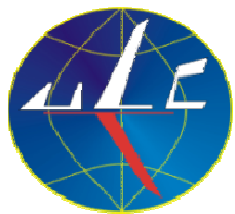




ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2014 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, 22 września 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

- **Wyniki pierwszego półrocza w polskich portach lotniczych należy uznać za dobre. W drugim kwartale doszło do podobnych wzrostów liczby pasażerów i współczynnika wypełnienia miejsc jak to miało miejsce w pierwszych trzech miesiącach roku. Korekty siatki połączeń dokonał wprawdzie dotychczasowy lider wzrostów – Ryanair, zostało to jednak zrekompensovane przez wzrosty Wizzair, i w dalszej kolejności Germanwings, Norwegian oraz EasyJet. Luka po wycofaniu się PLL LOT z międzynarodowych połączeń z portów regionalnych została wypełniona przez grupę Lufthansy, choć jak pokazują dane z rynku niemieckiego odbyło się to kosztem liczby dostępnych rejsów, w szczególności do Monachium. Można też zaobserwować efekty restrukturyzacji siatki połączeń PLL LOT.**
- Przewozy pasażerskie w drugim kwartale 2014 roku w Polsce zwiększyły się o ok. 6,7%. W całym pierwszym półroczu wartość ta wyniosła nieznacznie mniej, mianowicie 6,6%. Wzrosty liczby obsłużonych pasażerów miały miejsce mimo praktycznie niezmienionej liczby operacji w drugim kwartale i nieznacznego spadku tej liczby w całym półroczu. Należy jednak zauważyć, że przewoźnicy w drugim kwartale podobnie jak w pierwszym operowali średnio większymi samolotami. W efekcie podobnie jak w pierwszym kwartale, a w konsekwencji również w całym półroczu, oferowanie na rynku wzrosło o 2%. Współczynnik wypełnienia miejsc (seat factor-S/F) w drugim kwartale wyniósł 79,5%, o 3 punkty procentowe więcej niż w analogicznym okresie minionego roku. Dla całego półrocza wartość ta osiągnęła 75,9%, co było również wynikiem o 3% lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.
- Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty przewyższyły wyniki osiągnięte przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów również port w Warszawie osiągnął wynik lepszy od porównywanych z nim europejskich portów. Porty regionalne, z wyłączeniem portu w Modlinie osiągnęły natomiast niższy wzrost w porównaniu do portów europejskich, obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Wyniki zrealizowane w polskich portach, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym również przewyższyły wyniki osiągnięte przez porty zrzeszone w ACI Europe.
- Podobnie, jak miało to miejsce w pierwszym kwartale, tak i w całym półroczu polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 24 km. Dynamika ta była też wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku była już zauważalnie niższa niż w przypadku rynku europejskiego i światowego. W efekcie współczynnik load factor (LF) zwiększył się o 3,1 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

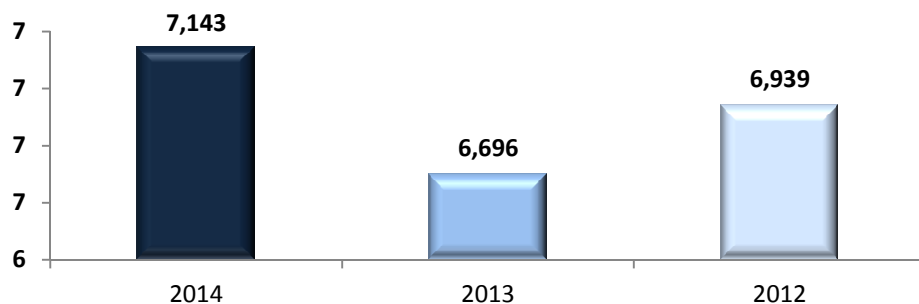
- Liderem wzrostu, w przypadku wyłączenia z analizy operacji Ryanair przeniesionych do portu Warszawa/Modlin, pod względem ilościowym w pierwszym kwartale i całym półroczu był port Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych w drugim kwartale najlepszy wynik odnotował port w Gdańsku. Był to też kolejny kwartał, w którym bardzo dobry wynik zanotował port w Krakowie. To przełożyło się na najlepszy wynik tego portu w całym półroczu. Największe spadki w drugim kwartale, jak i w całym półroczu zanotował port w Łodzi.
- 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 19%. Wzrost dla całego półrocza osiągnął poziom 16%. Inaczej niż w pierwszym kwartale wzrost zrealizował się głównie za sprawą kierunków z/do położonych w basenie Morza Śródziemnego. W ramach przewozów regularnych warto natomiast odnotować istotny spadek operacji do Wielkiej Brytanii.
- Pierwsze półrocze 2014 roku przyniosło silny wzrost przewozów krajowych. Na bardzo dobre wyniki z całego półrocza wpływ miały przewozy przede wszystkim w 2-gim kwartale, w którym liczba pasażerów była aż o 22,5% wyższa niż rok wcześniej. Warto podkreślić, że dominujący wpływ na wyniki kwartału na rynku krajowym miały dwa procesy. Po pierwsze, głównie za sprawą Ryanair, znacząco rozwinęły się przewozy krajowe z pominięciem portu Chopina w Warszawie. Po drugie, należy zwrócić uwagę na fakt, że w wyniku restrukturyzacji siatki połączeń, PLL LOT zwiększył współczynnik wypełnienia miejsc na tym rynku. W efekcie współczynnik S/F na całym rynku krajowym powiększył się w 2-gim kwartale o 0,5 punktu procentowego, przy jednocześnie niskich wartościach tego współczynnika realizowanych na trasach z pominięciem portu Chopina. Co ważne, współczynnik S/F podniósł się mimo znaczącego wzrostu średniej wielkości samolotów obsługujących rynek krajowy.
- 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 5,1% i 9,1%. W drugim kwartale jeszcze bardziej zauważalne było zatrzymanie ekspansji przewoźników niskokosztowych, którzy na przestrzeni ostatnich dwóch lat byli głównymi motorami wzrostów. Podczas, gdy przewoźnicy LCC zwiększyli przewozy o 3,6%, wzrost ten po stronie przewoźników sieciowych wyniósł blisko 11%. 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 jednak zrekomensowane przez przyspieszenie wzrostów Wizzair i w dalszej kolejności Germanwings, Norwegian oraz EasyJet. Wśród przewoźników sieciowych największe wzrosty zanotował Eurolot, Lufthansa, PLL LOT, SAS i Austrian Airlines, przy czym istotny udział w rozwoju PLL LOT i Eurolot miały przewozy czarterowe.



