



ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W 2014 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, 7 kwiecień 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 4-m kwartale 2014 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W ostatnich miesiącach roku doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów jak i współczynnika wypełnienia miejsc pasażerskich. Oba te wskaźniki wzrosły też łącznie w całym 2014 roku, a polskie porty lotnicze obsłużyły nieco ponad 27 milionów pasażerów, zatem 8,3% więcej w stosunku do 2013 roku. Polski rynek notował też zwykle lepsze wyniki od rynków europejskich oraz światowych. Tym dobrym rezultatem towarzyszyły znaczące zmiany, które dotyczyły zarówno przewozów i udziału poszczególnych przewoźników w rynku, jak i obsługiwanych przez nich kierunków.

W 2014 roku praktycznie nie doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego, choć przewoźnicy sieciowi rozwijali się bardziej dynamicznie od swoich niskokosztowych konkurentów.

Na kształt siatek połączeń w 2014 roku w znaczącym stopniu wpływali przewoźnicy niskokosztowi. Podejmowane przez nich decyzje świadczą o nastawieniu tych przewoźników przede wszystkim na realizację wyższych wpływów jednostkowych (cen biletów):

- chętniej operowali do kierunków skandynawskich i południowych, rezygnując z tradycyjnych rynków LCC z Polski,
- chętniej operowali też z większych portów w Polsce, jak i do większych portów za granicą,
- unikali konkurencji z własną siatką połączeń i siatką połączeń konkurenta.

Do znaczących zmian doszło też na rynku przewoźników sieciowych. PLL LOT, w ramach restrukturyzacji, wycofał się z połączeń z portów regionalnych realizowanych do innych lotnisk niż warszawski hub. Spadki ruchu polskiego przewoźnika zawiązką zrekompensowała Lufthansa, choć należy zaznaczyć, że odbyło się to częściowo kosztem połączeń do Monachium. PLL LOT natomiast skoncentrował swoje operacje wokół warszawskiego hubu, umacniając swoją pozycję w tym porcie. W efekcie tych zmian Lufthansa odnotowała największy na rynku przewozów sieciowych wzrost liczby pasażerów. Co ważne, z wyjątkiem Swiss, znaczące wzrosty odnotowali też pozostali członkowie grupy kapitałowej tego przewoźnika. W efekcie doszło do znacznego wzrostu udziału w rynku grupy Lufthansy, a biorąc pod uwagę również wzrost przede wszystkim SAS, doszło również do umocnienia na pozycji lidera wśród aliansów strategicznych Star Alliance.

2014 rok przyniósł ponadto rekordowe wyniki rynku czarterowego, który powiększył się o ponad 23%. W dużej mierze tak wysoki wzrost stymulowały przewozy w rejon basenu Morza Śródziemnego. Warto też podkreślić, że po długim okresie spadków, znacząco wzrosły przewozy do Egiptu. Na polskim rynku coraz bardziej dynamicznie rozwijają się też czarterowe przewozy długodystansowe. Na typowych kierunkach wakacyjnych coraz chętniej operują też przewoźnicy niskokosztowi, w ramach przewozów regularnych.



PODSUMOWANIE

W efekcie zmian siatek połączeń dynamicznie rozwijał się rynek przewozów krajowych, który odnotował wzrost liczby pasażerów na poziomie 20,4% w całym 2014 roku. Przewozy wewnątrz Polski rozwijały się w dużej mierze za sprawą połączeń z pominięciem portu lotniczego Chopina w Warszawie, przede wszystkim dzięki nowej ofercie Ryanair. Rynek w dalszej kolejności zawdzięcza wzrosty również przewozom PLL LOT i Eurolot. Jak już wspomniano zmiany siatek połączeń przewoźników niskokosztowych miały też decydujący wpływ na kształt połączeń międzynarodowych. W 2014 roku polski rynek odnotował największy wzrost przewozów od Skandynawii i krajów południowych, a w trójce liderów wzrostów znalazła się Norwegia, Holandia oraz Hiszpania. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku tradycyjnych rynków LCC - Wielkiej Brytanii i Irlandii.

Zmiany na rynku pogłębiły też różnice między portami lotniczymi w Polsce, zarówno na osi port Chopina – porty regionalne, jak i porty regionalne obsługujące poniżej i powyżej 1 miliona pasażerów rocznie. Liderem wzrostu, jeśli wyłączyć z analizy efekt przeniesienia operacji Ryanair do portu Warszawa/Modlin, pod względem ilościowym w 2014 roku był port Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych najlepszy wynik odnotował port w Gdańsku, natomiast największy spadek miał miejsce w przypadku lotniska w Łodzi. Zmiany na rynku miały różny wpływ na różne grupy portów regionalnych w Polsce. Podczas, gdy porty obsługujące powyżej 1 miliona pasażerów rocznie odnotowały wzrosty, to w przypadku pozostałych portów regionalnych, z wyjątkiem Rzeszowa doszło do spadków. Zmiany na rynku uwidoczniły też pogłębiającą się specjalizację niektórych portów.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach, tak i w całym roku, 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 Chopina w Warszawie osiągnęło wynik lepszy od porównywalnych europejskich portów (jeśli w analizie wyłączyć efekt przeniesienia przewozów z portu Chopina w Warszawie do portu Warszawa/Modlin). Biorąc pod uwagę powyższy efekt, porty regionalne osiągnęły natomiast niższy wzrost w porównaniu do portów obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Wyniki zrealizowane w polskich portach łącznie w całym roku, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym, przewyższyły wyniki osiągnięte przez porty zrzeszone w ACI Europe.

Polski rynek odnotował też wyższą dynamikę RPKM, ASKM i współczynnika wypełnienia miejsc LF w porównaniu do wyników zrealizowanych w Europie i na świecie przez przewoźników zrzeszonych w IATA. Lepsze wyniki w porównaniu do rynku europejskiego, zarówno pod względem dynamiki ruchu jak i wzrostu LF, zanotowali również przewoźnicy sieciowi. Przewoźnicy niskokosztowi w Polsce wprawdzie również skuteczniej wypełniali samoloty, to jednak zanotowali nieznacznie niższy wzrost przewozów pasażerskich w porównaniu do przewoźników LCC w Europie.



PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

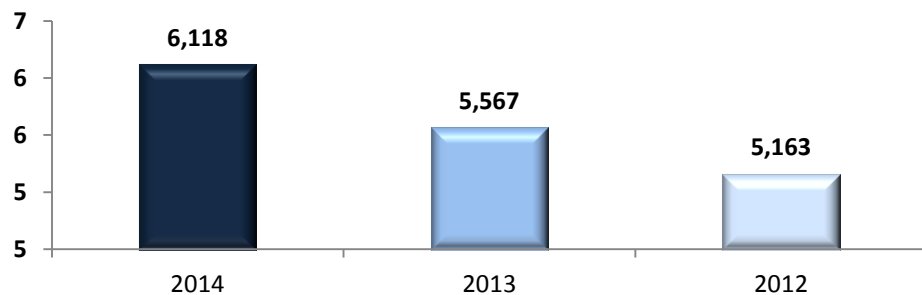
Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2014 roku nieco ponad 27 milionów pasażerów, co stanowi 8,3% wzrost w stosunku do poprzedniego roku. Wzrost w 4-m kwartale 2014 r. wyniósł 9,9%, a zatem podobnie jak to miało miejsce w przypadku 3-go kwartału.

W całym 2014 roku polski rynek zanotował wzrost liczby operacji o 2,3%. Warto podkreślić, że w 4-m kwartale, podobnie jak w 3-m kwartale, doszło do znaczącego wzrostu liczby operacji o 5,7% (+8,7% jeśli z analizy wyłączyć operacje bez przewozu pasażerów).

