



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

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, 3 luty 2015 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

- **W 3-im kwartale na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W miesiącach letnich doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów jak i współczynnika wypełnienia miejsc. W efekcie oba te wskaźniki wzrosły łącznie w 3 kwartałach 2014 roku. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w przypadku ruchu czarterowego. Pozytywne sygnały można dostrzec również na rynku połączeń regularnych. Spadek oferty Ryanair został z nawiązką zrekompensowany przez wzrost Wizzair. Warto jednak odnotować, że zmiany w różnym stopniu dotknęły indywidualne porty, powodując spadki ruchu rozkładowego w portach obsługujących poniżej 1 mln pasażerów. W dalszym ciągu luka po wycofaniu się PLL LOT z portów regionalnych w przypadku międzynarodowych połączeń była wypełniona przez grupę Lufthansy. Nadal też można obserwować pozytywne efekty restrukturyzacji siatki połączeń PLL LOT.**
- Przewozy pasażerskie w 3-im kwartale 2014 roku w Polsce zwiększyły się o ok. 9,6%, w porównaniu z analogicznym okresem 2013 roku. W 3 kwartałach wartość ta wyniosła 7,8%. Wzrosty ruchu lotniczego miały miejsce przy niższej dynamice liczby operacji (+5%) w 3-im kwartale i ponad 1% wzroście w trzech analizowanych kwartałach. Należy jednak zauważyć, że przewoźnicy w 3-im kwartale, podobnie jak w poprzednich kwartałach 2014 roku, operowali większymi samolotami. Podobnie jak w poprzednich miesiącach, a w efekcie również we wszystkich analizowanych kwartałach 2014 roku, wzrosła liczba oferowanych na rynku miejsc pasażerskich (o 8% w 3-im kwartale i o 4% we wszystkich analizowanych kwartałach). Współczynnik wypełnienia miejsc seat factor w 3-im kwartale wyniósł 83,1%, o 1 punkt procentowy więcej niż w analogicznym okresie minionego roku, z zatem rósł wolniej niż w poprzednich kwartałach 2014 roku. W 3 kwartałach wartość ta osiągnęła poziom 78,9%, co było wynikiem o 3 punkty procentowe lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.
- Podobnie jak w pierwszym półroczu, tak i w 3-im kwartale, wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów również lotnisko w Warszawie osiągnęło wynik lepszy od porównywalnych europejskich portów. Porty regionalne osiągnęły natomiast niższy wzrost w porównaniu do portów, obsługujących mniej niż 5 mln. pasażerów rocznie (jeśli wyliczyć efekt przeniesienia operacji Ryanair do Modlina). Wyniki zrealizowane w polskich portach, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym, przewyższyły natomiast wyniki osiągnięte przez porty zrzeszone w ACI Europe.
- Podobnie, jak w poprzednich kwartałach 2014 roku, polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka. W trzech kwartałach dynamika ta była też wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonych wskaźnikami ASKM, dynamika na polskim rynku była już zbliżona do wyników notowanych na rynku europejskim i światowym. W efekcie współczynnik LF zwiększył się o 2,7 punktu procentowego, co było wynikiem zbliżonym do wzrostu współczynnika S/F. Wzrost współczynnika LF był też wyższy niż w przypadku rezultatów osiągniętych w Europie i na świecie prezentowanych przez IATA.



PODSUMOWANIE

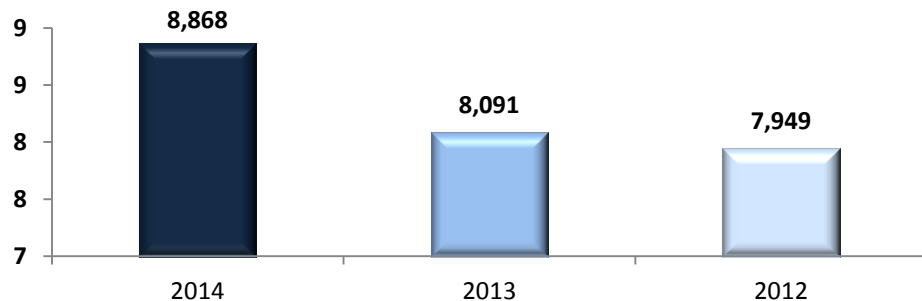
- Liderem wzrostu, jeśli wyłączyć z analizy efekt przeniesienia operacji Ryanair do portu Warszawa/Modlin, pod względem ilościowym w 3-im kwartale i 3 kwartałach 2014 roku był port Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych, podobnie jak w 2-im kwartale najlepszy wynik odnotował port w Gdańsku. Miał on również najlepszy wynik we wszystkich analizowanych kwartałach. Inaczej niż w 2-im kwartale, lepszy od portu w Krakowie był port w Katowicach, który w 3-im kwartale uzyskał drugi wynik wśród portów regionalnych. Największe spadki ilościowe w 3-im kwartale zanotował port w Bydgoszczy, natomiast w analizowanych 3 kwartałach port w Łodzi. Wyraźnie widać, że spadek oferty Ryanair dotknął najbardziej porty obsługujące poniżej 1 mln. pasażerów rocznie, które odnotowały spadki zarówno w 3-im kwartale jak i w analizowanych 3 kwartałach 2014 roku.
- Na wyniki portów wpływ miało kilka równoległych czynników. Po pierwsze należy odnotować, że był to kolejny kwartał silnych wzrostów na rynku czarterowym, na którym przewozy zwiększyły się aż o 28%. Dla wszystkich 3 kwartałów wzrost osiągnął poziom 23%. Podobnie jak w 2-im kwartale zrealizował się on głównie za sprawą kierunków położonych w basenie Morza Śródziemnego. W ramach przewozów regularnych, zarówno w 3-im kwartale jak i w 3 kwartałach 2014 roku, nastąpił silny spadek przewozów do Wielkiej Brytanii.
- Pierwsze trzy kwartały 2014 roku przyniosły silny wzrost przewozów krajowych. Na bardzo dobre wyniki tego okresu wpływ miały przede wszystkim przewozy w 2-gim i 3-im kwartale. Od lipca do września liczba pasażerów była aż o 29% wyższa niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że dominujący wpływ na wyniki tego kwartału na rynku krajowym miały dwa procesy. Podobnie jak w 2-im kwartale, znacząco rozwinęły się przewozy krajowe z pominięciem portu Chopina w Warszawie. Nastąpiło to głównie za sprawą Ryanair. Po drugie nadal można dostrzec pozytywne efekty restrukturyzacji siatki połączeń PLL LOT, który po raz kolejny zwiększył współczynnik wypełnienia miejsc na tym rynku, choć w mniejszym stopniu niż miało to miejsce w 2-gim kwartale. W 3-im kwartale przewały już jednak niskie wartości współczynnika wypełnienia miejsc realizowane przez innych przewoźników. Wskaźnik ten dla całego rynku spadł o 2%. W przypadku analizowanych 3 kwartałów jego wartość praktycznie nie zmieniła się.
- W 3 kwartałach, podobnie jak w pierwszym półroczu, doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Przewoźnicy sieciowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników niskokosztowych. Te niewielkie zmiany wynikają z różnych dynamik ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych, które wyniosły odpowiednio 4,6% i 11,8%. W 3-im kwartale nadal zauważalne było zatrzymanie ekspansji przewoźników niskokosztowych, którzy na przestrzeni ostatnich dwóch lat byli głównymi motorami wzrostów. Podczas, gdy przewoźnicy LCC zwiększyli przewozy o 3,85%, wzrost ten po stronie przewoźników sieciowych wyniósł blisko 16,2%. Po raz kolejny na spowolnienie ekspansji przewoźników niskokosztowych miała przede wszystkim wpływ redukcja oferowania Ryanair, który w ostatnich dwóch latach notował bardzo wysokie dynamiki wzrostu. Co ważne, zostało to zawiązką zrekompensowane przez przyspieszenie wzrostów Wizzair. Wśród przewoźników sieciowych największe wzrosty zanotował Eurolot, choć zrealizował je głównie za sprawą wzrostu przewozów czarterowych, a w dalszej kolejności PLL LOT i Lufthansa. W 3 kwartałach największe wzrosty odnotowała Lufthansa, a dalszej kolejności Eurolot i PLL LOT.