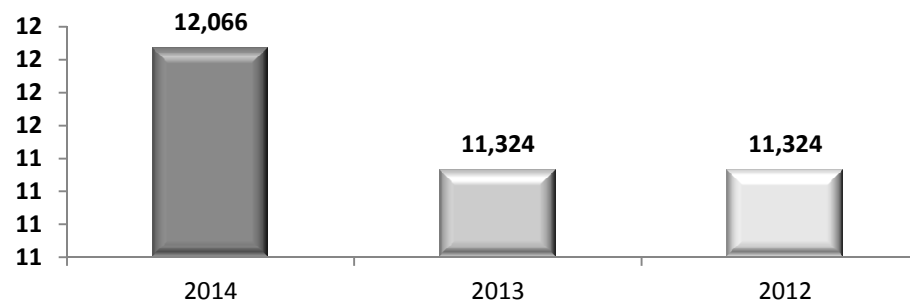
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

- Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym półroczu 2014 roku przeszło 12 mln pasażerów, co stanowi 6,6% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i praktycznie taki sam wynik w porównaniu do roku 2012. Wzrost w drugim kwartale wyniósł 6,7%, a zatem był nieznacznie większy od wyniku zanotowanego dla pierwszego kwartału.
- W całym półroczu polski rynek zanotował natomiast spadek liczby operacji o 1%. Był on głównie spowodowany zmniejszeniem liczby operacji w pierwszym kwartale oraz utrzymaniem poziomu z zeszłego roku w drugim kwartale.
- Podobnie jak w pierwszym kwartale, również w drugim, a w ślad za tym w całym półroczu przewoźnicy zwiększyli liczbę oferowanych miejsc na rynku polskim o ok. 2%. Podobnie jak w przypadku pierwszego kwartału, przewoźnicy operowali też średnio większymi samolotami, przy czym w tym przypadku należy odnotować już istotne różnice w wynikach pomiędzy kwartałami. Pomiędzy kwietniem, a czerwcem średnia liczba miejsc na pokładach samolotów wzrosła o 3, a w całym półroczu o 4.
- W przypadku współczynnika wypełnienia miejsc, utrzymał się trend z pierwszego kwartału. Seat factor (S/F), liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wyniósł w drugim kwartale 79,5%, o 3 punkty procentowe więcej niż w analogicznym okresie minionego roku. Dla całego półrocza wyniósł 75,9%, co było również wynikiem o 3 punkty procentowe lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*

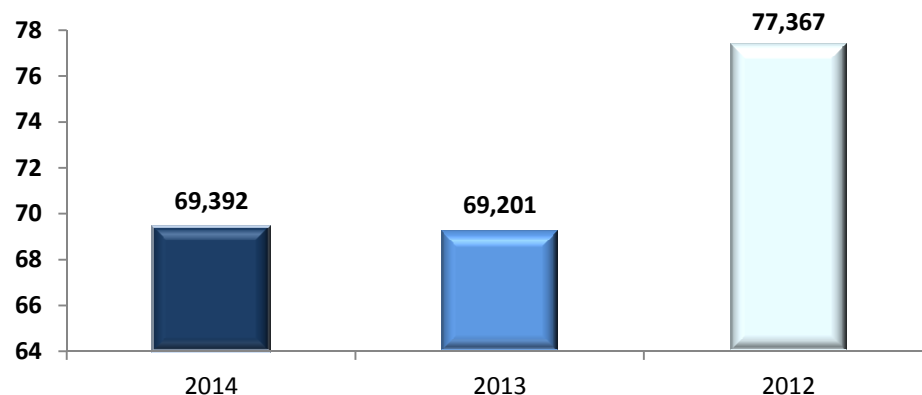




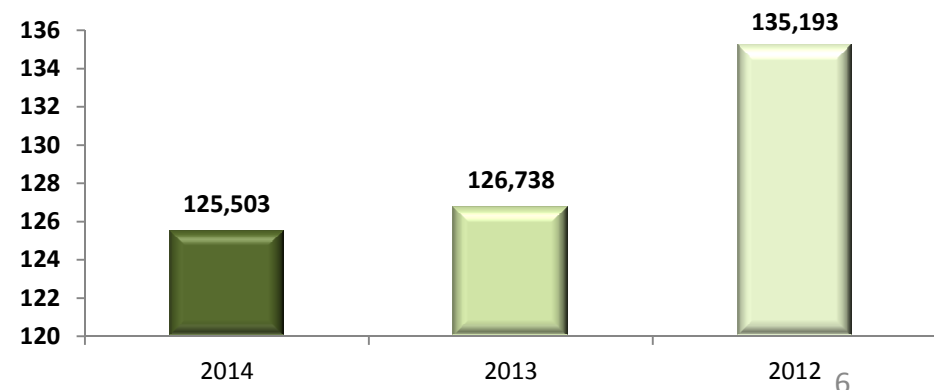
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

- W efekcie powyższych zmian, podobnie jak w pierwszym kwartale, również w drugim kwartale i całym półroczu doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W drugim kwartale i w pierwszym półroczu wartości te wyniosły 103 i 96, czyli odpowiednio o 6 i 7 pasażerów więcej niż rok wcześniej.
- Podobnie jak w pierwszym kwartale, tak i w drugim, a w konsekwencji także w całym pierwszym półroczu, to przewoźnicy sieciowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników niskokosztowych podróżowało średnio 3 pasażerów więcej w 2-gim kwartale i 4 w całym półroczu, to w przypadku przewoźników sieciowych wzrost ten wyniósł 7. Wynika to z faktu, że podobnie jak w pierwszym kwartale przewoźnicy sieciowi operowali samolotami większymi o 7 miejsc pasażerskich niż rok wcześniej. Jednocześnie liczba miejsc na pokładzie samolotów LCC spadła o 5 w 2 kwartale i o 4 w całym półroczu.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*



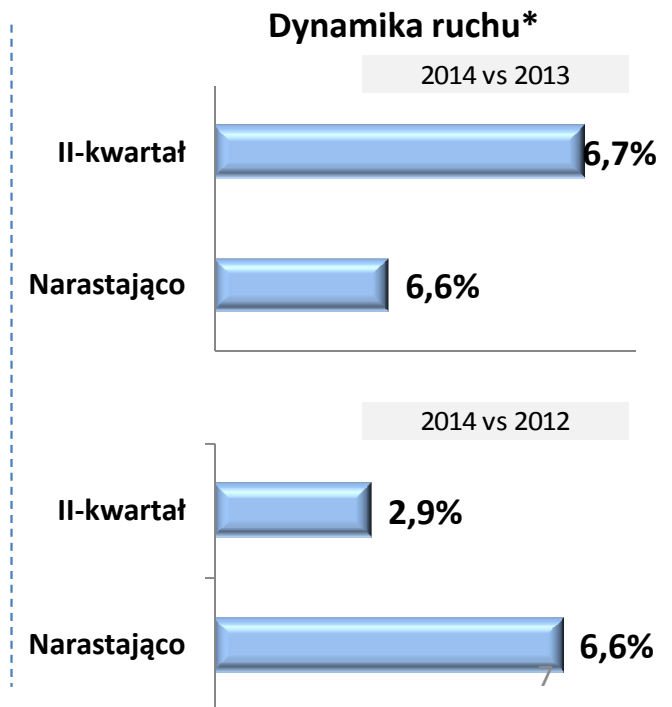
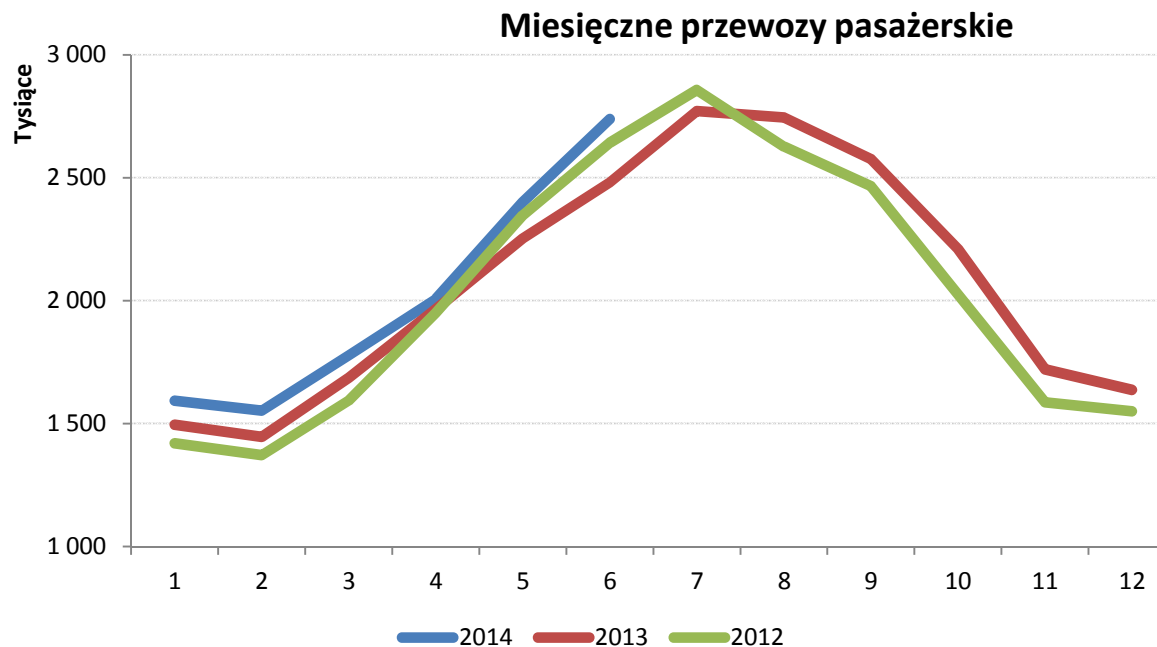
Źródło: ULC

