych w Polsce znacznie przewyższyła wyniki dla przewoźników AEA. Co ważne, mimo spadku liczby operacji, liczba oferowanych miejsc pasażerskich wzrosła o ok. 3,5%, co było wynikiem znacznego zwiększenia przez tych przewoźników średniej pojemności samolotów, którymi operują z i do Polski (o ok. 8 miejsc pasażerskich). O blisko 51 km zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu. Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o 4,9% (S/F o 3,3%).
- Największy wzrost przewozów, o ponad 60 tys (+20%) pasażerów odnotowała Lufthansa. Przewoźnik osiągnął tak wysoką dynamikę przy niemal niezmienionej liczbie operacji. W dużej mierze wynika to ze strategii jaką przewoźnik przyjął w odpowiedzi na redukcję oferowania do Niemiec przez PLL LOT. W dużej mierze przewoźnik ten w miejsce kasowanych przez PLL LOT tras starał się operować większymi samolotami. Ponadto Lufthansa w niewielkiej części nowe oferowanie przeznaczała na trasy zamykane przez PLL LOT, koncentrując się głównie na zasilaniu hubu we Frankfurcie. Drugim pod względem największego przyrostu przewozów był PLL LOT, który zrealizował ten wzrost dzięki nowej, długodystansowej siatce połączeń czarterowych. W przypadku połączeń regularnych przewoźnik odnotował jednak spadek ruchu. Największe łączne spadki odnotowali natomiast Austrian Airlines i Aer Lingus.

Porównanie dynamiki ruchu



Porównanie zmian punktów procentowych LF





OPISY WYKRESÓW

Slajd 5

- **Liczba pasażerów (mln)- kwartał** - wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w danym kwartale z uwzględnieniem 2 poprzednich lat
- **Liczba pasażerów (mln) narastająco** - wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w minionych kwartałach wraz z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

Slajd 6

- **Liczba operacji (tys.) – kwartał** - wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba operacji (tys.) – narastająco** - wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

Slajd 7

- **Miesięczne przewozy pasażerskie** - wykres porównuje miesięczne rozłożenie ruchu pasażerskiego w poszczególnych latach w polskich portach lotniczych
- **Dynamika ruchu** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale oraz w minionych kwartałach w porównaniu z rokiem poprzednim, a także w porównaniu do wyników dwa lata wstecz

Slajd 8

- **Dynamika całego rynku** - wykres porównuje łączną dynamikę ruchu we wszystkich polskich portach lotniczych z europejskimi portami zrzeszonymi w ACI
- **Dynamika portów regionalnych** - wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w portach regionalnych Polski i portów regionalnych zrzeszonych w ACI (obsługujących rocznie poniżej 5 mln pasażerów)
- **Dynamika WAW** - wykres porównuje dynamikę ruchu w Warszawie z porównywalnymi portami zrzeszonymi w ACI (porty wybrane dla celów porównań z Portem Chopina w Warszawie: Ateny, Belgrad, Bratysława, Bukareszt, Helsinki, Lizbona, Podgorica, Praga, Ryga, Sarajewo, Skopje, Sofia, Tallinn, Tirana, Tuluza, Wilno, Zagrzeb)

Slajd 9

- **Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał** - wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w danym kwartale
- **Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco** - wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w minionych kwartałach w danym roku



OPISY WYKRESÓW CD.

Slajd 10

- **Przewozy międzynarodowe** - wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach danego roku
- **Przewozy krajowe** - porównanie dynamiki w polskich portach lotniczych z portami ACI w minionych kwartałach danego roku

Slajd 11

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba pasażerów (mln) narastająco** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat
- **Dynamika ruchu – kwartał** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale w ruchu regularnym w porównaniu z rokiem poprzednim, a także z wynikiem sprzed w lat
- **Dynamika ruchu – narastająco** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w minionych kwartałach w ruchu regularnym w porównaniu do analogicznego okresu z poprzedniego roku, a także sprzed 2 lat

Slajd 12

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba pasażerów (mln) narastająco** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat
- **Dynamika ruchu – kwartał** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale w ruchu czarterowym w porównaniu z rokiem poprzednim, a także z wynikiem sprzed w lat
- **Dynamika ruchu – narastająco** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w minionych kwartałach w ruchu czarterowym w porównaniu do analogicznego okresu z poprzedniego roku, a także sprzed 2 lat

Slajd 13

- **RPKM – narastająco** - wykres przedstawia wartości RPKM w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **ASKM – narastająco** - wykres przedstawia wartości ASKM w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku



OPISY WYKRESÓW- C.D

- **LF** – wykres przedstawia wartości LF w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **RPKM – narastająco** – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika RPKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku
- **ASKM – narastająco** - wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika ASKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku
- **LF – narastająco** – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku

Slajd 14

- **RPKM - kwartał** - wykres przedstawia wartości RPKM w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku
- **ASKM – kwartał** - wykres przedstawia wartości ASKM w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku
- **LF – kwartał** - wykres przedstawia wartości LF w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku

Slajd 15

- **Udział w rynku wg wielkości przewozów** - wykres przedstawia udział w rynku przewoźników realizujących największe przewozy w Polsce w minionych kwartałach danego roku
- **Udział w rynku wg modelu biznesowego** - wykres przedstawia udział przewozów w podziale na modele biznesowe tj. na przewoźników sieciowych, niskokosztowych i czarterowych w minionych kwartałach poszczególnych lat

Slajd 16

- **Porównanie dynamiki ruchu** – wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie wg danych ULC i danych Ryanair, EasyJet i Norwegian, którzy odpowiadają za blisko 80% europejskich przewozów LCC. ULC zdecydował się wykorzystać dane tych przewoźników ze względu na fakt, że podmioty te na bieżąco aktualizują dane o przewozach miesięcznych
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** - wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie na podstawie danych ULC i Ryanair, EasyJet oraz Norwegian.

Slajd 17

- **Porównanie dynamiki ruchu** - wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników sieciowych w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie (Europa oraz Bliski Wschód) wg danych ULC i AEA
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** - wykres przedstawia zmiany w punktach procentowych wskaźnika LF przewoźników sieciowych w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie na podstawie danych ULC i 20 AEA