



ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W DRUGIM KWARTALE 2015 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, listopad 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 drugim kwartale 2015 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W pierwszych miesiącach sezonu letniego doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji, jak i współczynnika wypełnienia miejsc. W efekcie wszystkie te wskaźniki wzrosły łącznie w całym półroczu. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w przypadku ruchu regularnego. Pozytywne sygnały można dostrzec również na rynku połączeń czarterowych, jednakże wzrost nie był tak duży jak w poprzednim kwartale. Znaczne wzrosty odnotowali przewoźnicy LCC w szczególności Ryanair i Wizz Air, którzy byli jednymi z głównych motorów wzrostu w polskich portach lotniczych. Warto również wskazać, że w przeciwieństwie do pierwszego kwartału, w drugim kwartale żaden port lotniczy nie odnotował ujemnej dynamiki ruchu.

Przewozy pasażerskie w drugim kwartale 2015 roku w Polsce zwiększyły się o 14%, w porównaniu z analogicznym okresem 2014 roku. W półroczu wzrost wyniósł 15%. Dobre wyniki ruchu lotniczego miały miejsce przy niższej dynamice liczby operacji (+7%) w drugim kwartale i ponad 9% wzroście w całym półroczu. W tym czasie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs. (111 pasażerów w drugim kwartale oraz 103 w całym półroczu), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów o ok. 7 miejsc w stosunku do drugiego kwartału 2014 (o ok. 6 miejsc w całym półroczu) oraz nieznacznego wzrostu seat factor (S/F). Choć S/F, liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wzrósł zaledwie o 1 punkt procentowy (w półroczu podobna wartość) to należy wskazać, że i tak można go uznać za satysfakcjonujący, jeśli weźmie się pod uwagę przeszło 13% wzrost liczby oferowanych miejsc pasażerskich.

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty lotnicze w pierwszym półroczu znacznie przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło jednak nieco gorszy wynik od porównywalnych europejskich portów. Porty regionalne (z uwzględnieniem Warszawa/Modlin) uzyskały natomiast znacznie wyższy wzrost w porównaniu do portów, obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w tym czasie znacznie wyższą dynamikę ruchu (+15%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Jednocześnie liczba operacji w całym półroczu w Polsce wzrosła o 10%. Należy podkreślić, że do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się przewozy zarówno z pierwszego jak i drugiego kwartału. Bardzo dobre wyniki w pierwszym półroczu odnotowano także w przewozach krajowych (+16%), które kształtowały się również na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI.



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu, pod względem ilościowym, w drugim kwartale i w pierwszym półroczu był port Warszawa/Modlin. Wśród portów regionalnych, podobnie jak w pierwszym kwartale, najlepszy wynik odnotował port w Gdańsku, a następnie w Krakowie i Katowicach. Dodatkowo dynamiki ruchu uzyskały także pozostałe porty regionalne. W dużej mierze była to zasługa przewoźników LCC i przewoźników sieciowych, którzy otworzyli nowe połączenia w kilku polskich portach.

W ramach przewozów regularnych w drugim kwartale, największe wzrosty były w przypadku Wielkiej Brytanii, a następnie Niemiec, Norwegii i Hiszpanii. W przewozach czarterowych najpopularniejszym kierunkiem była z kolei Grecja. Warto wskazać, że spadki przewozów nastąpiły w przypadku kierunków o niestabilnej sytuacji politycznej jak Izrael czy Tunezja i Egipt.

Podobnie jak w pierwszym kwartale 2015 roku, polski rynek odnotował w drugim kwartale wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka o 10 km. W obu kwartałach dynamika ta była też wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku była także znacznie wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym. Współczynnik LF natomiast zwiększył się o 1,3 punktu procentowego, co było wynikiem zbliżonym do wzrostu współczynnika S/F. Wzrost wskaźnika LF był też wyższy niż w przypadku rezultatów osiągniętych w Europie i na świecie prezentowanych przez IATA.

Podobnie jak w pierwszym kwartale, tak i w drugim, doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników sieciowych i rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie. O ile dynamika ruchu LCC w drugim kwartale wzrosła o 28%, o tyle w przypadku sieciowych spadła o 2%. Najwyższe dynamiki wśród przewoźników LCC uzyskali Ryanair i Wizz Air. Dobre wyniki zanotował również Norwegian i Easy Jet. W przypadku przewoźników sieciowych największe wzrosty ilościowe miała Lufthansa, a następnie Brussels Airlines i Adria Airways. Na spowolnienie ekspansji przewoźników sieciowych miała z kolei wpływ redukcja oferowania PLL LOT. Redukcja siatki przewoźnika została jednak zrekompensowana przez operacje Lufthansy. Ponadto odczuwalne było także stopniowe wycofywanie operacji Eurolotu.