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



SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

- W przeciwieństwie do pierwszego kwartału dynamiki ruchu lotniczego w poszczególnych miesiącach 2-go kwartału rozkładały się nierównomiernie. Od kwietnia do czerwca wyniosły one odpowiednio 2,1%, 6,6% i 10,4%.
- W największym stopniu na taki stan miała wpływ sytuacja na rynku czarterowym, na którym dynamiki kształtowały się odpowiednio: 0,7%, 12,7% i 28%. Warto podkreślić, że w czerwcu polskie lotniska obsłużyły o ponad 110 tys. pasażerów więcej w ruchu czarterowym niż rok wcześniej. Na wysokie dynamiki ruchu w czerwcu, ale również w maju, miały wpływ również wzrosty zrealizowane przez Wizzair oraz grupę Lufthansy i Germanwings.



Źródło: ULC

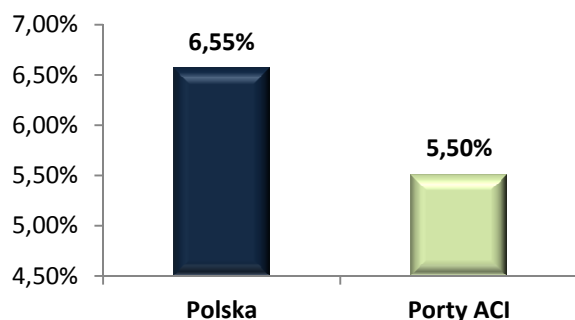
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi poziomej pomiędzy wykresami



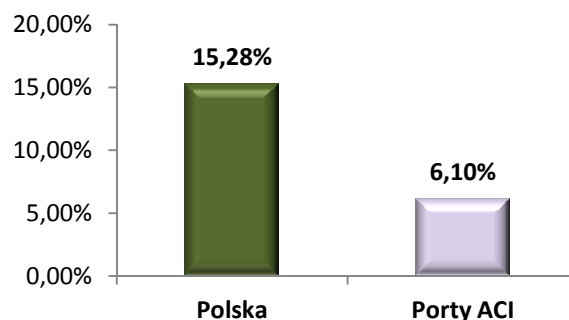
WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

- Porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI, mimo, że porty zrzeszone w tej organizacji notowały w pierwszym półroczu wyraźne przyspieszenie dynamiki ruchu. 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 3,3%, a zatem wynik o ok. 3 punkty procentowe niższy niż dla porównywalnych portów ACI. W samym 2-gim kwartale wartość ta wyniosła 2,8%. W pierwszym półroczu przewozy krajowe w portach regionalnych zanotowały wyższą dynamikę (+11%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych (+2,5%). Ruch w portach regionalnych znacząco zwiększyli przewoźnicy sieciowi (+12,6%), podczas, gdy w przypadku przewoźników LCC nie uległ on praktycznie zmianie (0,4%). W przeciwieństwie do pierwszego kwartału, w drugim kwartale w portach regionalnych (z wyłączeniem Warszawa/Modlin) szybciej rozwijały się przewozy krajowe (+19%) od przewozów międzynarodowych (+1,2%). Rekordowy wynik przewozów krajowych był związany głównie z nową ofertą Ryanair, choć warto również odnotować, że przewozy krajowe wzrosły też w przypadku PLL LOT i Eurolot. Należy też zauważyć, że podobnie jak w pierwszym kwartale, do wzrostu w większym stopniu przyczynili się przewoźnicy sieciowi, którzy zwiększyli przewozy aż o 17,4%. Pomimo spadku przewozów PLL LOT, został on z nawiązką zrekompensowany przede wszystkim przez wyniki Lufthansy, a w dalszej kolejności przez Eurolot, SAS i Austrian Airlines. W 2-gim kwartale po raz pierwszy od przeszło 2 lat w portach regionalnych doszło natomiast do spadku ruchu LCC (-2,1%), głównie za sprawą spadku przewozów i mniejszej oferty Ryanair. Efekt ten został nieco złagodzony przez wzrost oferty Wizzair. Na wyniki portów regionalnych znaczący wpływ miały również przewozy czarterowe, które zwiększyły się o 24%.

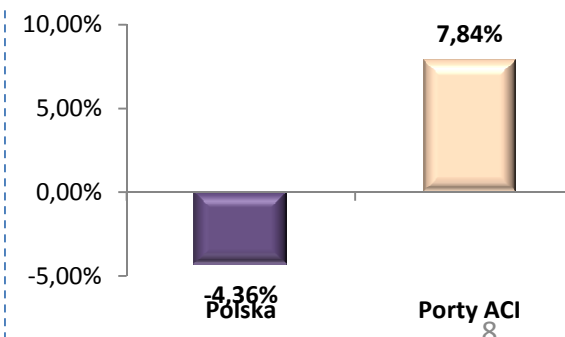
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