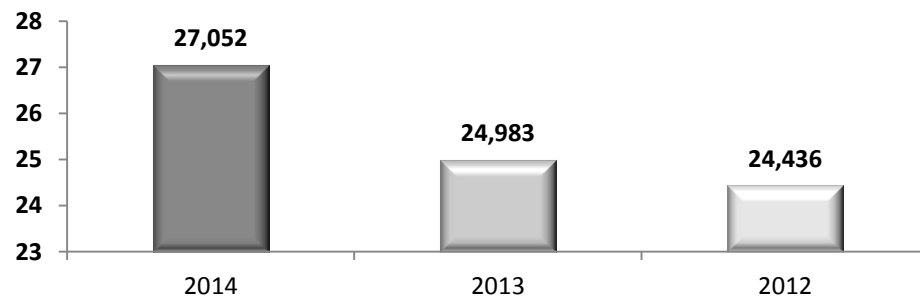
Podobnie jak w przypadku liczby operacji, w 4-m kwartale 2014 r. doszło też do znaczącego wzrostu oferowanych miejsc pasażerskich. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich, tak jak w 3-m kwartale, wzrosła o 8%, a łącznie w całym 2014 roku o 5%. Warto odnotować też, że zarówno w 4-m kwartale jak i łącznie w 2014 roku przewoźnicy operowali samolotami mieszczącymi na pokładzie średnio 3 miejsca pasażerskie więcej.

Poniższe wykresy przedstawiają dane dla 4-go kwartału i całego 2014 roku:

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

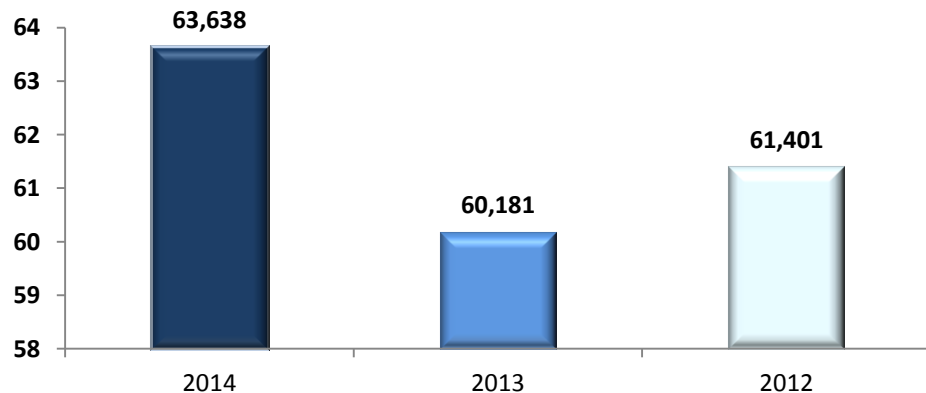
W 4-m kwartale 2014 r. utrzymał się też trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym podobnie jak w 3-m kwartale wzrost ten był wyraźnie mniejszy niż w pierwszym półroczu. Seat factor (S/F), liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wyniósł w 4-m kwartale 75%, o 1 punkt procentowy więcej niż w analogicznym okresie poprzedzającego roku. Dla całego 2014 roku wyniósł on 78%, co było wynikiem o ok. 2 punkty procentowe lepszym w porównaniu do poprzedzającego roku.

Podobnie jak w pierwszych trzech kwartałach, również w 4-m kwartale i łącznie w całym roku 2014, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W 4-m kwartale i w całym roku łącznie wartości te wyniosły 97 i 102, czyli odpowiednio o 1 i 5 pasażerów więcej niż rok wcześniej.

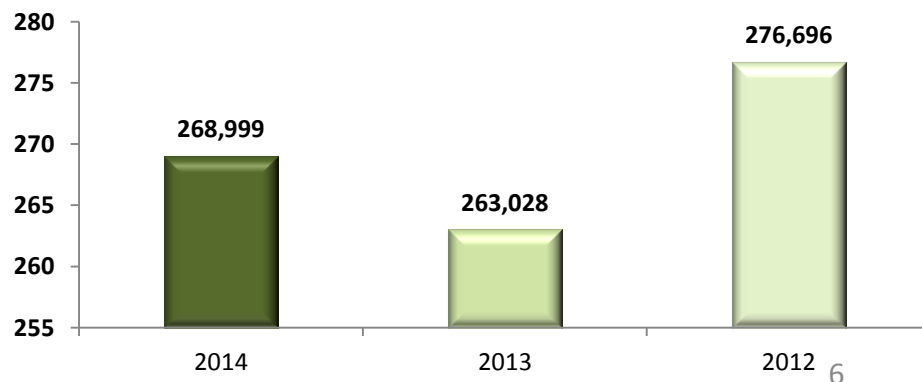
W 4-m kwartale, w poszczególnych miesiącach na rynku nadal obserwowane były wysokie dynamiki ruchu lotniczego. Po stosunkowo przeciętnym październiku (+5,9%) rynek znacząco przyspieszył, osiągając dynamiki przekraczające 12%, a zatem wyższe niż w 3-m kwartale 2014 roku.

Poniższe wykresy przedstawiają dane dla 4-go kwartału i całego 2014 roku:

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*

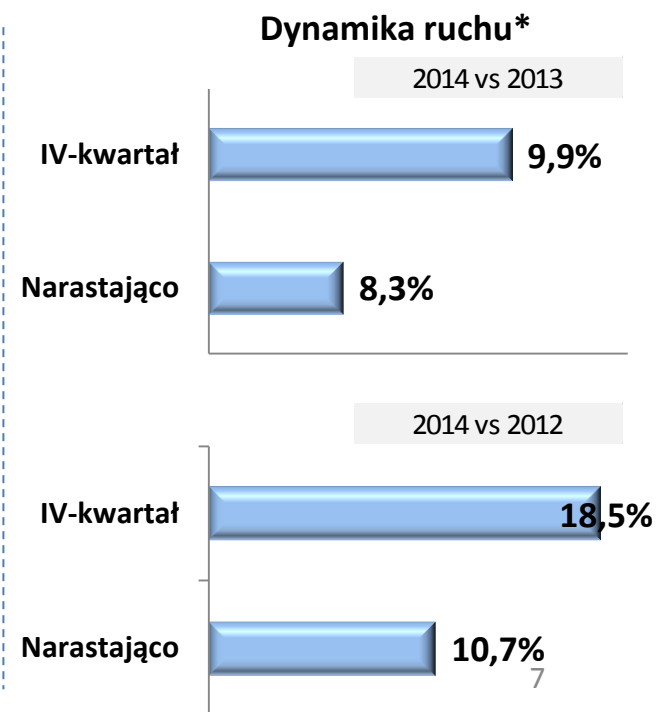
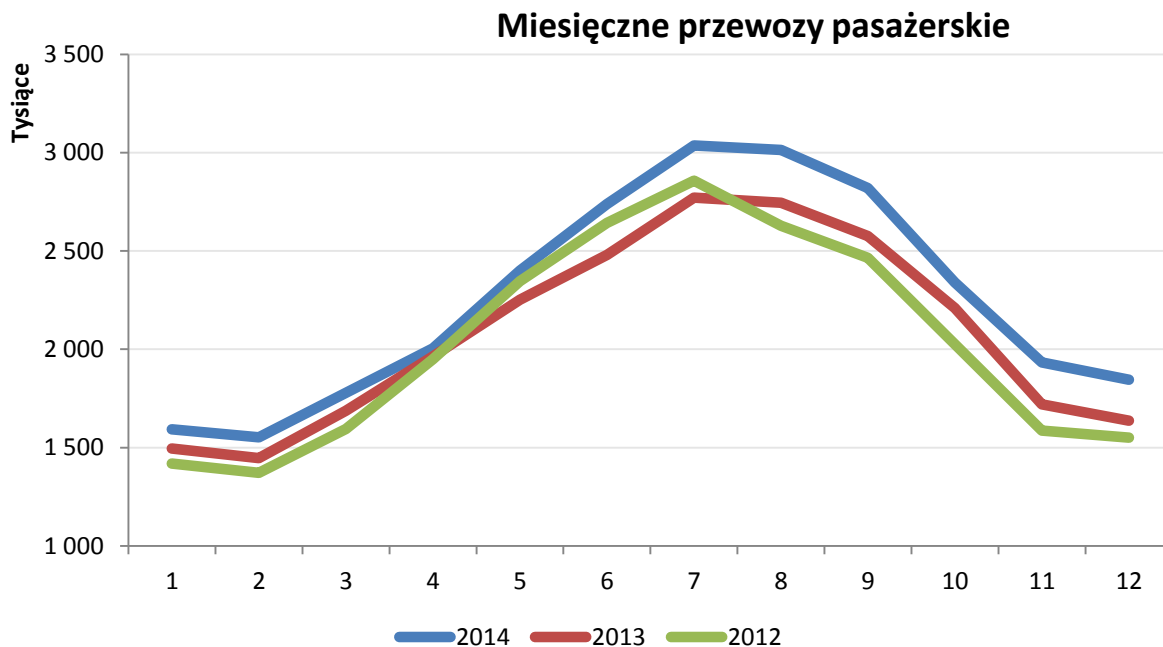




SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W 4-m kwartale 2014 r. nadal obserwowane były wysokie dynamiki ruchu na rynku czarterowym notowane niemal od początku sezonu letniego. W poszczególnych miesiącach od października do grudnia ruch zwiększał się odpowiednio o 19,7%, 26,2% oraz 26,8% względem analogicznych okresów roku poprzedzającego.