Dobre wyniki w drugim kwartale odnotowali również przewoźnicy czarterowi, w przypadku których ruch wzrósł o 15%. Warto wskazać, że w dalszym ciągu to Enter Air może pochwalić się największą liczbą obsłużonych pasażerów, choć w drugim kwartale widać zahamowanie ekspansji tego przewoźnika w Polsce. Największe wzrosty ilościowe odnotował natomiast Small Planet Airlines oraz Travel Service.



PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

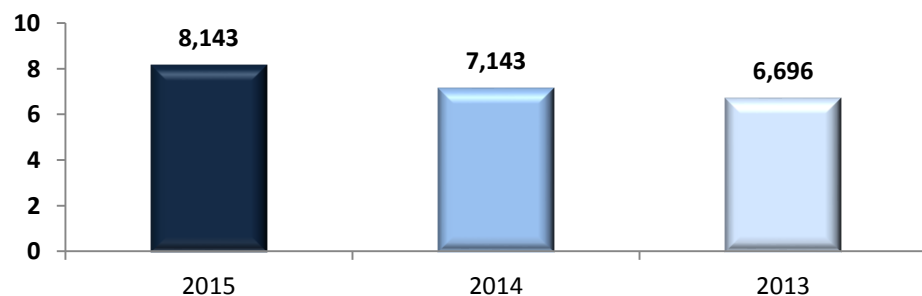
Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym półroczu 2015 roku ponad 13,8 mln pasażerów, co stanowi 15% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Wzrost w drugim kwartale wyniósł 14%, a zatem był on o ok. 2 punkty procentowe niższy w porównaniu do wyników zanotowanych dla pierwszego kwartału. W drugim kwartale zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu o 10 km.

Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. W pierwszym półroczu wzrosły one o 9%, a w samym drugim kwartale o 7% (jeśli wyłączyć operacje bez przewozów pasażerów). Podobnie jak w przypadku pasażerów dynamika wzrostu liczby operacji była jednak niższa od dynamiki odnotowanej w pierwszym kwartale 2015 roku.

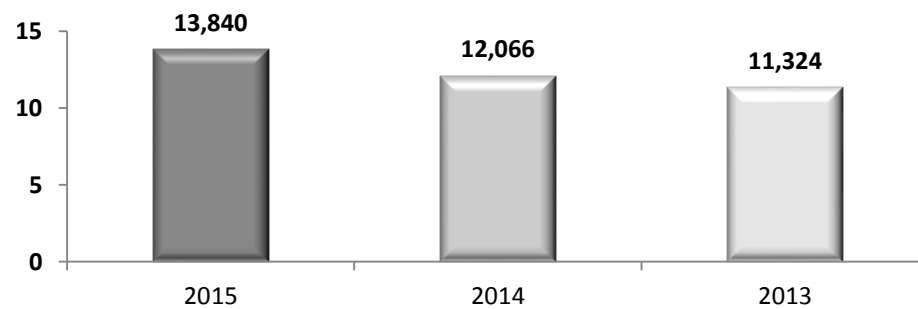
W drugim kwartale doszło też do znaczącego wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 13%, a łącznie w pierwszym półroczu 2015 roku o 14%.

Utrzymał się również trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym w drugim kwartale wzrost ten był wyższy niż w pierwszym kwartale. Seat factor (S/F) wyniósł w drugim kwartale 80%, o 1 punkt procentowy więcej, niż w analogicznym okresie minionego roku. Dla pierwszego półroczu 2015 roku wyniósł on 77%, co również było wynikiem o ok. 1 punkt procentowy lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





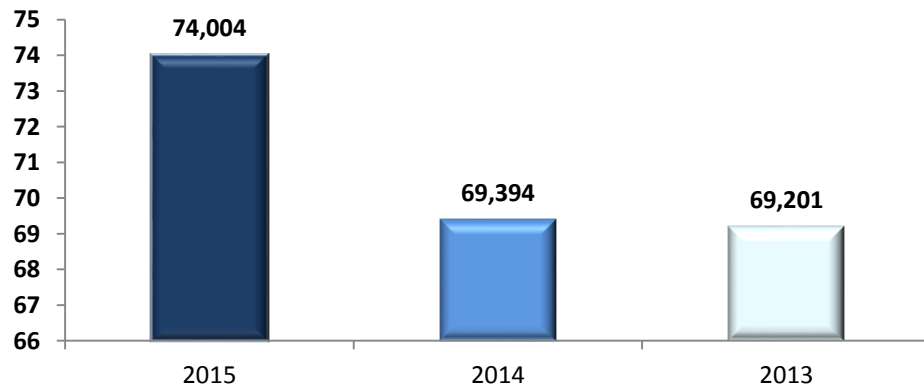
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Podobnie jak w pierwszym kwartale tak i w drugim, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W drugim kwartale i w pierwszym półroczu łącznie wartości te wyniosły 111 i 103, czyli odpowiednio o 7 i 5 pasażerów więcej niż rok wcześniej.