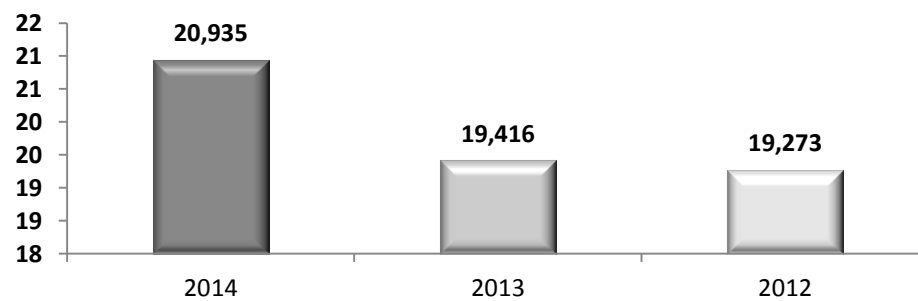
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

- Polskie porty lotnicze obsłużyły w 3 kwartałach 2014 roku blisko 21 mln pasażerów, co stanowi 7,8% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Wzrost w 3-im kwartale wyniósł 9,6%, a zatem był o ok. 3 punkty procentowe większy w porównaniu do wyników zanotowanych dla pierwszego kwartału i półrocza.
- W 3 kwartałach 2014 roku polski rynek zanotował wzrost liczby operacji o 1%. Warto podkreślić, że na tle pierwszego półrocza, w 3-im kwartale doszło do znaczącego wzrostu liczby operacji o 5%.
- Podobnie jak w przypadku liczby operacji w 3-im kwartale doszło też do znaczącego wzrostu oferowanych miejsc pasażerskich na tle pierwszego półrocza. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 8%, a łącznie we wszystkich kwartałach 2014 roku o 4%. Warto odnotować też, że zarówno w 3-im kwartale jak i łącznie w 3 kwartałach 2014 roku przewoźnicy operowali samolotami mieszczącymi na pokładzie średnio 4 miejsca pasażerskie więcej.
- Utrzymał się też trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym w 3-im kwartale wzrost ten był wyraźnie mniejszy niż w pierwszym półroczu. Seat factor (S/F), liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wyniósł w 3-im kwartale 83%, o 1 punkt procentowy więcej niż w analogicznym okresie minionego roku. Dla trzech kwartałów wyniósł 79%, co było wynikiem o ok. 3 punkty procentowe lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*

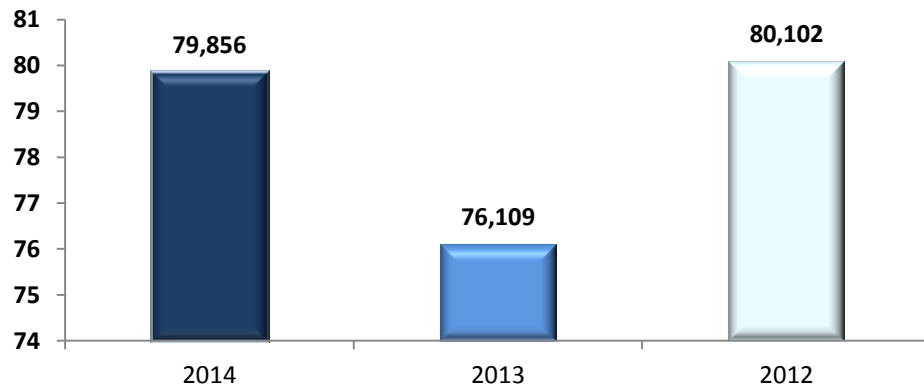




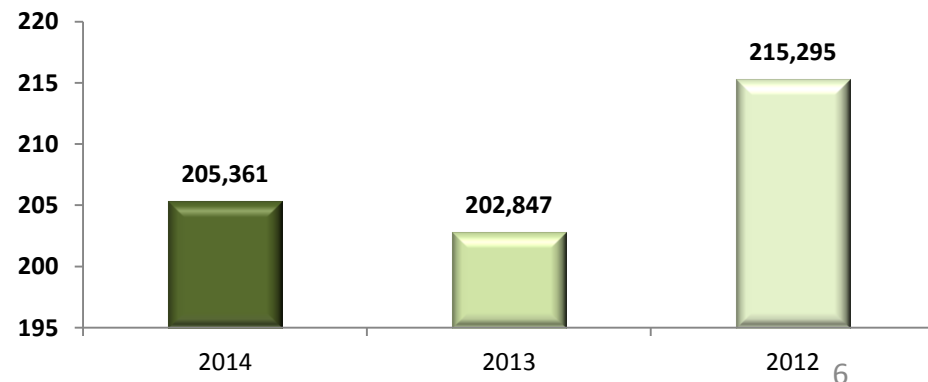
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

- Podobnie jak w pierwszym półroczu, również w 3-im kwartale i 3 kwartałach łącznie, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W 3-im kwartale i w 3 kwartałach łącznie wartości te wyniosły 112 i 103, czyli odpowiednio o 4 i 6 pasażerów więcej niż rok wcześniej.
- Podobnie jak w pierwszym półroczu, tak i w 3-im kwartale, to przewoźnicy sieciowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników niskokosztowych podróżowało średnio tyle samo pasażerów w 3-im kwartale i 3 kwartałach, to w przypadku przewoźników sieciowych nastąpił wzrost o 8 miejsc dla obu okresów. Wynika to z faktu, że przewoźnicy sieciowi operowali samolotami większymi niż rok wcześniej o 9 miejsc pasażerskich w 3-im kwartale i 8 we wszystkich w 3 kwartałach. Dodatkowo, na uwagę zasługuje fakt, że przewoźnicy sieciowi mimo istotnego zwiększenia pojemności samolotów zdołali zwiększyć współczynniki wypełnienia miejsc o 2 punkty procentowe w obu omawianych okresach. Przewoźnicy niskokosztowi zdołali wprawdzie zwiększyć współczynnik S/F w 3 kwartałach o 4 punkty procentowe, nie mniej jednak zmniejszyli oni średnią pojemność samolotów. Przewoźnicy sieciowi znacząco zwiększyli też oferowanie miejsc pasażerskich, o 14% w przypadku 3-go kwartału i o 8% w przypadku całego okresu 3 kwartałów. Dla porównania przewoźnicy LCC zwiększyli oferowanie o 1% w 3-im kwartale i pozostawili je na tym samym poziomie w całym okresie 3 kwartałów w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