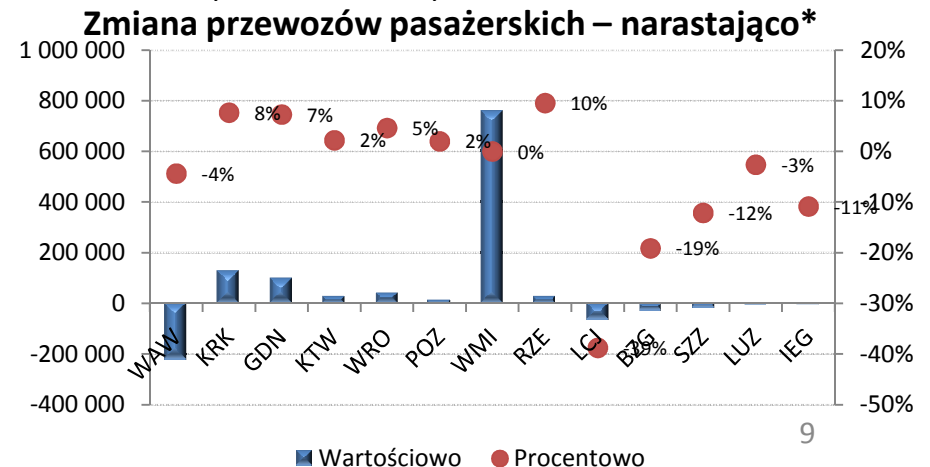
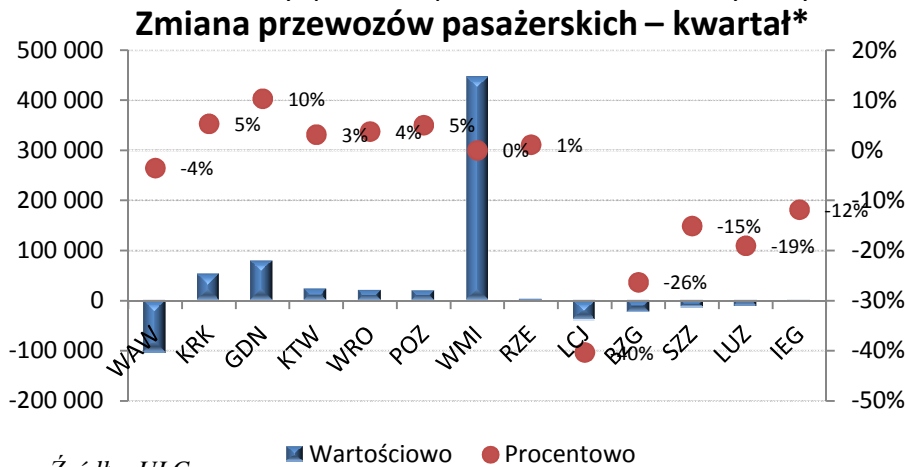
Źródło: ULC i ACI EUROPE

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



WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

- Liderem wzrostu w drugim kwartale 2014 roku wśród portów regionalnych, z pominięciem Warszawa/Modlin, był port w Gdańsku, który pod względem wzrostu ilościowego wśród przewozów przewoźników niskokosztowych osiągnął pierwsze miejsce i drugie wśród przewozów czarterowych. Był to też kolejny kwartał, z bardzo dobrym wynikiem portu w Krakowie, który rozwijał się głównie za sprawą zwiększenia przewozów Easy Jet i w dalszej kolejności Norwegian. Największy spadek, podobnie jak w pierwszym kwartale odnotował port w Łodzi, w związku z wycofaniem dużej części oferty przez Ryanair. W przypadku wyników dla całego półrocza liderami wzrostów ilościowych był port w Krakowie, a w dalszej kolejności port w Gdańsku.
- 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. 475 tys. pasażerów), a zatem najlepiej w kraju i bardziej niż porównywalne porty ACI. W drugim kwartale wzrost ten wyniósł 12%. Jeśli wziąć pod uwagę wyniki obu portów obsługujących aglomerację warszawską to wzrosły w drugim kwartale i całym półroczu wyniosły odpowiednio 12% i 11%. W największym stopniu na wyniki portu wpływ miała restrukturyzacja siatki połączeń PLL LOT i wzrost związany z rozwojem warszawskiego hubu. Port zaobserwował również dynamiczny przyrost przewozów linii niskokosztowych, które z wyłączeniem operacji Ryanair wzrosły aż o 42,5%. Liderem wzrostów był Wizzair, który zarówno zwiększył częstotliwość na części kierunków, ale także operował na nowych trasach. W dalszej kolejności do wzrostu portu istotnie przyczynili się Germanwings i Norwegian. Port Chopina w Warszawie zakończył pierwsze półrocze z bardzo dobrym wynikiem przewozów czarterowych, które wzrosły o 16%.



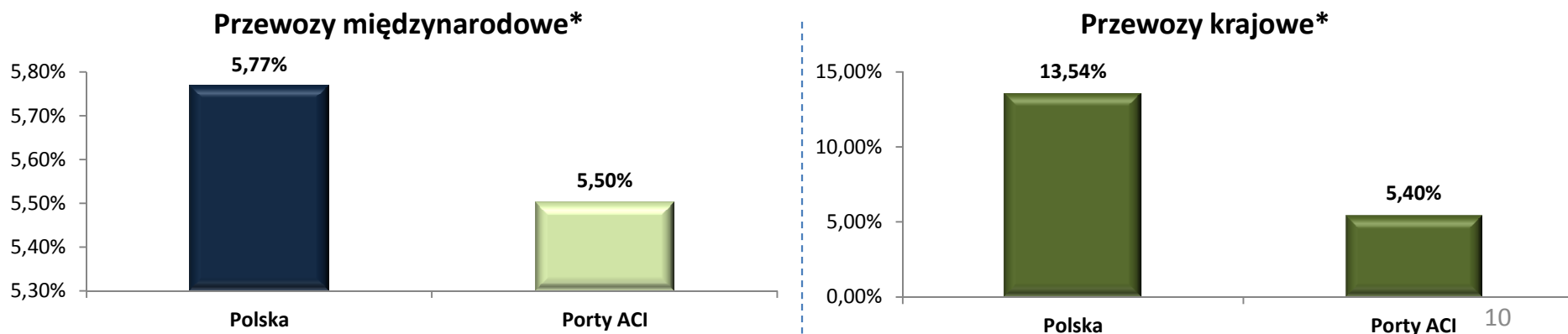
Źródło: ULC

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



PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

- Ruch międzynarodowy w Polsce w pierwszym półroczu zanotował wyższą dynamikę (+5,8%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie spadła o ok. 0,6%. Wzrosty dla drugiego kwartału wyniosły odpowiednio dla pasażerów 5,1% i operacji 0,4%.
- Polski rynek przewozów krajowych w pierwszym półroczu odnotował wysoką dynamikę przewozów pasażerskich, na poziomie 13,5%, mimo spadku liczby operacji o przeszło 2%. Było to możliwe dzięki rekordowemu wzrostowi średniej wielkości samolotów, aż o 9 miejsc pasażerskich i jednoczesnemu wzrostowi S/F o 0,7 punktów procentowych. Na tak dobre wyniki z całego półrocza wpływ miały przewozy przede wszystkim w 2-gim kwartale, w którym liczba pasażerów w ruchu krajowym była aż o 22,5% wyższa niż rok wcześniej. Co ważne w tym samym czasie oferowanie miejsc pasażerskich wzrosło o ok. 21,5%. Z kolei przy wzroście średniej wielkości samolotów o 14 miejsc pasażerskich, współczynnik wykorzystania miejsc powiększył się o 0,5 punktu procentowego. Na rozwój przewozów pasażerskich w ruchu krajowym w największym stopniu miał wpływ przede wszystkim wzrost oferty przewozów z pominięciem Warszawy, realizowany przede wszystkim przez Ryanair i w dalszej kolejności przez Eurolot. Ok. 60% nowych pasażerów podróżowało właśnie na tego typu połączeniach. Wyniki pierwszego kwartału pokazują jednak, że realizacja nowej oferty odbywa się przy niskich współczynnikach wypełnienia miejsc. Znaczący wzrost przewozów krajowych realizowanych z i do Warszawy osiągnął również PLL LOT. Co ważne, skokowy wzrost współczynnika S/F tego przewoźnika wpłynął istotnie na bardzo dobre wyniki całego rynku pod tym względem.