Począwszy od sezonu zimowego 2014/15 rynek wyraźnie przyspieszył w ramach przewozów regularnych. W październiku dynamika wzrostów wyniosła 4,6%, a zatem podobnie jak w miesiącach wakacyjnych. W listopadzie i grudniu rynek przewozów regularnych wzrósł znacznie silniej, mianowicie odpowiednio o 11,7% i 12,1%. Mimo, że wzrosty na rynku, podobnie jak w poprzednich miesiącach, były nadal stymulowane przez rozwój rynku czarterowego, to rekordowe wyniki listopada i grudnia rynek zawdzięcza w dużej mierze wzrostom przewozów regularnych.



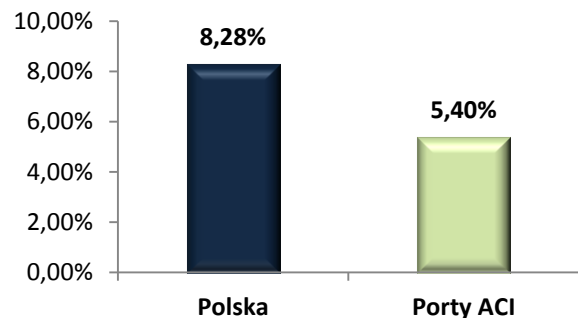


WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

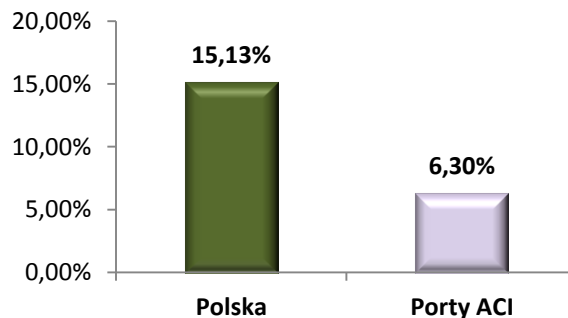
W 2014 roku, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI. Rezultaty te należy jednak nadal rozpatrywać w kontekście przeniesienia operacji Ryanair z portu Chopina w Warszawie do portu Warszawa/Modlin. Jeśli wyłączyć z analizy port Warszawa/Modlin dynamika ruchu wyniosłaby 5,8%, zatem byłby to wynik o 0,5 punktu procentowego niższy niż dla porównywalnych portów ACI.

2014 był rokiem znaczących zmian w portach regionalnych. Przede wszystkim zwiększyły się różnice w wielkości przewozów pasażerskich. Wyraźniej niż dotychczas można też było dostrzec konkurencję pomiędzy częścią portów. Pogłębiła się ponadto specjalizacja niektórych lotnisk. Na zmiany w portach regionalnych w największym stopniu wpływały decyzje Ryanair, który w większości portów dokonał istotnych cięć oferowania, w największym stopniu w Katowicach. Najprawdopodobniej było to spowodowane bliskością bazy operacyjnej w Krakowie, obsługującej drugą co do wielkości liczbę pasażerów Ryanair w kraju. Podobne motywy były prawdopodobnie powodem drugiego co do wielkości zmniejszenia ruchu w Łodzi. W tym przypadku port konkuruje z największą bazą Ryanaira w Modlinie. Być może jednym z powodów tak głębokiego zredukowania ruchu w Katowicach była też silna konkurencja ze strony Wizzaira, choć warto zaznaczyć, że siatki obu przewoźników w znacznym stopniu nie pokrywały się. Warto odnotować, że poza Łodzią i Katowicami największe spadki dotyczyły portów obsługujących mniej niż 1 mln pasażerów. Pozytywne dynamiki natomiast dotyczyły wyłącznie czterech dużych portów, mianowicie Warszawa/Modlin, Gdańska, Wrocławia i Krakowa, choć w przypadku ostatniego wzrost był symboliczny. Na zmiany w portach regionalnych miał wpływ również wzrost Wizzair, choć ten ograniczył rozwój przede wszystkim do portu w Gdańsku i w znacznie mniejszym stopniu do Szczecina. Warto podkreślić, że Wizzair istotnie przyczynił się do pogłębienia w tych portach specjalizacji w obsłudze rynków do Skandynawii. Do wzrostów na tych kierunkach, zwłaszcza w Gdańsku, znacząco przyczynili się też SAS i Ryanair. Pogłębiającą specjalizację widać również na osi Kraków - Katowice. Port w Katowicach zanotował najwyższy na rynku wzrost liczby pasażerów czarterowych i jednocześnie obsłużył największą liczbę pasażerów czarterowych wśród portów regionalnych. W tym samym czasie lotnisko w Krakowie zanotowało najniższą dynamikę i najniższe przewozy czarterowe wśród portów regionalnych obsługujących powyżej 1 mln pasażerów z wyłączeniem Warszawa/Modlin. Z drugiej strony port w Krakowie pozostaje liderem rynku pod względem różnorodności oferty połączeń i przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe, w szczególności jeśli chodzi o przewoźników sieciowych i tzw. przewoźników LCC z wyższej półki.

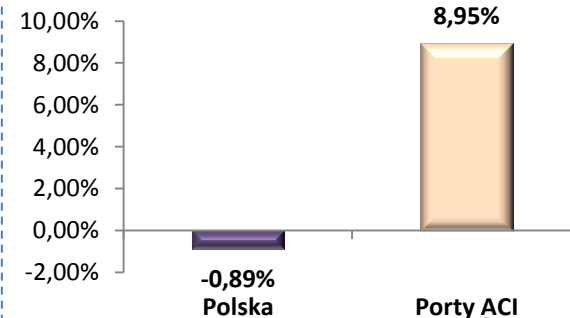
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