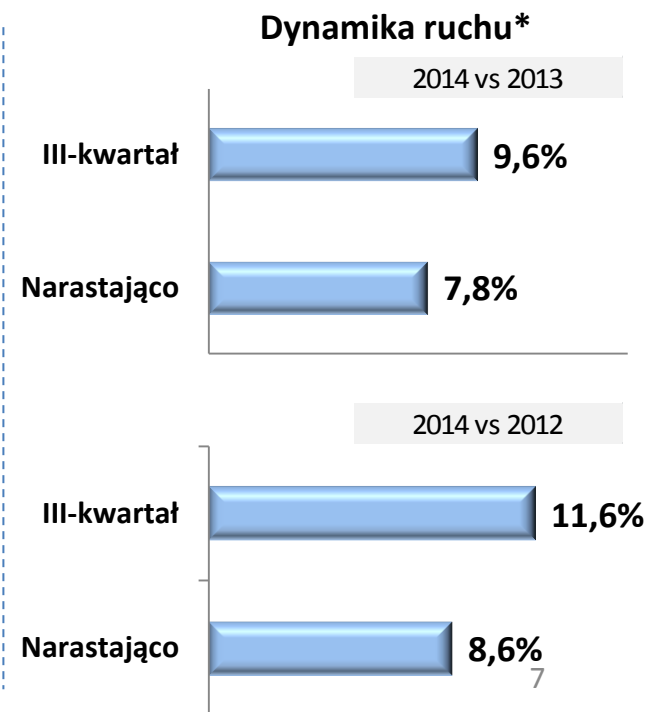
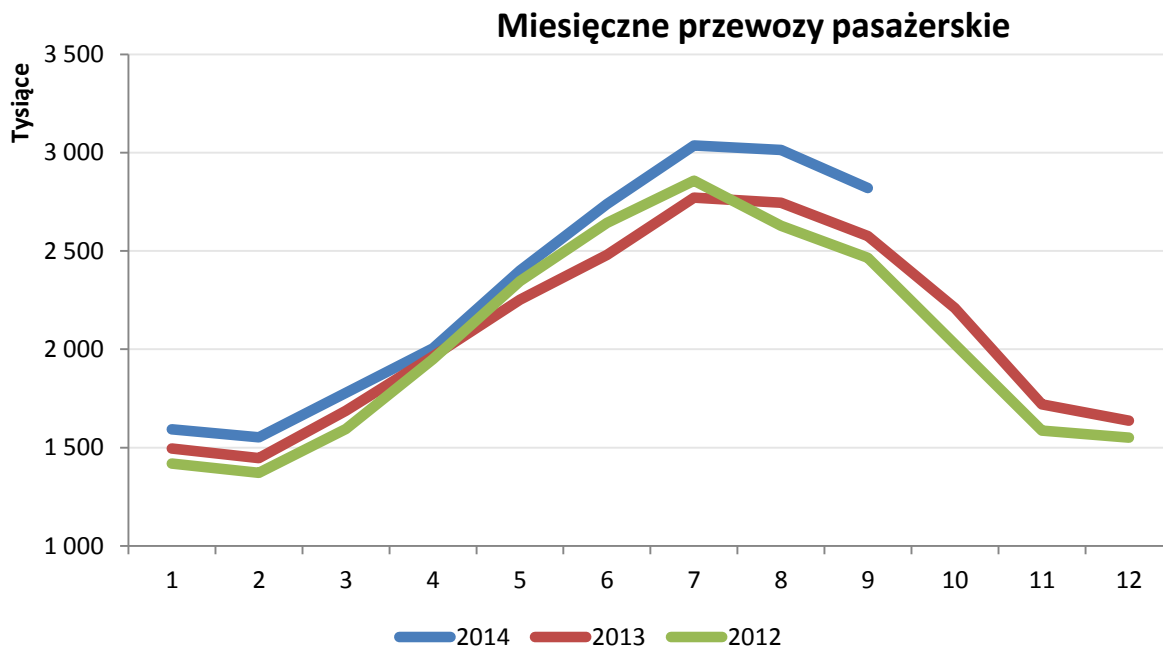
Liczba operacji (tys.) narastająco*





SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

- W przeciwieństwie do 2-ego kwartału, gdzie wzrosty różniły znacząco pomiędzy miesiącami, dynamiki ruchu lotniczego w poszczególnych miesiącach 3-go kwartału rozkładały się równomiernie na poziomie ok. 9,5%, a zatem rynek kontynuował realizację wysokich dynamik, rozpoczętych się w czerwcu.
- W największym stopniu taki stan rzeczy był związany z wyjazdami wakacyjnymi. Dynamiki na rynku czarterowym od lipca do września kształtowały się odpowiednio na poziomie: 27, 26 i 31,%. Była to zatem kontynuacja wysokich wzrostów na tym rynku notowanych niemal od początku sezonu letniego 2014. Warto odnotować, że wzrosty w okresie od początku listopada do końca marca, który pokrywa się w znacznym stopniu z okresem sezonu zimowego, kształtowały się średnio na poziomie 7%.
- Miesiące od lipca do września były natomiast okresem stabilnych wzrostów przewozów regularnych, które kształtowały się na poziomie 5%. Nie doszło zatem do istotnej zmiany w porównaniu do dynamik notowanych na tym rynku w poprzednich miesiącach.





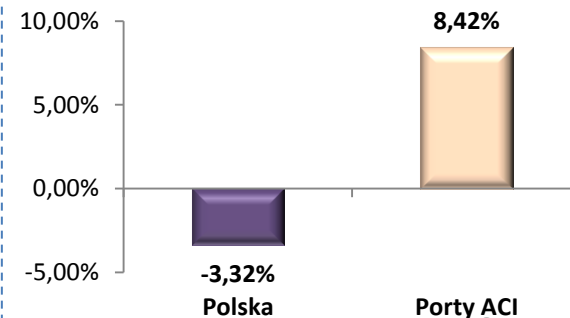
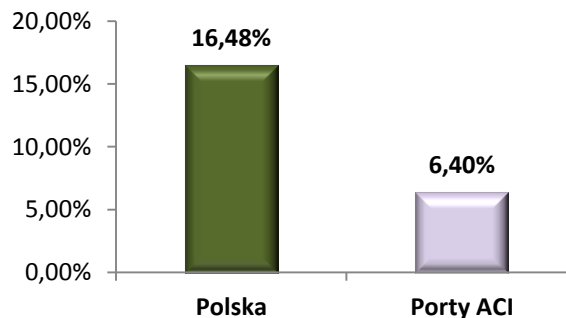
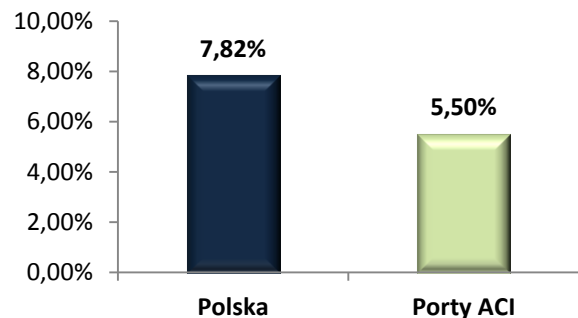
WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