Źródło: ULC i ACI

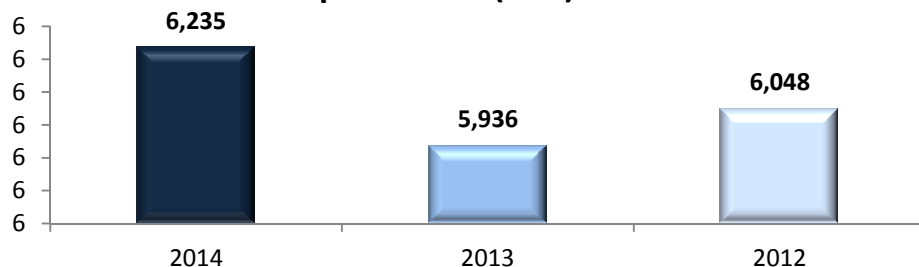
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



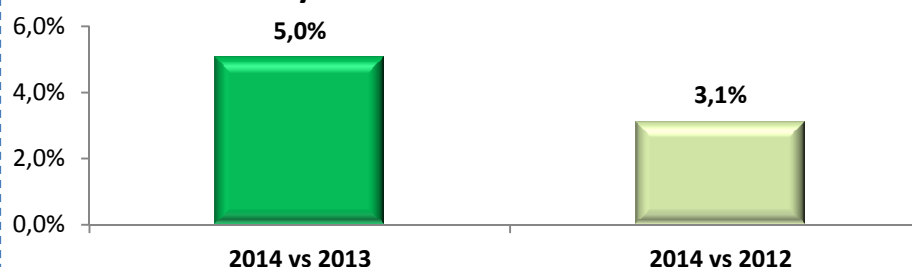
PRZEWOZY REGULARNE

- W przewozach regularnych w drugim kwartale, podobnie jak w pierwszym kwartale, największe wzrosty odnotowano w przypadku Holandii, Norwegii, Izraela oraz Grecji. W pierwszych trzech rynkach na wzrost wpływ miała nowa oferta przewozów niskokosztowych. Natomiast w przypadku Grecji nową ofertę przewoźników niskokosztowych uzupełnił również Aegean Airlines. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii, Irlandii, Węgier i Ukrainy.
- W pierwszej połowie roku, w największym stopniu, zwiększyły się przewozy do Norwegii i w dalszej kolejności do Włoch, Holandii i Izraela. Podobnie jak w pierwszym kwartale, 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 w całym pierwszym półroczu na rynku przewozów do i z Niemiec doszło do istotnej zmiany struktury siatki połączeń. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii, Irlandii, oraz Finlandii i Węgier. Z wyjątkiem lotów do Finlandii zmiany na wspomnianych rynkach związane były z redukcją oferty przewoźników niskokosztowych.

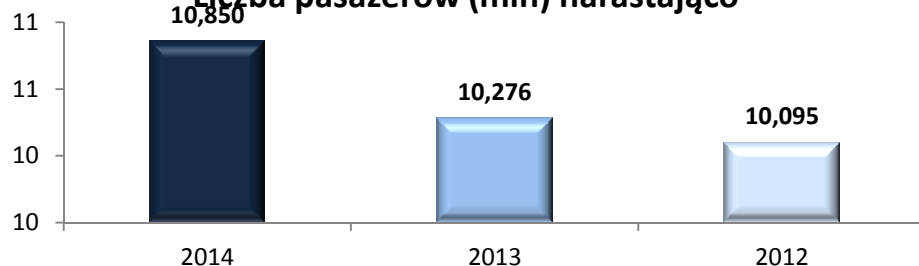
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



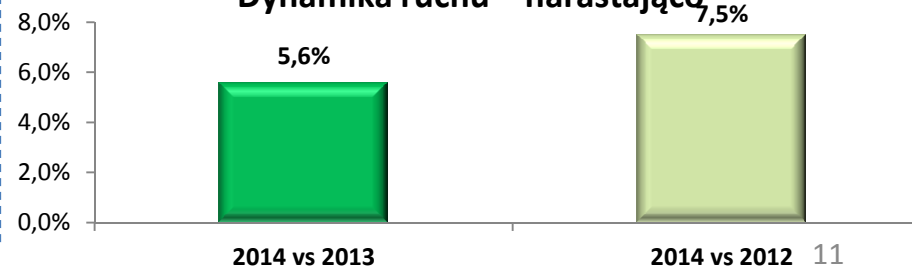
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



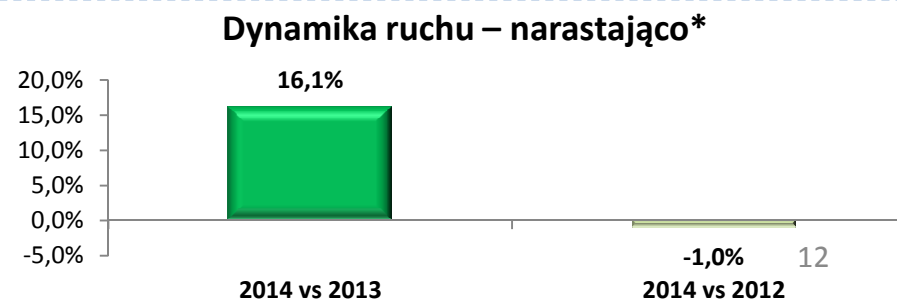
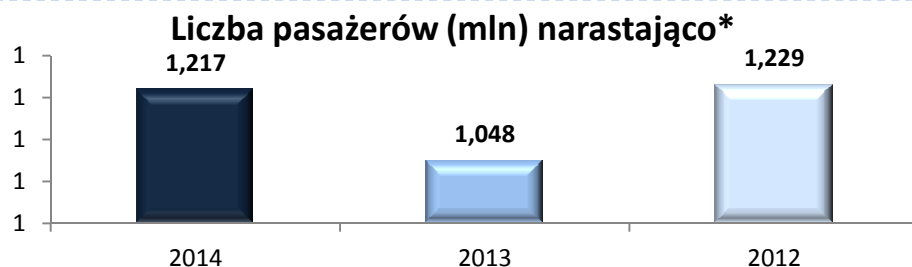
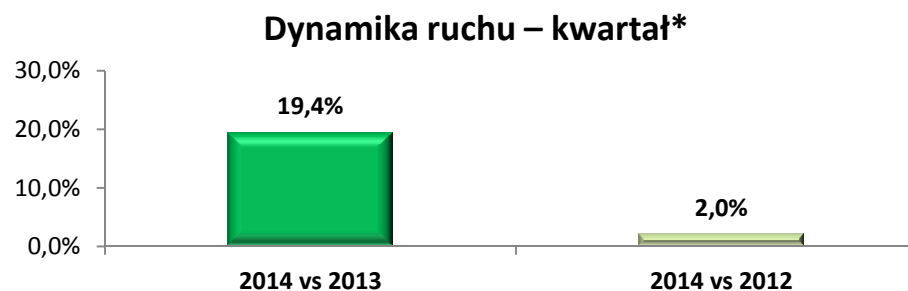
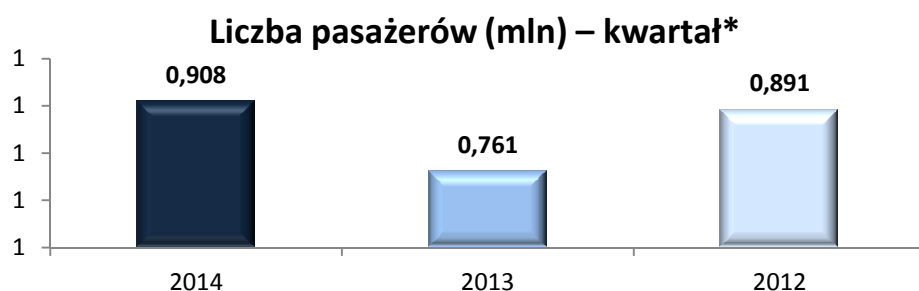
Źródło: ULC