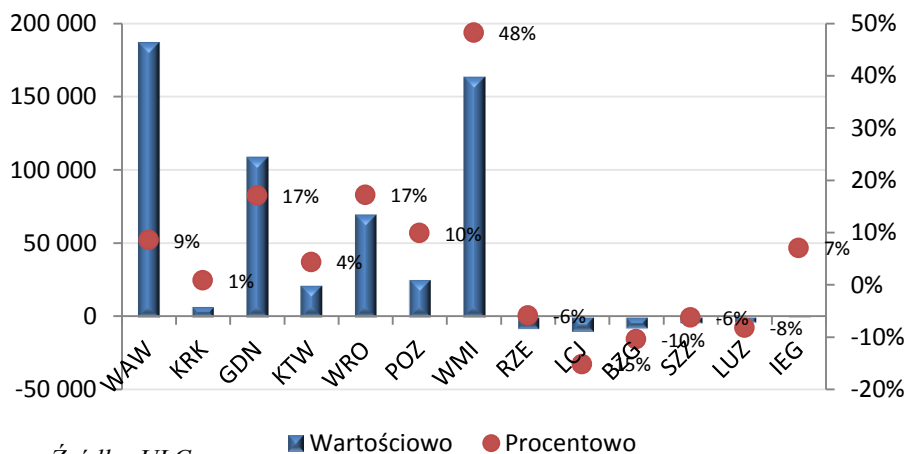


WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

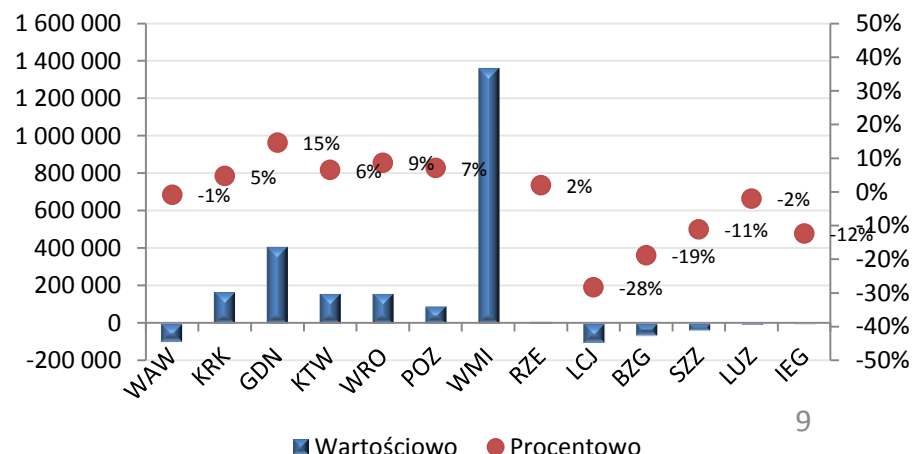
W Krakowie rozwijał się między innymi Norwegian, Vueling oraz EasyJet, choć wzrost w przypadku ostatniego przewoźnika miał miejsce w dużej mierze w pierwszej połowie roku. Jeśli pominąć przetasowania na rynku przewozów pomiędzy Lufthansą i PLL LOT, port wzbogacił się o dodatkowy ruch m.in. również Brussels, Eurolot, Austrian Airlines oraz Alitalii. Na pewno istotną stratą dla lotniska było też zawieszenie połączenia Aeroflot do Moskwy. Na rynku portów regionalnych doszło również do istotnych zmian związanych z programem restrukturyzacji PLL LOT, który wycofał się z przewozów realizowanych poza warszawskim portem węzłowym. Spadki ruchu zawiązką zrekompensowała jednak Lufthansa, choć warto zaznaczyć, że operowała większymi samolotami, przy niższej częstotliwości rejsów. Warto też zauważyć, że Lufthansa rozwijała przewozy głównie do Frankfurtu. Przewoźnicy sieciowi odegrali też znaczącą rolę w powstrzymaniu spadków w niektórych mniejszych portach, w szczególności w Lublinie i Rzeszowie, gdzie wzrost przewozów sieciowych przyczynił się do wzrostu ruchu łącznie. Pozytywnie na wyniki portów regionalnych wpływały również wzrosty na rynku czarterowym. W efekcie wszystkich zmian, z wyjątkiem Rzeszowa, porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów odnotowały spadki. Duże porty odnotowały pozytywną dynamikę ruchu, a największy wzrost miał miejsce w Gdańsku (jeśli pominąć Warszawa/Modlin) i w dalszej kolejności Krakowie, Katowicach i Wrocławiu. Z pewnością pozytywnym zjawiskiem w 2014 roku było również to, że wszystkie porty zdołały utrzymać połączenia do hubów. Również Łódź, która utraciła połączenie do Kopenhagi, zdołała je zastąpić rejsami do Monachium.

W 2014 roku w największym stopniu na dynamiki zrealizowane przez port Chopina w Warszawie wpływ miało przeniesienie operacji Ryanair do portu Warszawa/Modlin. Jeżeli pominąć w analizie przewozy tego przewoźnika, to port Chopina w Warszawie w 2014 roku zwiększył przewozy o blisko 11% (ponad 1 mln pasażerów), a zatem bardziej niż porównywalne porty ACI. Do wzrostów niemal w takim samym stopniu przyczynili się przewoźnicy LCC i sieciowi. Z pominięciem operacji Ryanair ruch niskokosztowy powiększył się o blisko 500 tys. pasażerów (37%), a liderami wzrostu byli Wizzair i w dalszej kolejności Norwegian. Na pewno warto również odnotować, że port był beneficjentem restrukturyzacji siatki połączeń PLL LOT, który wzmocnił przewozy w warszawskim hubie. Port pozytywnie odczuł również znaczący wzrost przewozów czarterowych (+17%).

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



Źródło: ULC

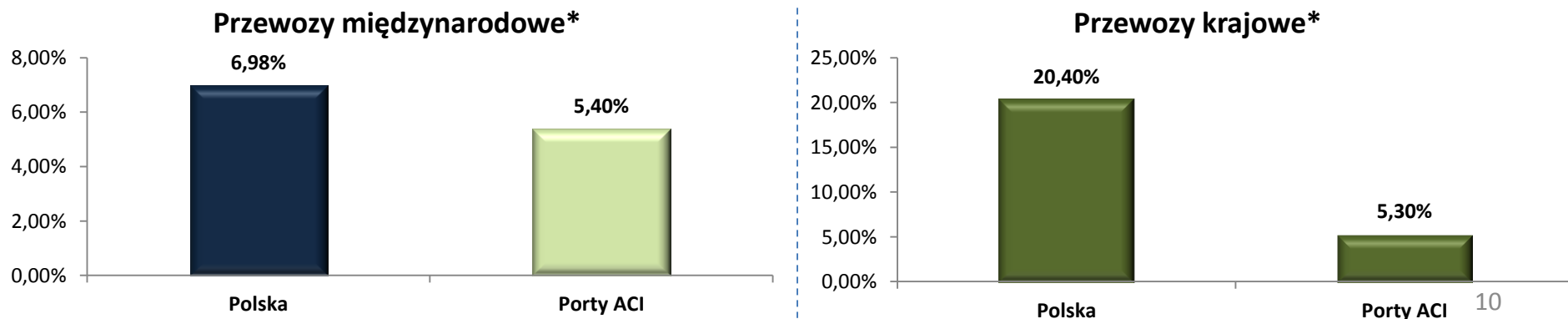
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

Ruch międzynarodowy do/z Polski w 2014 roku zanotował wyższą dynamikę (+7%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych obsługiwanych przez porty ACI. W samym ostatnim kwartale 2014 roku ruch zwiększył się o 8,2%. Do wzrostu ruchu międzynarodowego w 2014 roku przyczyniły się zarówno przewozy regularne jak i czarterowe. Najwyższe dynamiki odnotowali odpowiednio Wizzair, Small Planet, Enter Air, Lufthansa oraz EuroLOT. Największy spadek odnotował natomiast Ryanair. W samym 4-m kwartale do wzrostów przewozów międzynarodowych w największym stopniu przyczynili się przewoźnicy niskokosztowi, na czele z Wizzair. Największe spadki w przewozach międzynarodowych w tym okresie zanotował natomiast PLL LOT.

4-ty kwartał był okresem kontynuacji wysokiej dynamiki krajowych przewozów pasażerskich. Rynek odnotował wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez polskie porty (uwaga: pasażerowie na połączeniach krajowych rejestrowani są przez lotniska dwukrotnie – w porcie wylotu i przylotu) na poziomie 20,4% w całym 2014 roku, przy relatywnie nieznacznym wzroście liczby operacji (+1,8%). W samym 4-m kwartale wartości te wyniosły odpowiednio 23,8% i 5,8%. Analogicznie jak w poprzednich 2 kwartałach, doszło także do skokowego wzrostu średniej wielkości samolotów o 11 miejsc pasażerskich (11 też w całym roku). W 4-m kwartale oferowanie wzrosło o blisko 29,5% (o 22% w całym roku). Podobnie jak w trzecim kwartale rynek przewozów krajowych nie zdołał utrzymać wskaźników LF na poziomie sprzed roku. Wskaźnik ten spadł o 2,5 punktu procentowego w 4-m kwartale i praktycznie nie uległ zmianie w przypadku całego roku. Podobnie jak w 2-m i 3-m 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 w przeciwieństwie do poprzednich dwóch kwartałów, PLL LOT odnotował spadek przewozów krajowych. W całym roku do wzrostu przewozów krajowych w największym stopniu przyczynił się Ryanair, a w dalszej kolejności PLL LOT.