- Podobnie jak w pierwszym półroczu, również w 3 kwartałach 2014 roku, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI. Rezultaty portów regionalnych należy jednak wciąż rozpatrywać w kontekście przeniesienia operacji Ryanair z portu Chopina w Warszawie do portu Warszawa/Modlin. Jeśli wyłączyć z analizy port Warszawa/Modlin dynamika ruchu wyniosłaby jednak 5,5%, zatem byłby to wynik blisko o 1 punkt procentowy niższy niż dla porównywalnych portów ACI. W samym 3-im kwartale wartość ta wyniosła 18,1%, a jeśli wyłączyć z analizy port Warszawa/Modlin, 8,6%. Ponadto przy wyłączeniu portu Warszawa/Modlin przewozy krajowe w portach regionalnych w trzech kwartałach 2014 roku, zanotowały wyższą dynamikę (+19,1%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych (+4,2%). Ruch w tym okresie w portach regionalnych znacząco zwiększyli przewoźnicy sieciowi (+21,5%), podczas, gdy w przypadku przewoźników LCC nie uległ on praktycznie zmianie (-0,3%). W samym 3-im kwartale w portach regionalnych (z wyłączeniem Warszawa/Modlin) szybciej rozwijały się przewozy krajowe (+32,8%) od przewozów międzynarodowych (+6,5%). Podobnie jak w przypadku 2-go kwartału rekordowy wynik przewozów krajowych był związany głównie z nową ofertą Ryanair, choć warto również odnotować, że przewozy krajowe wzrosły również istotnie w przypadku PLL LOT i Eurolot. Należy też zauważyć, że podobnie jak w poprzednich kwartałach 2014 roku, do wzrostu całego rynku w większym stopniu przyczynili się przewoźnicy sieciowi, którzy zwiększyli przewozy aż o 36,3%. We wzrostach prym wiodli Eurolot i Lufthansa. Warto jednak zauważyć, że Eurolot zrealizował taki wynik dzięki dużemu wzrostowi przewozów czarterowych. W 3-im, podobnie jak w 2-gim kwartale, w portach regionalnych, z pominięciem Warszawa/Modlin, doszło do spadku ruchu LCC (-1,4%), głównie za sprawą zmniejszenia oferowania przez Ryanair. Efekt ten został nieco złagodzony przez wzrost oferty Wizzair. Na wyniki portów regionalnych, podobnie jak w 2-im kwartale, znaczący wpływ miały również przewozy czarterowe, które zwiększyły się aż o 33,6%.

Dynamika całego rynku*

Dynamika portów regionalnych*

Dynamika WAW*

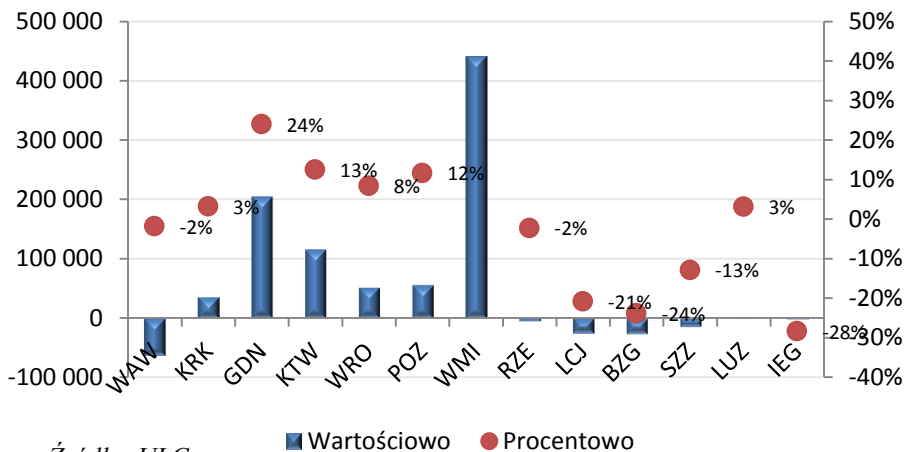




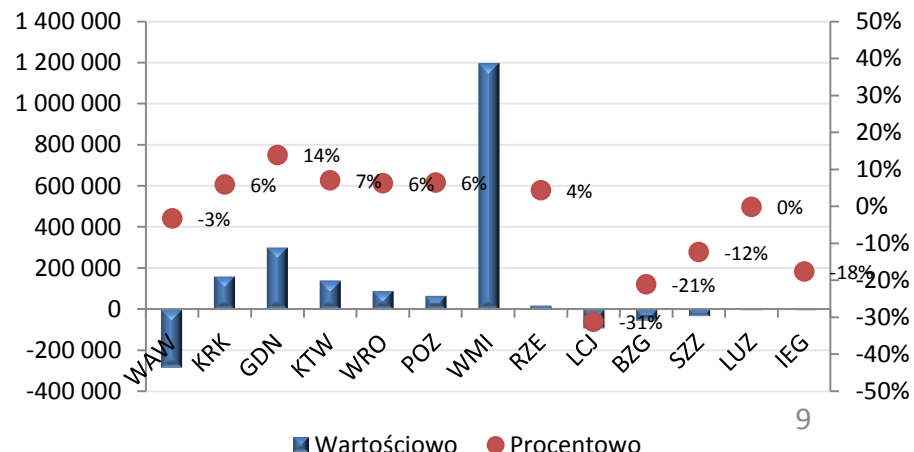
WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

- Tak w 3-im jak i 2-gim kwartale, liderem wzrostu wśród portów regionalnych, z pominięciem Warszawa/Modlin, był port w Gdańsku, który jako jedyny zanotował wzrost przewozów przewoźników niskokosztowych. Drugi w kolejności, najlepszy wynik pod względem wzrostów ilościowych odnotował port w Katowicach, co było spowodowane bardzo dynamicznym rozwojem połączeń czarterowych. Największe spadki z kolei zanotowały porty w Bydgoszczy i Łodzi, co było spowodowane zmniejszeniem oferty Ryanair. W przypadku wyników dla 3 kwartałów liderem wzrostów ilościowych był port w Gdańsku. Największy spadek przewozów w ujęciu ilościowym zanotował natomiast port w Łodzi. Wyraźnie widać, że spadek oferty Ryanair dotknął najbardziej porty obsługujące poniżej 1 mln. pasażerów rocznie, które odnotowały spadki zarówno w 3-im kwartale jak i w analizowanych 3 kwartałach 2014 roku.
- Podobnie jak w poprzednich miesiącach w największym stopniu na wyniki portu Chopina w Warszawie wpływ miało przeniesienie operacji Ryanair do portu w Modlinie. Jeżeli pominąć w analizie przewozy tego przewoźnika, to port Chopina w Warszawie w pierwszym półroczu zwiększył przewozy o 11% (ok. 835 tys. pasażerów), a zatem bardziej niż porównywalne porty ACI. W 3-im kwartale wzrost ten wyniósł 12%. Jeśli wziąć pod uwagę wyniki obu portów obsługujących aglomerację warszawską to wzrosty w 3-im kwartale i w 3 kwartałach wyniosły w obu okresach 11%. W dalszym ciągu, w największym stopniu na wyniki portu wpływ miała restrukturyzacja siatki połączeń PLL LOT i wzrost związany z rozwojem warszawskiego hubu. Port, podobnie jak w poprzednich miesiącach, zaobserwował również dynamiczny przyrost przewozów linii niskokosztowych, które z wyłączeniem operacji Ryanair wzrosły w 3-im kwartale o 43% (39% w trzech kwartałach). Nadal liderem wzrostów był Wizzair. W dalszej kolejności do wzrostu portu istotnie przyczynili się Norwegian i Germanwings.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