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



PRZEWOZY CZARTEROWE

- W pierwszym półroczu 2014 roku polski rynek przewozów czarterowych zanotował wyraźny wzrost przewozów o 16,1%. Było to głównie spowodowane wynikami przewozów w drugim kwartale, w którym przewozy zwiększyły się aż o 19,4%. Na taki wynik pierwszych trzech miesięcy sezonu letniego wpływ miało kilka równoległych procesów. Po pierwsze po raz kolejny rynek zanotował znaczny spadek przewozów do Egiptu. Inaczej niż w pierwszym kwartale wzrost zrealizował się natomiast głównie za sprawą kierunków do/z krajów położonych w basenie Morza Śródziemnego. Bardzo dużym zainteresowaniem (53% więcej pasażerów w stosunku do ubiegłego roku) cieszyły się przewozy do Grecji. Bardzo duży wzrost rynek zanotował również w przypadku Turcji i w dalszej kolejności Tunezji. Największy wzrost przewozów czarterowych zanotował port Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych liderami były porty w Poznaniu i Gdańsku. Spadki zanotowały natomiast porty w Szczecinie i Bydgoszczy. Po raz kolejny rynek udowodnił też, że jest odporny na zawirowania po stronie podaży. Zmniejszenie oferty, związane z wycofaniem się z rynku Bingo Airways oraz spadkiem przewozów grupy Travel Service zostało zrekompensowane w pierwszej kolejności przez silny wzrost po stronie grupy Small Planet Airlines, a w dalszym stopniu Enter Air i PLL LOT.



Źródło: ULC

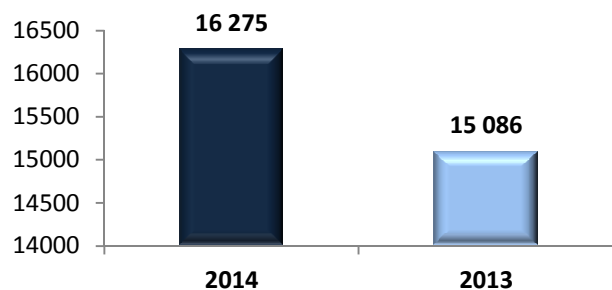
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



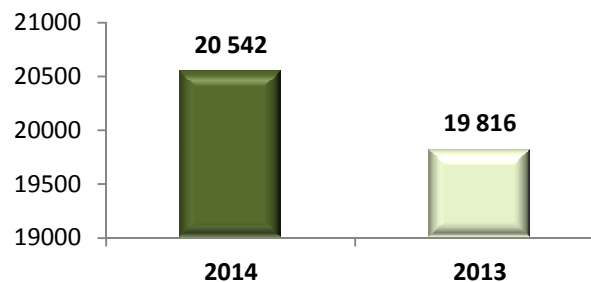
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

- Podobnie jak miało to miejsce w pierwszym kwartale, w całym pierwszym półroczu polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 24 km. Co ważne dynamika RPKM przewyższyła niemal o 2 punkty procentowe wyniki Europy i świata. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM dynamika na polskim rynku była już zauważalnie niższa niż w przypadku rynku europejskiego i światowego.

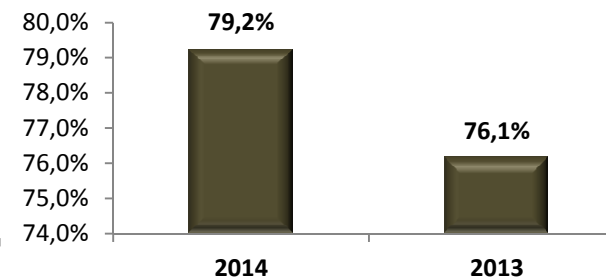
RPKM (mln) – narastająco*



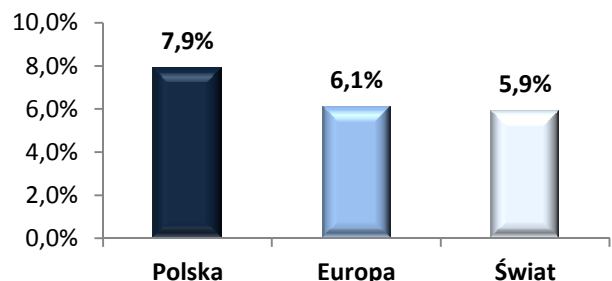
ASKM (mln) – narastająco*



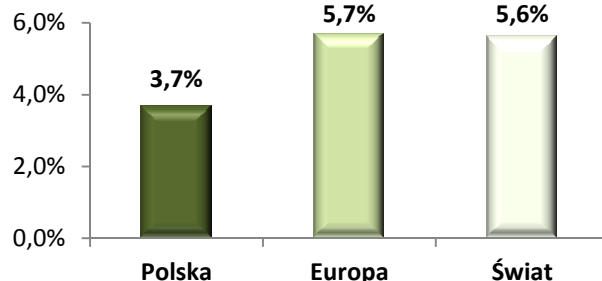
LF- narastająco*



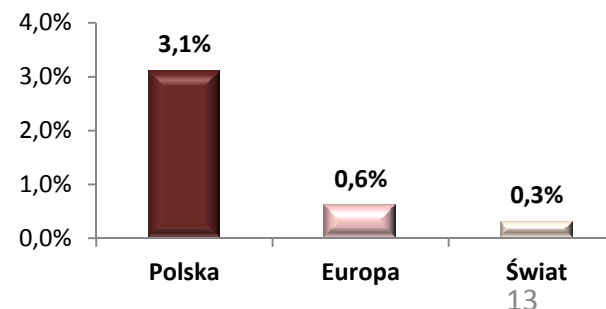
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*