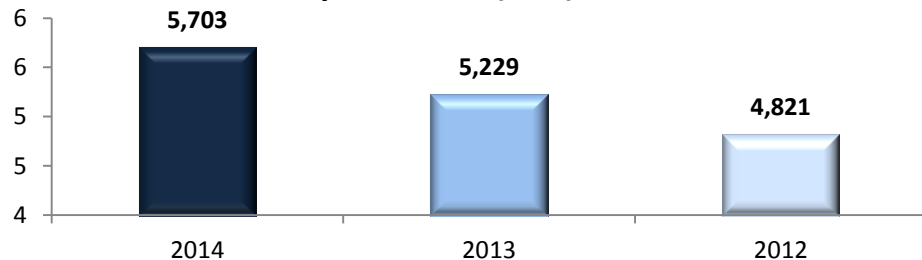




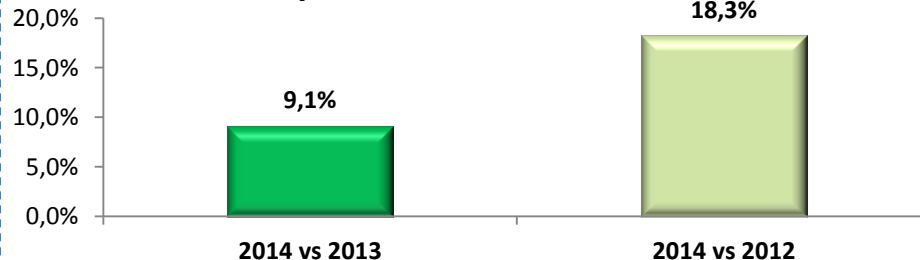
PRZEWOZY REGULARNE

W 2014 roku polski rynek odnotował największy wzrost przewozów do Norwegii, Holandii oraz Hiszpanii. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii i Irlandii. Na wynikach całego roku zaważył też kryzys na wschód od polskich granic. Trzeci największy spadek odnotowały przewozy na Ukrainę. W największym stopniu na zmiany na rynku przewozów międzynarodowych wpływ miały zmiany siatek połączeń przewoźników LCC. Najbardziej (o 12%) zwiększyli oni przewozy do krajów południowych (w największym stopniu do Hiszpanii), przy czym w przypadku tych kierunków przeważały wzrosty albo do stolic krajów, albo do największych portów o profilu turystycznym. Widać również większe zainteresowanie Skandynawią (+8%), gdzie liderem wzrostów była Norwegia, i gdzie również przeważały wzrosty do stolic krajów. Na pozostałych kierunkach przewoźnicy LCC zanotowali 2,5% spadek. Zmiany preferencji odnośnie kierunków widać i na przykładzie Ryanaira i Wizzaira. Podczas, gdy Ryanair praktycznie nie zmienił wielkości przewozów na kierunkach południowych i skandynawskich, dokonał znaczących cięć do pozostałych państw. Wizzair wprowadził wzrost na tym rynku, ale był on niższy w porównaniu do krajów skandynawskich i południowych. Przewoźnicy LCC wśród pozostałych krajów w największym stopniu zmniejszyli przewozy do tradycyjnych kierunków o charakterze niskokosztowym z Polski, czyli Wielkiej Brytanii i Irlandii. Warto też odnotować, że w przypadku Wielkiej Brytanii doszło do znaczącej reorganizacji siatki połączeń, głównie za sprawą spadków zrealizowanych przez Ryanair, podczas gdy Wizzair głównie zwiększył przewozy na tym kierunku. Podobnie jak w przypadku wzrostów widać wyraźnie preferencje przewoźników odnośnie największych portów. Najbardziej odpornym kierunkiem na te zmiany był Londyn, który oparł się znaczącym cięciom Ryanair w Wielkiej Brytanii. Kolejnym portem odpornym na zmiany Ryanair był Manchester - trzeci największy port Wielkiej Brytanii, zaraz po londyńskich Heathrow i Gatwick. Warto również podkreślić, że Wizzair w Wielkiej Brytanii w największym stopniu zwiększył przewozy właśnie do Londynu.

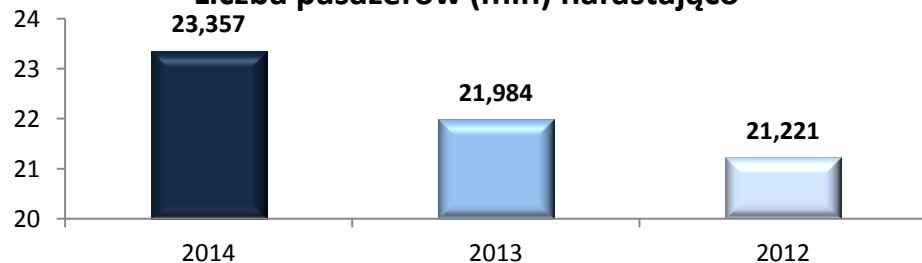
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



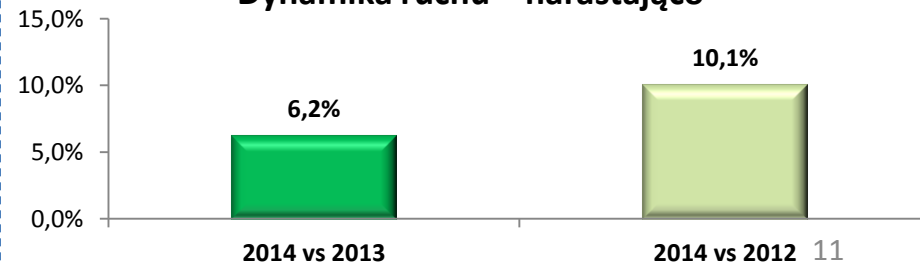
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