Źródło: ULC

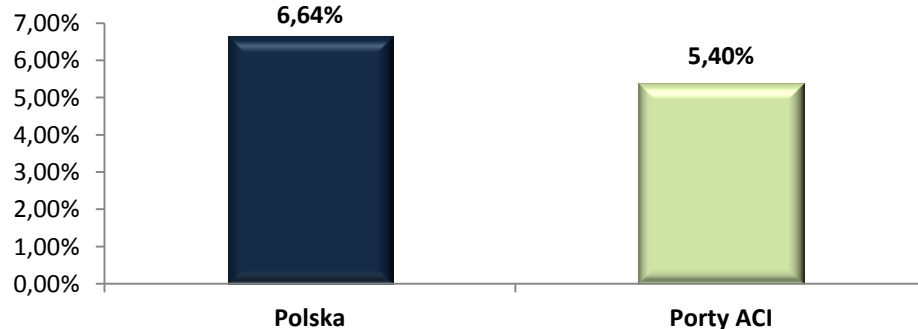
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



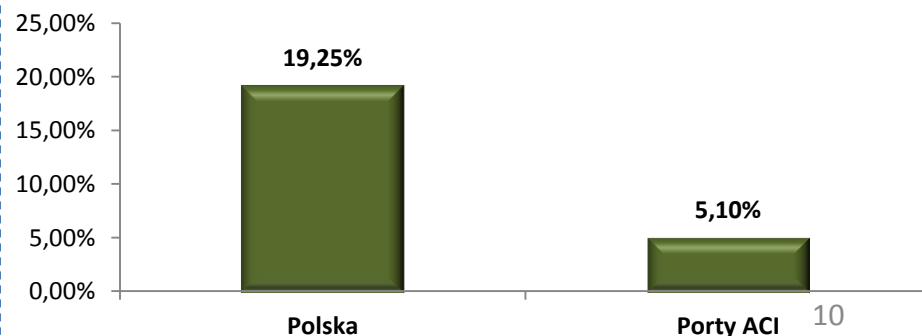
PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

- Ruch międzynarodowy w Polsce w trzech kwartałach zanotował wyższą dynamikę (+6,6%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 1,4%. Wyniki te dla 3-ego kwartału wyniosły odpowiednio +7,8% i +4,7%.
- Trzeci kwartał był okresem kontynuacji wysokiej dynamiki krajowych przewozów pasażerskich. Rynek odnotował wzrost na poziomie 19,3%, w 3 kwartałach 2014 roku, przy niemal niezmienionej liczbie operacji (+0,6%). W samym 3-im kwartale wartości te wyniosły odpowiednio 29% i 5,8%. Analogicznie do drugiego kwartału, doszło także do skokowego wzrostu średniej wielkości samolotów o 15 miejsc pasażerskich (11 w 3 kwartałach). W 3-im kwartale oferowanie wzrosło o blisko 33% (o 19% w 3 kwartałach). W przeciwieństwie do drugiego kwartału przy dynamicznym wzroście rynek przewozów krajowych nie zdołał utrzymać wskaźników LF na poziomie sprzed roku. Wskaźnik ten spadł o -2,3 punkta procentowego (-0,1) w trzech kwartałach. Podobnie jak w poprzednim kwartale rynek rozwijał się w dużej mierze za sprawą połączeń z pominięciem portu lotniczego Chopina w Warszawie, przede wszystkim za sprawą oferty Ryanair. Warto odnotować, że podobnie jak w 2-im kwartale, wzrost przewozów krajowych realizowanych z i do Warszawy osiągnął również PLL LOT.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*

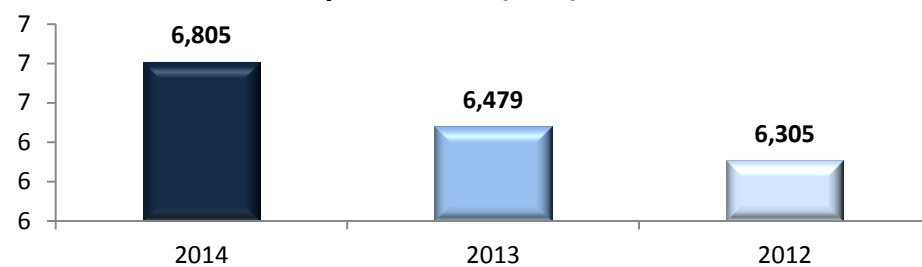




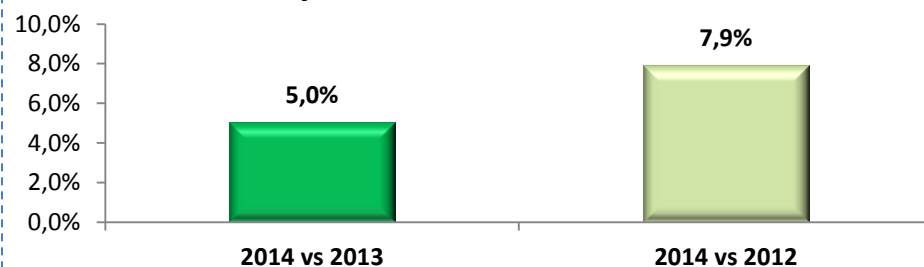
PRZEWOZY REGULARNE

- Do największych wzrostów w ramach przewozów regularnych, tak w 3-im jak i 2-im kwartale, doszło w przypadku Holandii. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe rynek odnotował w przypadku Hiszpanii i Szwecji. We wszystkich wymienionych przypadkach dominującą rolę we wzrostach odegrali przewoźnicy niskokosztowi. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii, Irlandii oraz Ukrainy.
- Podobnie jak w pierwszej połowie roku, również w trzech pierwszych kwartałach największe wzrosty ruchu notowane były w przypadku Norwegii i w dalszej kolejności Holandii, Włoch i Izraela. Podobnie jak w pierwszej połowie roku, za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze odpowiedzialni byli przewoźnicy niskokosztowi. Również podobnie jak poprzednio wyjątek stanowiły Włochy, gdzie do wzrostu liczby pasażerów przyczyniła się obok Ryanair, równolegle sieciowa Alitalia. Warto też odnotować znaczący wzrost przewozów PLL LOT do Holandii. Podobnie jak w pierwszym półroczu do największych spadków doszło natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii, Irlandii, oraz Finlandii i Węgier. Analogicznie do pierwszego półroczu z wyjątkiem lotów do Finlandii, zmiany na wspomnianych rynkach związane były z redukcją oferty przewoźników niskokosztowych.

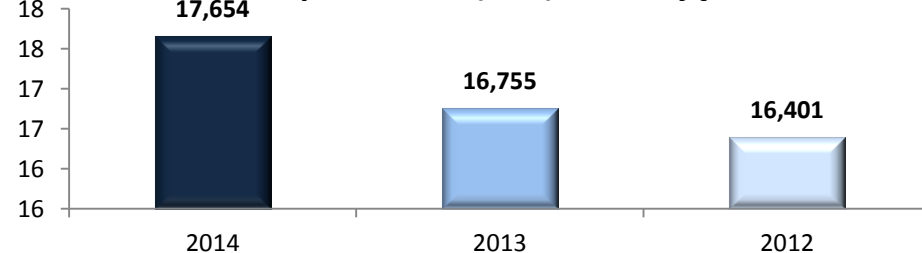
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



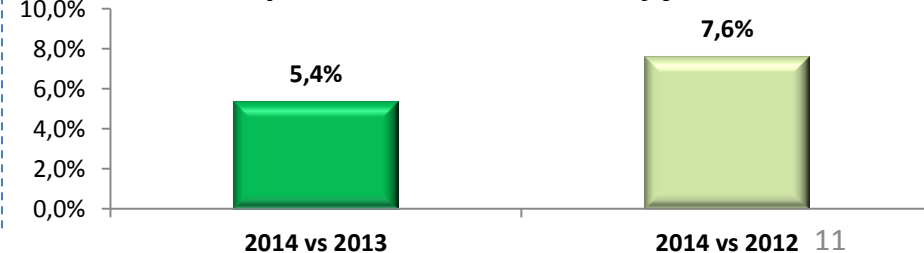
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