Źródło: ULC i IATA

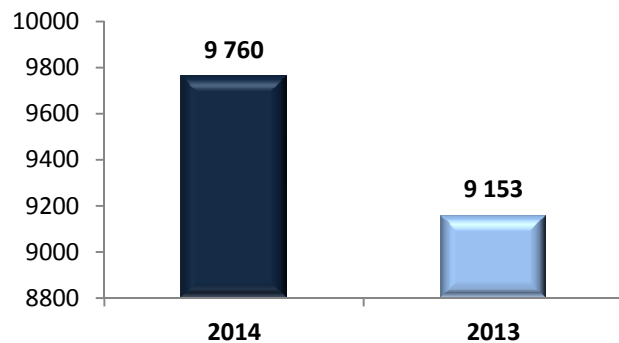
*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



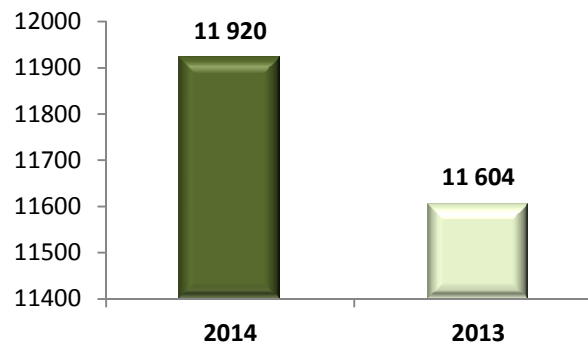
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

- Co ważne, w pierwszym półroczu, podobnie jak w pierwszym kwartale, dynamika wzrostu przewozów pasażerskich znacznie przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania. W efekcie współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o przeszło 3 punkty procentowe, wyprzedzając tym samym znacząco światowe i europejskie wyniki, prezentowane przez IATA.
- W drugim kwartale dynamika RPKM wyniosła 6,6% i znacznie przewyższyła dynamikę ASKM (+2,7%). W efekcie współczynnik LF wzrósł o 3 punkty procentowe, czyli podobnie do wyniku osiągniętego dla pierwszego kwartału i całego półrocza. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 19 kilometrów.

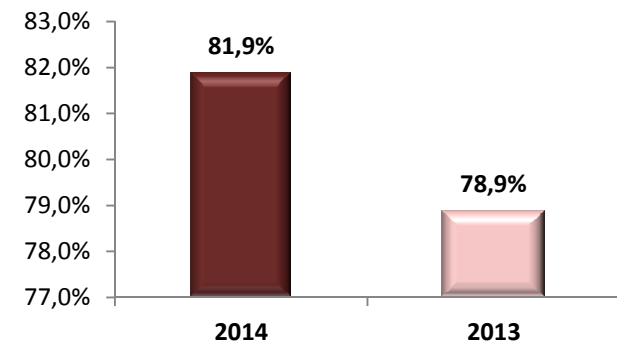
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



Źródło: ULC

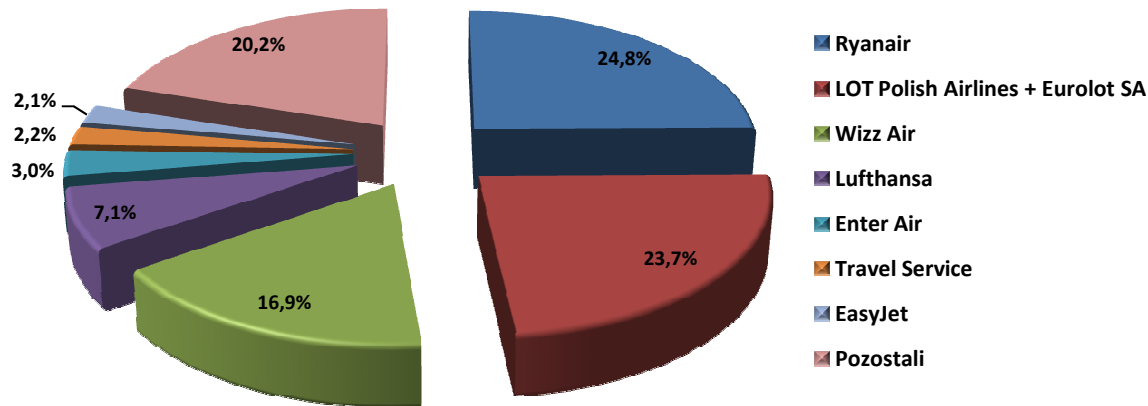
*Prosimy zwrócić uwagę na wartości osi pionowej pomiędzy wykresami



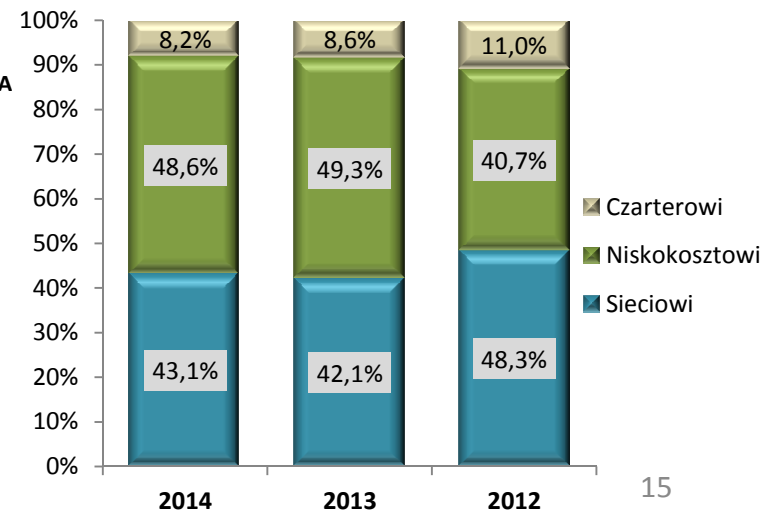
PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

- W pierwszym półroczu doszło do niewielkiej zmiany 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 5,1% i 9,1%.
- Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w pierwszym półroczu, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi jak i czarterowi. Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się Lufthansa. W dalszej kolejności był to Small Planet Airlines oraz Wizzair. Wszyscy wymienieni przewoźnicy zwiększyli przewozy o co najmniej 100 tys. pasażerów. Największe spadki ruchu odnotował natomiast Ryanair i grupa Travel Service. W samym drugim kwartale liderem wzrostów był Wizzair, a dalszej kolejności EuroLOT, Lufthansa, Small Planet Airlines oraz PLL LOT. Zdecydowanie największy spadek przewozów odnotował w tym czasie Ryanair.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego

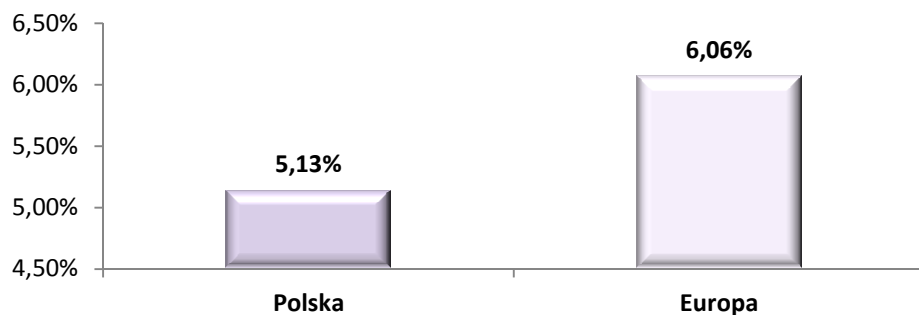




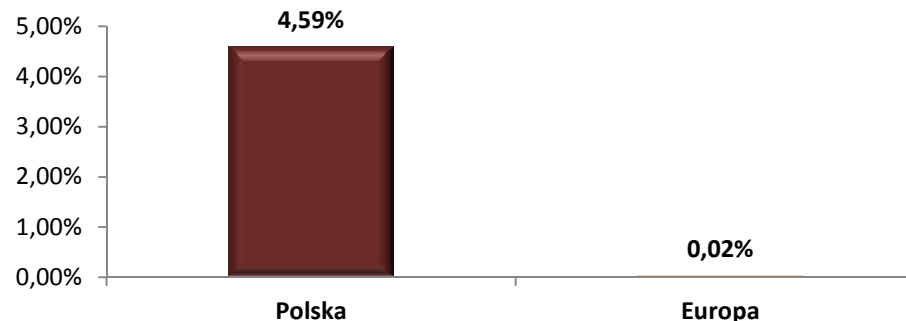
PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANYMI EUROPEJSKIMI