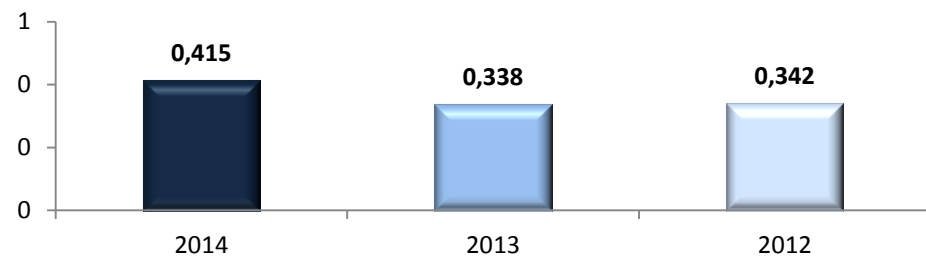




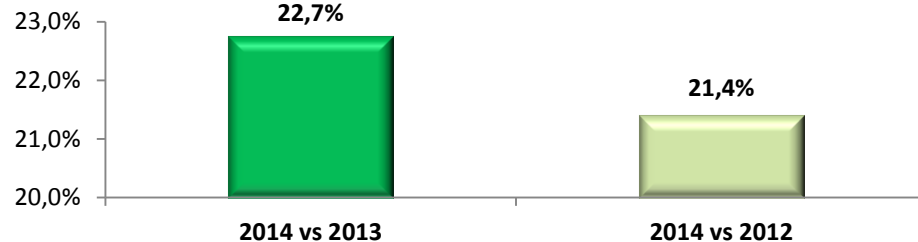
PRZEWOZY CZARTEROWE

W 2014 roku polski rynek przewozów czarterowych zanotował wyraźny wzrost przewozów o 23,2%. Było to następstwo wysokich wzrostów na rynkach wakacyjnych notowanych konsekwentnie w 2-m, 3-m i 4-m kwartale. W ostatnich 3 miesiącach roku rynek ten powiększył się o 22,7%. Na tak wysoki wzrost 4-go kwartału miał praktycznie wyłącznie wpływ przeszło dwukrotny wzrost przewozów do Egiptu. Rynek ten wyraźnie odbija się po istotnych spadkach notowanych w ostatnich latach, choć wciąż nie powrócił jeszcze do wartości notowanych w 2012 roku. W efekcie zmian w całym 2014 roku rynek czarterowych przewozów pasażerskich powiększył się o 700 tys. pasażerów. W największym stopniu przyczynił się do tego wzrost zainteresowania Grecją, gdzie podróżowało blisko 300 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. W dalszej kolejności doszło do znaczących wzrostów przewozów do Turcji, Egiptu, Hiszpanii, Tunezji, Bułgarii, Maroka i Portugalii. Co warto podkreślić, w całym 2014 roku nie doszło do istotnego spadku ruchu czarterowego w żadnym z polskich portów. Liderami wzrostu ilościowego były natomiast port Katowice-Pyrzowice oraz Chopina w Warszawie. Analizując przewozy czarterowe w Polsce nie można zapominać o ofercie przewoźników LCC, którzy coraz chętniej latają do portów wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu turystycznego (np. wyspy greckie, czy porty południowej Hiszpanii, położone na wybrzeżu Morza Śródziemnego). Tego typu ruch zwiększył się aż o 37% w 2014 roku. Liderem wzrostów był Wizzair, który ruch na tym rynku zwiększył niemal dwukrotnie. W dużej mierze było to efektem nowych rejsów do Izraela, które Wizzair rozpoczął po uzyskaniu nowych praw przewozowych. Mimo relatywnie niższego wzrostu ruchu (+8%) liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na kierunkach wakacyjnych pozostaje Ryanair. Warto też odnotować znaczący wzrost ruchu na tym rynku Norwegian, związany z nowymi rejsami do Malagi. Analizując zmiany na rynku czarterowym należy też zauważyć rekordowy (ponad 60%) wzrost przewozów długodystansowych, realizowanych głównie w miesiącach zimowych. W dużej mierze za nową ofertę na tych kierunkach odpowiadają rejsy PLL LOT realizowane Dreamlinerami.

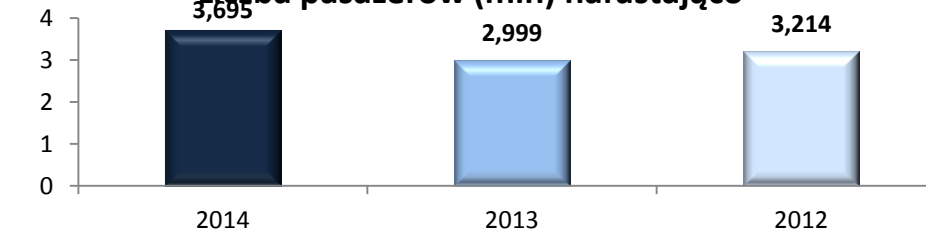
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



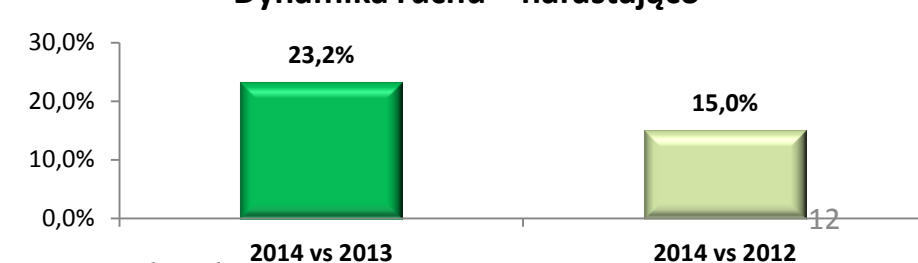
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

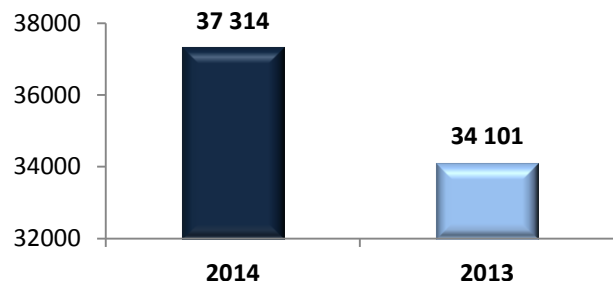




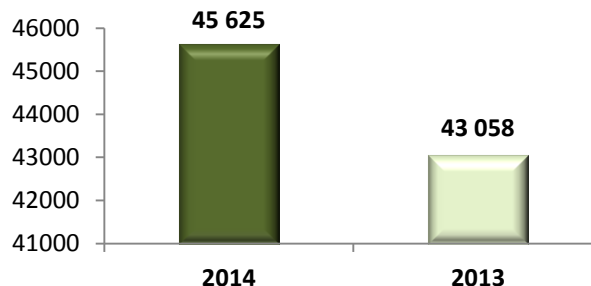
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W całym 2014 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 19 km. Dynamika RPKM przewyższyła o przeszło 3 punkty procentowe wyniki Europy i świata. Co ważne, przewoźnicy zdołali osiągnąć wzrost RPKM przewyższający o przeszło 3 punkty procentowe wzrost oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM. Warto również wspomnieć, że dynamika ASKM na polskim rynku nieznacznie przewyższyła wartości tego wskaźnika na rynku światowym i europejskim. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył wzrost współczynnika wypełnienia miejsc o 2,6%. Co ważne, przewoźnicy zdołali znacznie skuteczniej wypełnić samoloty na polskim rynku niż na rynkach europejskim i światowym.

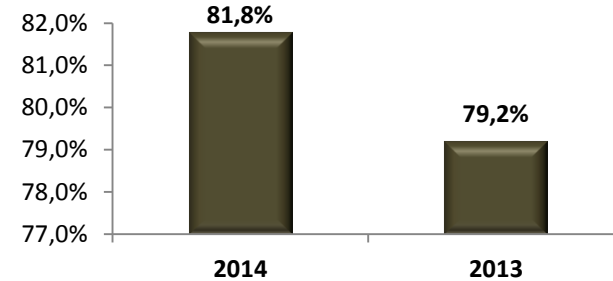
RPKM (mln) – narastająco*



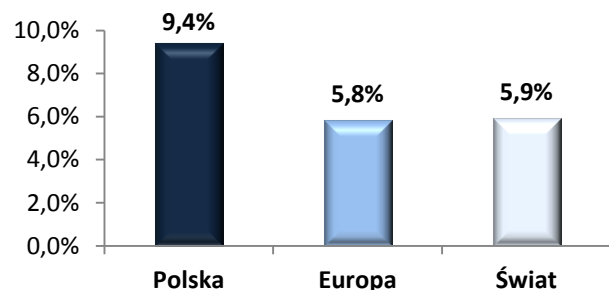
ASKM (mln) – narastająco*



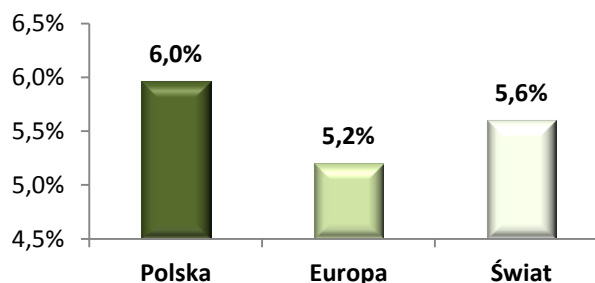
LF- narastająco*



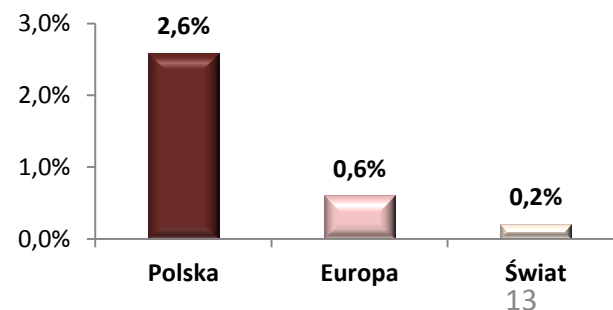
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*





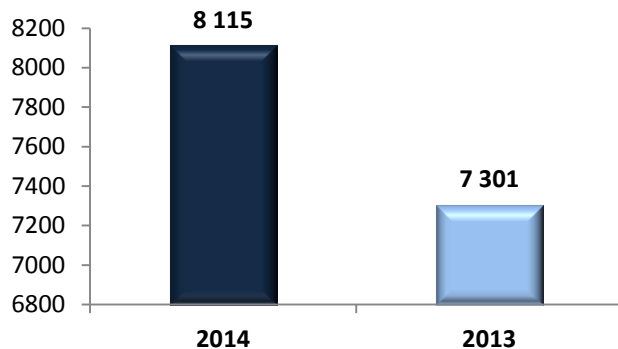
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

We wszystkich kwartałach 2014 roku dynamika przewozów pasażerskich przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania. W 4-m kwartale rynek osiągnął wynik zbliżony do wyniku rocznego, mianowicie +2,3 punkty procentowe.