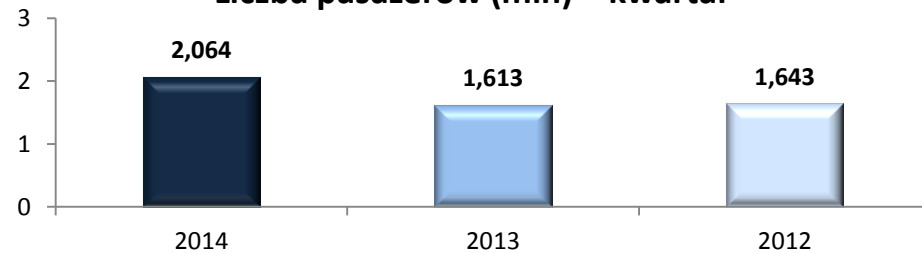




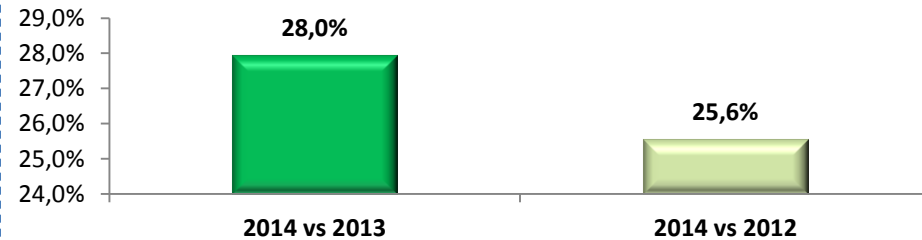
PRZEWOZY CZARTEROWE

- W pierwszym półroczu 2014 roku polski rynek przewozów czarterowych zanotował wyraźny wzrost przewozów o 23,3%. Było to głównie spowodowane wynikami w 2-im kwartale, w którym przewozy zwiększyły się aż o 27,9%. Na tak wysoki wzrost 3-ego kwartału miały wpływ, podobnie jak w poprzednim kwartale, takie kierunki jak Grecja i Turcja. Należy również podkreślić, że rynek po raz pierwszy od 3-go kwartału 2012 roku odnotował pozytywną dynamikę przewozów do Egiptu. Poza wymienionymi krajami wartości wzrostu przewozów przekroczyły granicę 10 tys. pasażerów również w przypadku Bułgarii, Tunezji, Hiszpanii i Maroka. Co ważne rynek nie odnotował znaczących spadków. W efekcie zmian na rynku w trzech kwartałach 2014 roku doszło do znaczących wzrostów przewozów do Grecji, Turcji, Hiszpanii, Tunezji, Bułgarii, Maroka, Egiptu i Portugalii. Co ważne żaden z polskich portów nie odnotował spadku przewozów czarterowych w 3-im kwartale. Największy ilościowy wzrost przewozów czarterowych zanotował port Katowice w Pyrzowicach oraz port Chopina w Warszawie i w dalszej kolejności Poznań - Ławica. Największe procentowe wzrosty odnotowały natomiast lotniska w Lublinie, Gdańsku i Rzeszowie. W 3 kwartałach tylko w porcie w Bydgoszczy doszło do spadku ruchu. Największy ilościowy wzrost przewozów zanotowały porty, które osiągnęły najlepsze wyniki dla trzeciego kwartału. W 3 kwartałach największe procentowe wzrosty przewozów osiągnęły natomiast porty w Lublinie i Gdańsku.

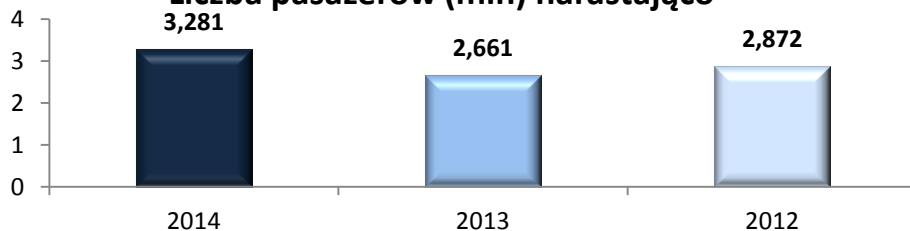
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



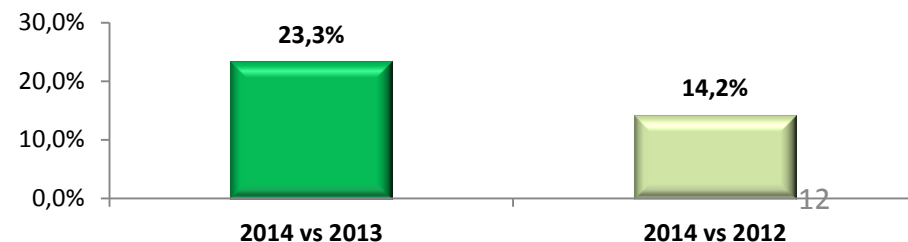
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

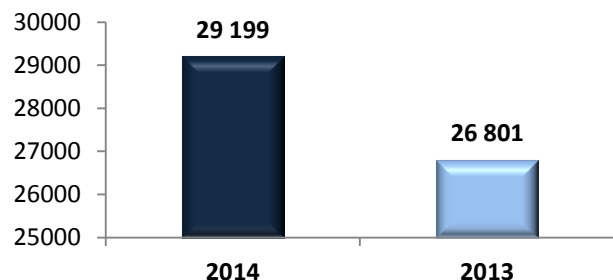




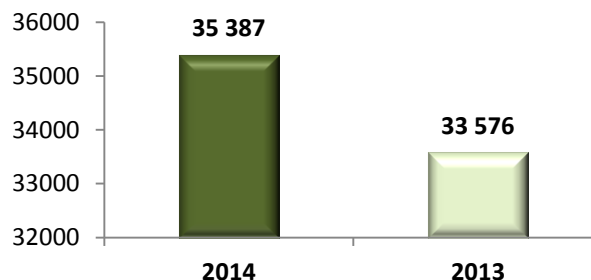
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

- W 3 kwartałach polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 26 km. Co ważne dynamika RPKM przewyższyła o ok. 3 punkty procentowe wyniki Europy i świata, a zatem więcej niż dla pierwszego półrocza. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku była równa europejskiemu i nieznacznie niższa w porównaniu z rynkiem światowym. Podobnie też jak w pierwszym półroczu, polski rynek zanotował wyższy wskaźnik wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc niż w przypadku rynków europejskich i światowych.