- W pierwszej połowie 2014 roku przewoźnicy niskokosztowi w Polsce odnotowali niższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników LCC w całej Europie. Widać jednak wyraźnie, że zdolali skuteczniej podnieść współczynnik wypełnienia miejsc LF. Zmiany te miały miejsce głównie za sprawą działań Ryanair podejmowanych przede wszystkim w 2-gim kwartale. W tym okresie przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli przewozy o 3,6%, przy wzroście LF o przeszło 4 punkty procentowe.
- W drugim kwartale, po raz pierwszy od początku 2010 roku, Ryanair odnotował spadek liczby przewiezionych pasażerów. Zakończył się zatem okres silnej ekspansji przewoźnika, który w okresie 2010 - 2014 zwiększył przewozy o przeszło 80%. Dane za pierwsze trzy miesiące sezonu letniego 2014 pokazują, że Ryanair dokonał swoistej restrukturyzacji siatki połączeń. Przewozy zwiększył tylko w przypadku aglomeracji Warszawskiej i Gdańska, przy czym Gdańsk był jedynym portem, w którym zwiększył istotnie oferowanie. Na największą redukcję oferowania przewoźnik zdecydował się natomiast w przypadku Katowic, co może być związane z bliskością portu w Krakowie, skąd przewoźnik oferuje znaczącą liczbę połączeń. Ponadto wyraźnie widać, że Ryanair przeprowadził znacznie bardziej radykalne cięcia w portach poniżej 1 mln pasażerów. W największym stopniu cięcia dotyczyły największego rynku niskokosztowego, czyli Wielkiej Brytanii. Udział tego kierunku w zmniejszeniu oferowania przewoźnika wyniosły aż 50%. Jednocześnie po zmianach w siatce Ryanair, nastąpiło wyraźne przyspieszenie wzrostu na rynku po stronie Wizzair. Był to też kolejny kwartał dynamicznych wzrostów przewoźników z tzw. wyższej półki: Germanwings, Norwegian oraz EasyJet. Warto jednak podkreślić, że oferta tych przewoźników wciąż adresowana jest do ograniczonej liczby wybranych lotnisk w Polsce.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*

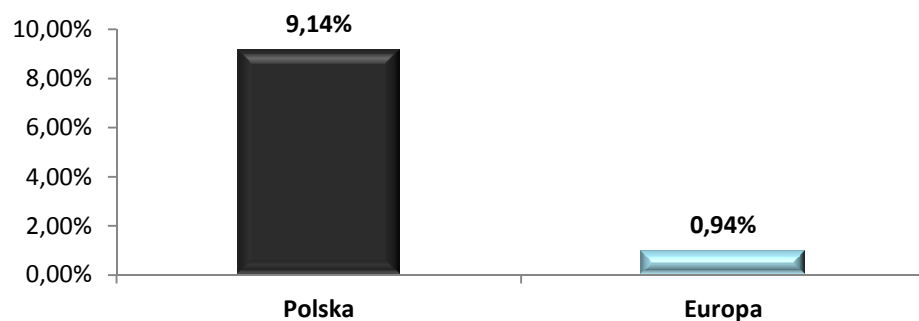




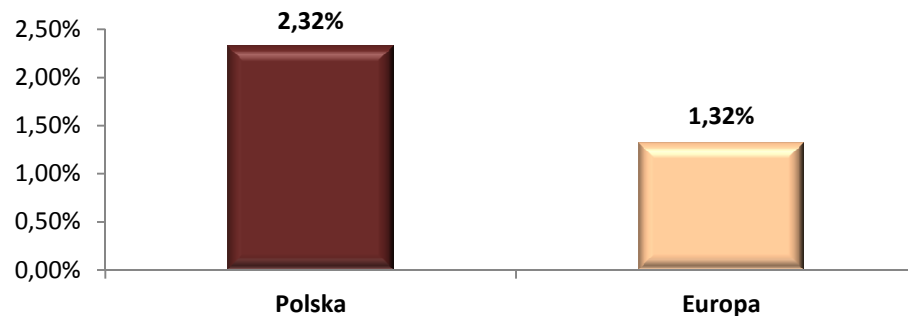
PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

- Dynamika ruchu przewoźników sieciowych w pierwszym półroczu w Polsce znacznie przewyższyła wyniki przewoźników AEA. Na taki wynik wpływ miały przede wszystkim przewozy w drugim kwartale. W tym okresie przewoźnicy sieciowi w Polsce praktycznie nie zmienili liczby operacji, jednak operując większymi samolotami zdołali zaoferować na rynku blisko 7% miejsc pasażerskich więcej. Nie zdołali już jednak zwiększyć współczynnika LF w stopniu, w jakim to miało miejsce w pierwszym kwartale. Wartość ta podniosła się o 1,7 punktu procentowego (S/F o 2,7 p. p.). W efekcie dla całego półrocza wzrost ten wyniósł 2,3 punktu procentowego (S/F: 2,5 p. p.).
- Podobnie jak w pierwszym kwartale największy wzrost przewozów pasażerskich w pierwszych trzech miesiącach sezonu letniego odnotowała Lufthansa. Również podobnie jak w pierwszym kwartale wzrost tego przewoźnika wynikał głównie z wypełniania luki po zamykanych połączeniach PLL LOT do Niemiec z portów regionalnych. W efekcie liczba miejsc pasażerskich oferowanych na tym rynku praktycznie nie uległa zmianie pomiędzy 2 kwartałem 2014 i 2013 roku. Pasażerowie mają jednak mniejszy wybór połączeń, gdyż liczba operacji spadła o blisko 18%. Podobnie jak w pierwszym kwartale Lufthansa koncentrowała się na zasilaniu hubu we Frankfurcie. Utrzymanie liczby oferowanych miejsc było natomiast możliwe dzięki istotnemu zwiększeniu średniej wielkości samolotów operujących na tym rynku. Jak już wspomniano, w drugim kwartale widać też efekty reorganizacji siatki połączeń PLL LOT wokół hubu w Warszawie. PLL LOT zdołał w ramach reorganizacji zwiększyć współczynnik wypełnienia miejsc, dzięki czemu mimo spadku oferowania w operacjach regularnych, zdołał też zwiększyć przewozy. Warto odnotować również wzrosty ruchu Eurolot, SAS i Austrian Airlines. Największe ilościowe spadki przewozów odnotował natomiast Emirates.

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