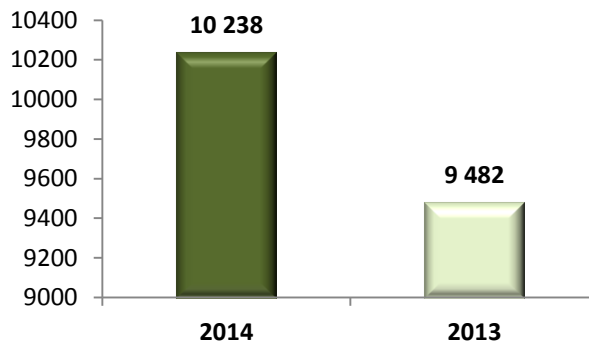
W całym 2014 roku wzrost współczynnika wypełnienia miejsc zanotowali zarówno przewoźnicy niskokosztowi jak i sieciowi, przy czym pierwsi z wymienionych odnotowali wyższą dynamikę (+ 4,1 punktu procentowego) w porównaniu do przewoźników LCC (+ 1,8 punktu procentowego). Warto odnotować, że przewoźnicy niskokosztowi notowali wzrosty w każdym z kwartałów 2014 roku. W przypadku przewoźników sieciowych, po wzrostach w 3 kwartałach, współczynnik praktycznie nie uległ zmianie w ostatnich 3 miesiącach 2014 roku. Dla porównania w tym samym okresie przewoźnicy LCC zwiększyli wypełnienie samolotów o 4,2%.

W samym 4-m kwartale dynamika RPKM wyniosła 12% i przewyższyła dynamikę ASKM (+6,4%). Średnia długość odcinka lotu praktycznie nie uległa zmianie.

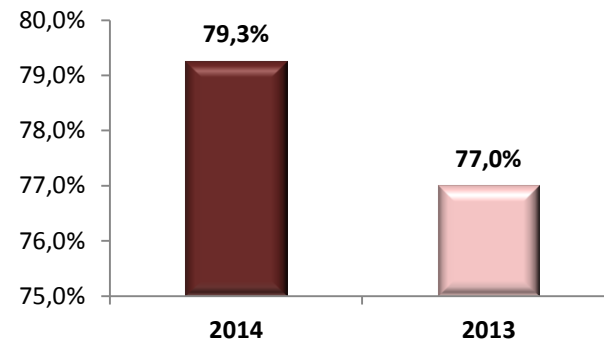
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



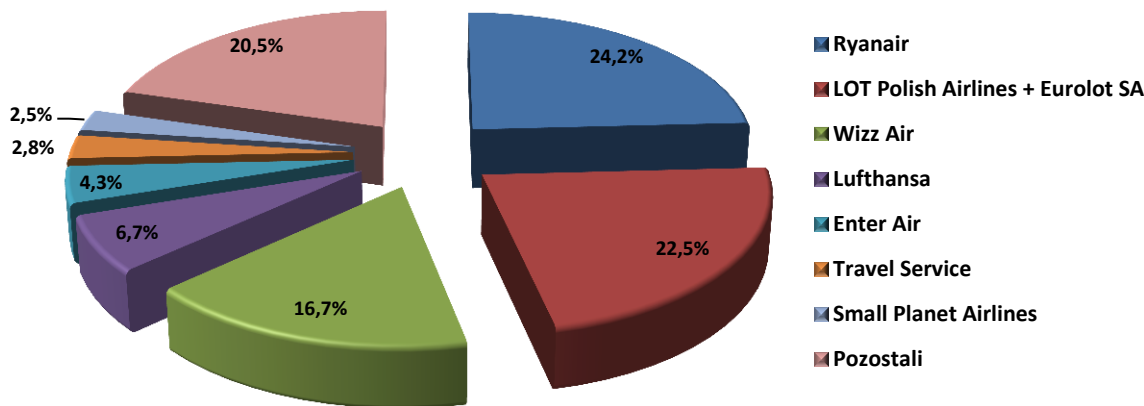


PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

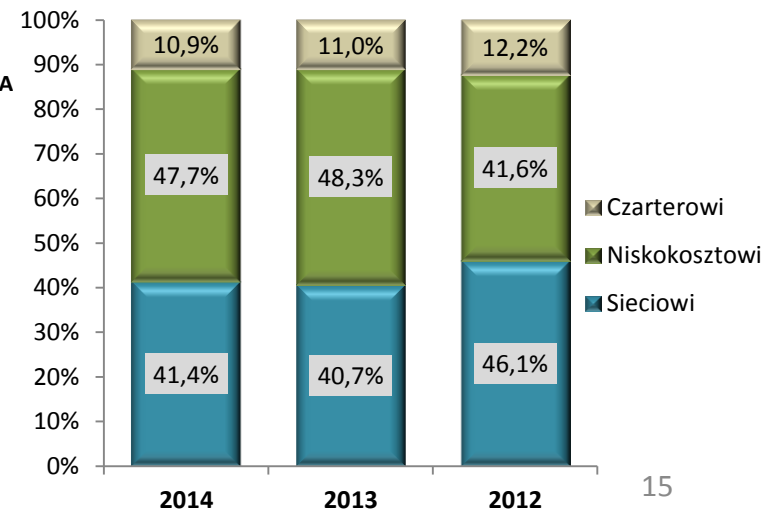
W całym 2014 roku praktycznie nie doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Przewoźnicy sieciowy rozwijali się bardziej dynamicznie (+10%) od swoich niskokosztowych konkurentów (blisko +7%).

W 2014 roku w przypadku 5 przewoźników polskie porty lotnicze zanotowały wzrost liczby obsłużonych pasażerów o ponad 200 tysięcy. Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty, 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, Enter Air, Lufthansa oraz EuroLOT. Największe spadki ruchu odnotowali natomiast grupa Travel Service i Ryanair. W samym 4-m kwartale, po dużych spadkach notowanych w 2-m i 3-m kwartale, Ryanair odnotował największy na rynku wzrost przewozów o blisko 180 tys. pasażerów. Pod względem wzrostu przewozów na dalszych miejscach uplasowali się Wizzair, Enter Air, Norwegian i EuroLOT. Największy spadek w ostatnim kwartale odnotował PLL LOT, a w dalszej kolejności Air Berlin.