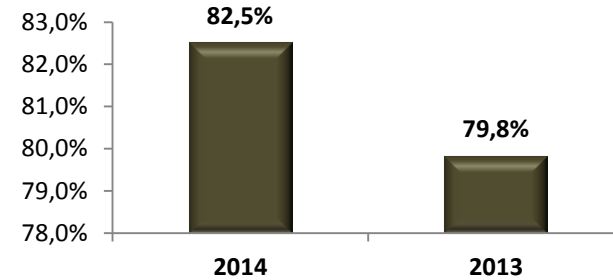
RPKM (mln) – narastająco*



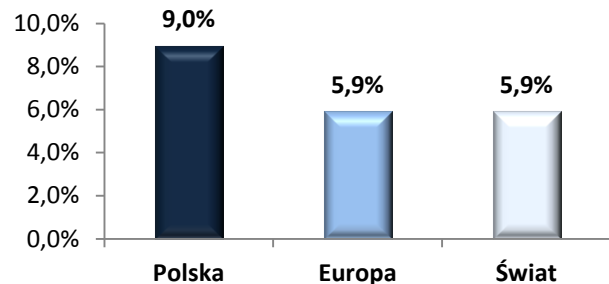
ASKM (mln) – narastająco*



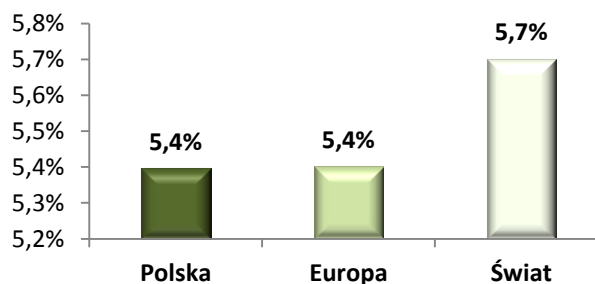
LF- narastająco*



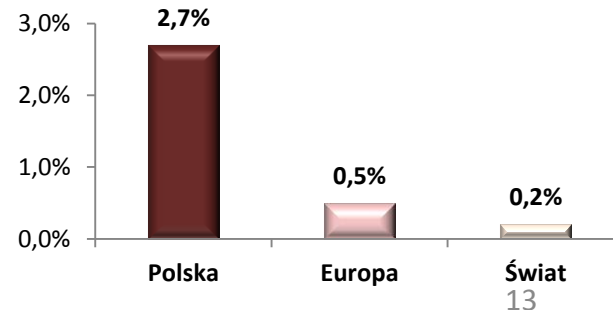
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

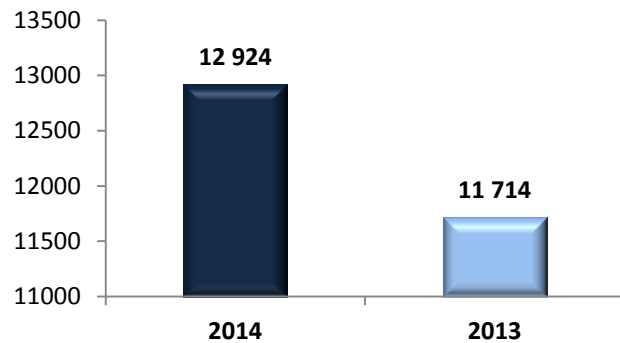




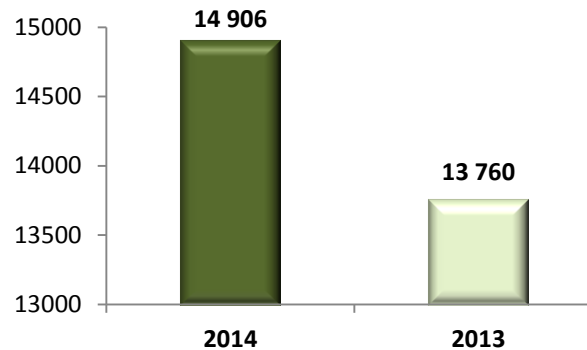
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

- Zarówno w 3-im jak i w dwóch poprzednich kwartałach, dynamika wzrostu przewozów pasażerskich znacznie przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania. W efekcie współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o 2,7 punktu procentowego w 3 kwartałach.
- W 3-im kwartale dynamika RPKM wyniosła 10,3% i przewyższyła dynamikę ASKM (+8,3%). Współczynnik LF wzrósł o 1,6 punktu procentowego, czyli odnotował niższy wzrost niż wyniki osiągnięte w pierwszym kwartale i całym półroczu. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 24 kilometry.

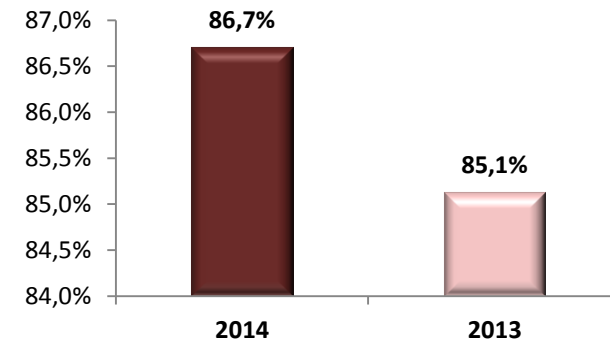
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*

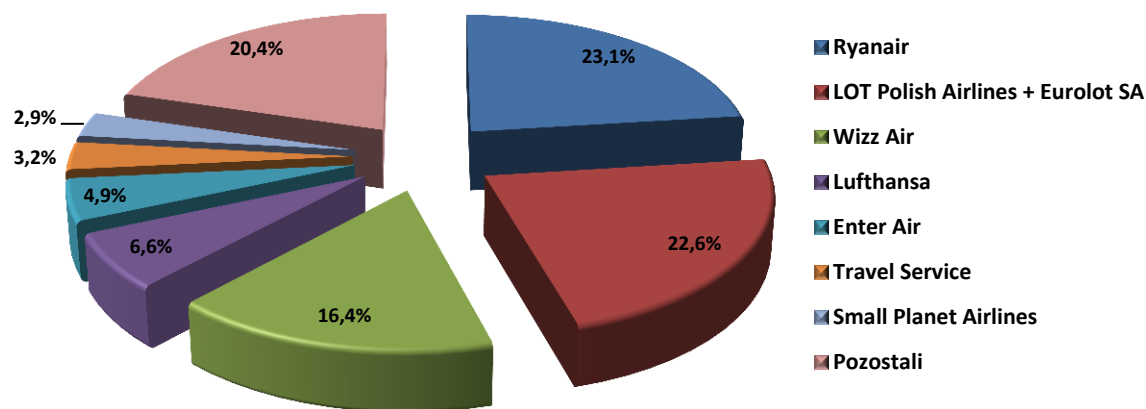




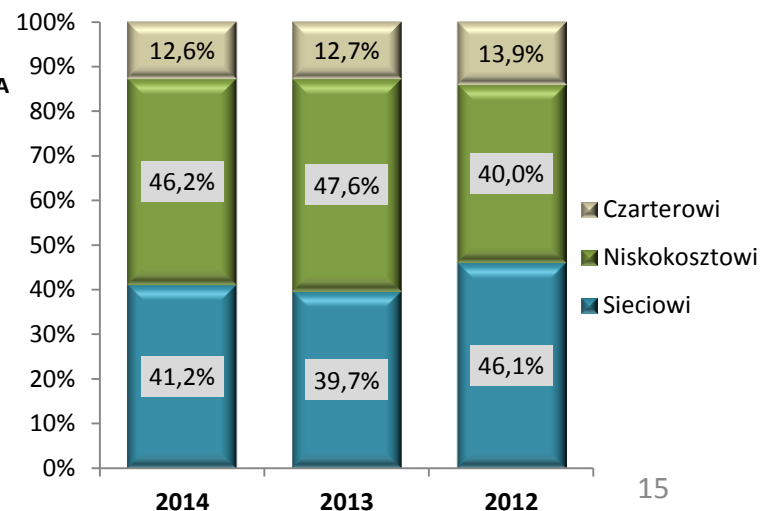
PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

- W 3 kwartałach nastąpiła niewielka zmiana struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy sieciowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników niskokosztowych. Te niewielkie zmiany wynikają z różnych dynamik ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych, które wyniosły odpowiednio 4,63% i 11,8%.
- Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w 3 kwartałach, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi jak i czarterowi. Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się Wizzair. W dalszej kolejności był to Small Planet Airlines, Lufthansa oraz Enter Air, Eurolot i PLL LOT. Wszyscy wymienieni przewoźnicy mogą pochwalić się przyrostem o co najmniej 200 tys pasażerów. Warto zaznaczyć, że zarówno w przypadku PLL LOT jak i Eurolot na wzrosty największy wpływ miały przewozy czarterowe. Największe spadki ruchu odnotował natomiast Ryanair i grupa Travel Service. W samym 3-im kwartale liderem wzrostów był Enter Air, a dalszej kolejności Wizzair, Small Planet Airlines, Eurolot, PLL LOT oraz Lufthansa. Zdecydowanie największy spadek przewozów, przekraczający 150 tys. pasażerów odnotował w tym czasie Ryanair.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego

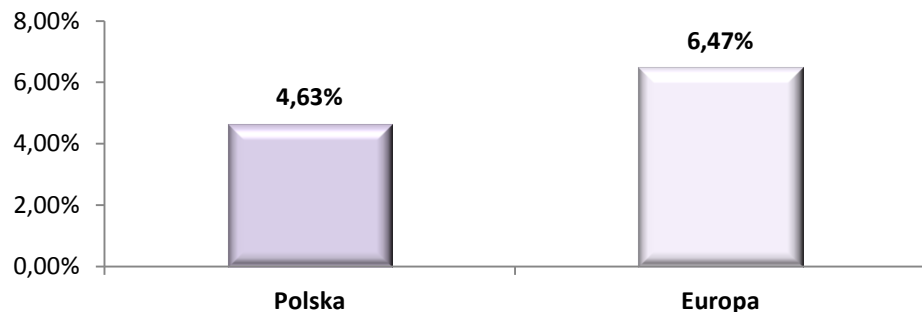




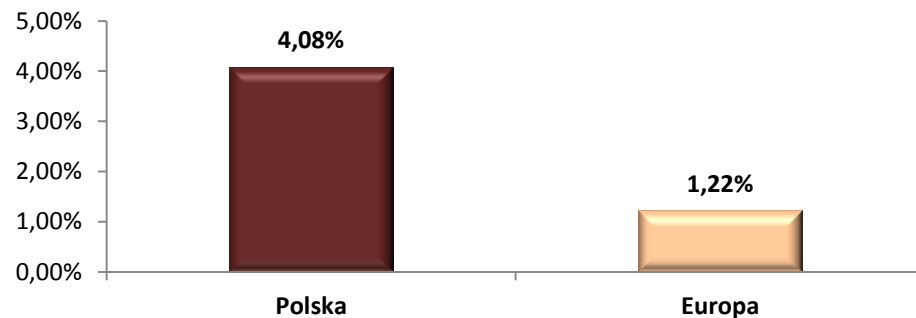
PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

- W 3-im kwartale 2014 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali niższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Co ważne, przewoźnicy niskokosztowi w Polsce zdołali natomiast istotnie podwyższyć 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 2,8% to jednocześnie zwiększyli przewozy (RPKM) o 7,1%.
- Największy wzrost przewozów wśród przewoźników niskokosztowych w 3-im kwartale był w przypadku Wizzair oraz Norwegian. Ryanair podobnie jak w 2-im tak i w 3-im kwartale odnotował spadek liczby przewiezionych pasażerów. Choć w dalszym ciągu przewoźnik pozostaje liderem na rynku, to wyraźnie widać zahamowanie jego ekspansji. Największe spadki ilościowe odnotował w Katowicach i Łodzi. Wzrost był tylko w przypadku Gdańska i aglomeracji warszawskiej. Podobnie jak w 3-im kwartale tak i we wszystkich 3 kwartałach liderami wzrostów byli Wizzair i Norwegian. Znaczące spadki Ryanair w 2-im i 3-im kwartale spowodowały, że przewoźnik ten osiągnął największy ilościowy spadek liczony dla wszystkich trzech kwartałów.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*

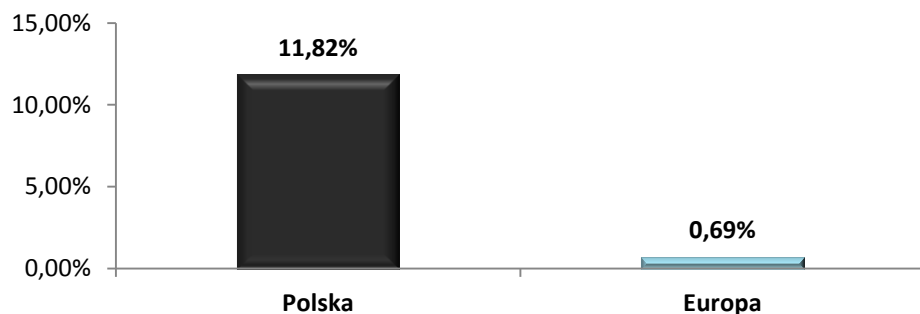




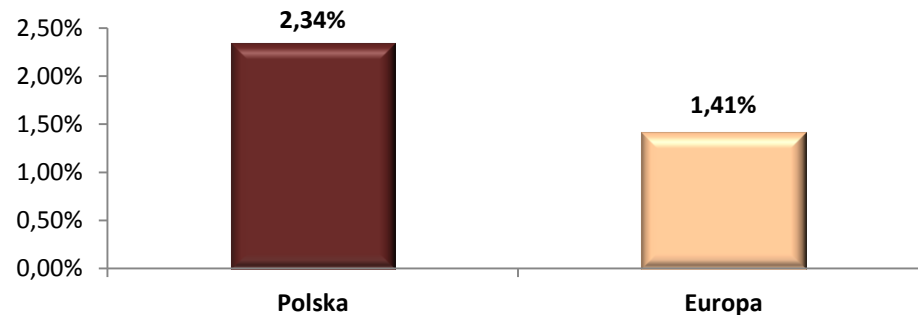
PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

- W 3 kwartałach 2014 roku dynamika ruchu przewoźników sieciowych w Polsce znacznie przewyższyła wyniki dla przewoźników AEA. Przy niemal takiej samej liczbie operacji, oferowanie miejsc pasażerskich wzrosło o 8,3 %, co było wynikiem znacznego zwiększenia przez tych przewoźników średniej pojemności samolotów, operujących z i do Polski (o ok. 8 miejsc pasażerskich). O blisko 59 km zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu. Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o 2,3 punktu procentowego.
- Największy wzrost przewozów w 3-im kwartale odnotował Eurlot , który zrealizował tak wysoką dynamikę w przeważającej części dzięki rozwojowi oferty połączeń czarterowych. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów osiągnął PLL LOT. Podobnie jak w przypadku Eurolot motorem wzrostów tego przewoźnika były połączenia czarterowe. Największe ilościowe spadki odnotowali natomiast Air France i Aeroflot. W 3 kwartałach największe wzrosty uzyskali Lufthansa, Eurolot oraz PLL LOT. Wszyscy wymienieni przewoźnicy notowali wzrosty wyższe niż 200 tys. pasażerów. Tak jak w samym 3-im kwartale motorem wzrostów Eurolot i PLL LOT był przewozy czarterowe. Podobnie też jak w 3-im kwartale i łącznie w trzech kwartałach największe spadki odnotowali Air France i Aeroflot.

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