Udział w rynku wg wielkości przewozów



Udział w rynku wg modelu biznesowego



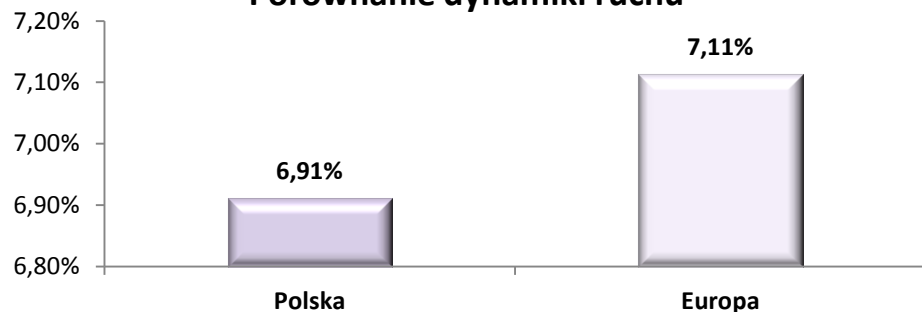


PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

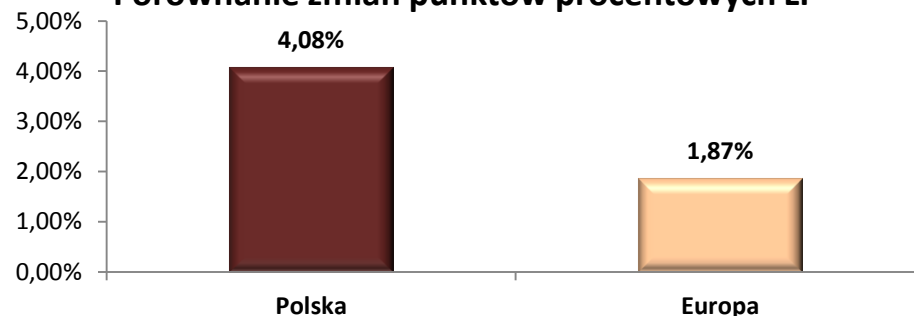
W 2014 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali niższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Co ważne, przewoźnicy niskokosztowi w Polsce zdołali natomiast osiągnąć istotnie wyższy wzrost współczynnika LF w porównaniu z wynikami dla całej Europy. Wynika to z faktu, że podczas gdy przewoźnicy LCC w Polsce zwiększyli oferowane mierzone współczynnikiem ASKM zaledwie o niecałe 1%, to jednocześnie zwiększyli przewozy (RPKM) o blisko 6%.

W 2014 roku największy wzrost ruchu zanotowali Wizzair, Norwegian oraz Germanwings. Ryanair, mimo, że w 4-tym kwartale powrócił na pozycję lidera wzrostów, to jednak z uwagi na silne spadki w 2 poprzednich kwartałach, w całym 2014 roku odnotował największy spadek przewozów wśród wszystkich przewoźników niskokosztowych. Widoczne jest, że przewoźnik ten coraz bardziej koncentruje się na większych portach i unika operowania jednocześnie z 2 portów, które mogą konkurować ze sobą, a zatem powodować też kanibalizację jego ruchu. Część decyzji Ryanair można też odczytać jako próbę unikania konkurencji z Wizzair. Ryanair ponad 60% wzrostów zrealizował w aglomeracji warszawskiej. Ponadto pozytywną dynamikę ruchu odnotował tylko w przypadku Gdańska, Wrocławia i Krakowa, choć w tym przypadku zwiększenie ruchu było symboliczne. Największy rozwój pod względem obsługiwanych kierunków zanotował w ramach przewozów krajowych, nawet jeśli weźmie się pod uwagę, że polskie porty liczą każdego pasażera krajowego podwójnie. Podobnie na głównych portach koncentruje się też Wizzair, który przeszło 90% nowego oferowania na rynku oferował z portu Chopina w Warszawie oraz z Gdańska. Koncentrację w dużych portach widać również w przypadku zagranicznych portów docelowych obsługiwanych przez przewoźników LCC z Polski. Wzrosty dotyczyły przede wszystkim stolic i głównych portów. Tego typu lotniska zostały również oszczędzone przez spadki. Warto też pamiętać, że przewoźnicy niskokosztowi z Polski coraz chętniej operują do krajów południowych i Skandynawii. Coraz więcej jest też połączeń do portów obsługujących ruch wakacyjny. Wszystkie te zmiany można interpretować jako strategię nastawioną na realizację wyższych cen biletów.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*

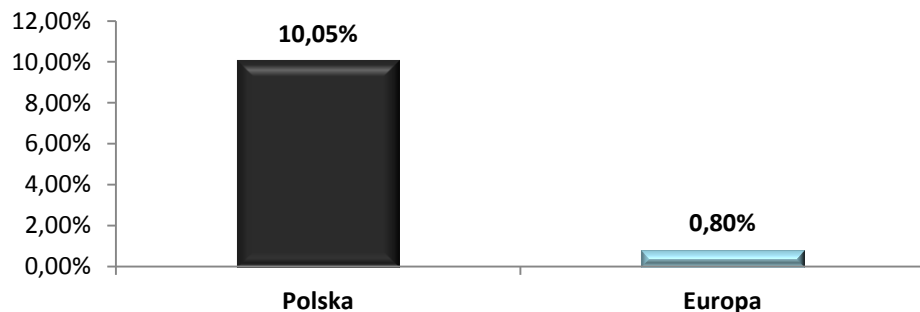




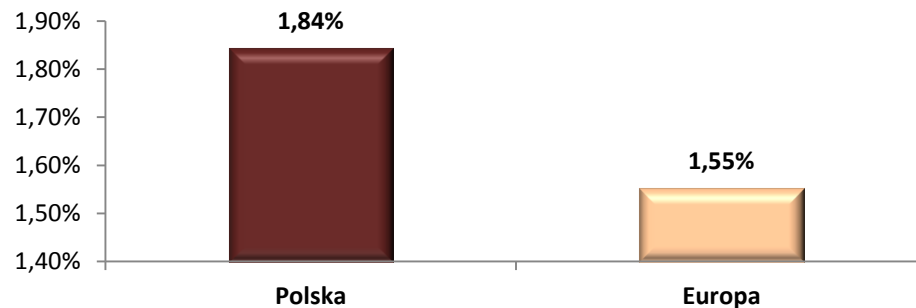
PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

Przewoźnicy w Polsce znacznie bardziej zwiększyli ruch w porównaniu do wzrostów na rynku europejskim, zrealizowanych przez przewoźników sieciowych, zrzeszonych w AEA. Mimo dynamicznego wzrostu zdołali też nieznacznie wyprzedzić wyniki europejskie pod względem wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc. Największy wpływ na zmiany na rynku przewoźników sieciowych w Polsce miała realizacja planu restrukturyzacyjnego przez PLL LOT. Jak już wcześniej wspomniano przewoźnik ten wycofał się z połączeń z portów regionalnych realizowanych do innych lotnisk niż warszawski hub. Spadki ruchu polskiego przewoźnika z nawiązką zrekompensowała Lufthansa. PLL LOT natomiast skoncentrował swoje operacje wokół warszawskiego hubu, zwiększając przewozy pasażerskie i poprawiając współczynnik wypełnienia miejsc. Konsekwentnie, największy wzrost przewozów, o blisko 300 tys. pasażerów, w 2014 roku odnotowała Lufthansa. Jeśli w przewozach tego przewoźnika uwzględnić przewozy Germanwings, to wartość ta przekroczyła 400 tys. W dalszej kolejności największe wzrosty zrealizował PLL LOT i Eurolot. Warto jednak odnotować, że wzrosty tych przewoźników w dużej mierze były powiązane z przewozami czarterowymi. Warto również zauważyć, że w dalszej kolejności największe wzrosty przewozów w Polsce w 2014 roku zrealizowały Alitalia, Brussels Airlines i SAS, a zatem wśród przewoźników z największą dynamiką ruchu przeważały linie z grupy kapitałowej Lufthansa. Największe spadki odnotowali natomiast Aeroflot i Air France. W samym 4-m kwartale największe wzrosty zrealizował Eurolot, Lufthansa i Brussels Airlines. Największe spadki odnotował natomiast PLL LOT, Aeroflot oraz Swiss. Taka sytuacja wpłynęła na wzrost znaczenia grupy Lufthansy w Polsce. W ramach niej, w całym roku, tylko Swiss odnotował niewielki spadek ruchu. Jeśli w tej grupie poza Lufthansą, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines uwzględnić również niskokosztowy Germanwings oraz Adria Airways, która wprawdzie nie należy do samej grupy, ale w ramach porozumienia code-share z Lufthansą obsługiwała połączenia do Monachium, to udział grupy Lufthansy zwiększył się z 8,5% w 2013 roku do 10% w 2014 roku. Taki wzrost grupy Lufthansy i wspomniany wcześniej wzrost SAS wpłynął również znacząco na wzrost ruchu całego aliansu Star o blisko 600 tys. pasażerów, ponad 10-krotnie więcej niż wzrosty zrealizowane przez pozostałe dwa alianse. W efekcie Star Alliance umocnił się na pozycji niekwestionowanego lidera, a jego udział w polskim rynku przewozów realizowanych przez alianse strategiczne przekroczył 84%.

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 2 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 2 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