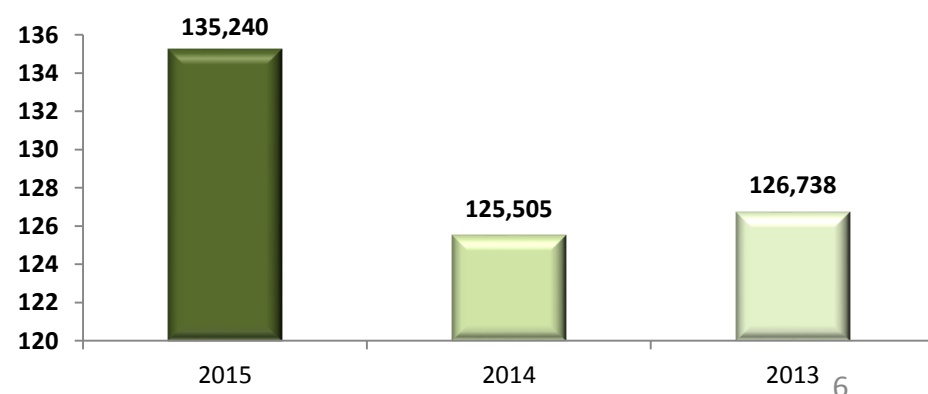
Należy zwrócić uwagę, że to przewoźnicy niskokosztowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników sieciowych podróżowało w drugim kwartale średnio o 1 pasażera więcej, to w przypadku przewoźników niskokosztowych nastąpił w tym okresie wzrost o 3 pasażerów, a w całym półroczu o 4. W związku z tym S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł w pierwszym kwartale o 1,7 punktu procentowego, a w drugim kwartale o 2,5 punktu procentowego. Z kolei przewoźnicy sieciowi zwiększyli średnią pojemność w samolocie o 3 miejsca. Przy takich zmianach nie zdołali oni zwiększyć współczynnika wypełnienia miejsc, który spadł w drugim kwartale o 1 punkt procentowy, a całym półroczu o 2 punkty procentowe.

Przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli oferowanie o 25% w drugim kwartale i 24% w całym półroczu. Dla porównania, przewoźnicy sieciowi zmniejszyli oferowanie o 1% w drugim kwartale, a w całym półroczu wzrosło ono o zaledwie 1%.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*

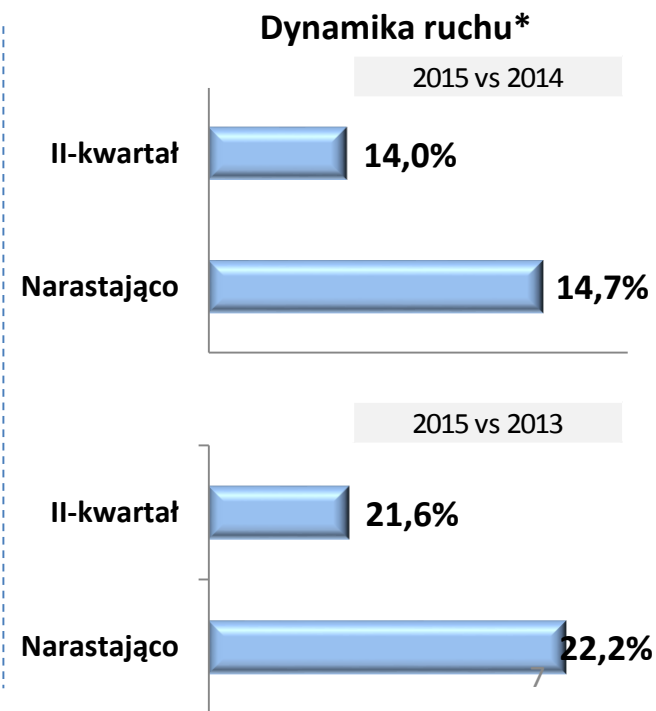
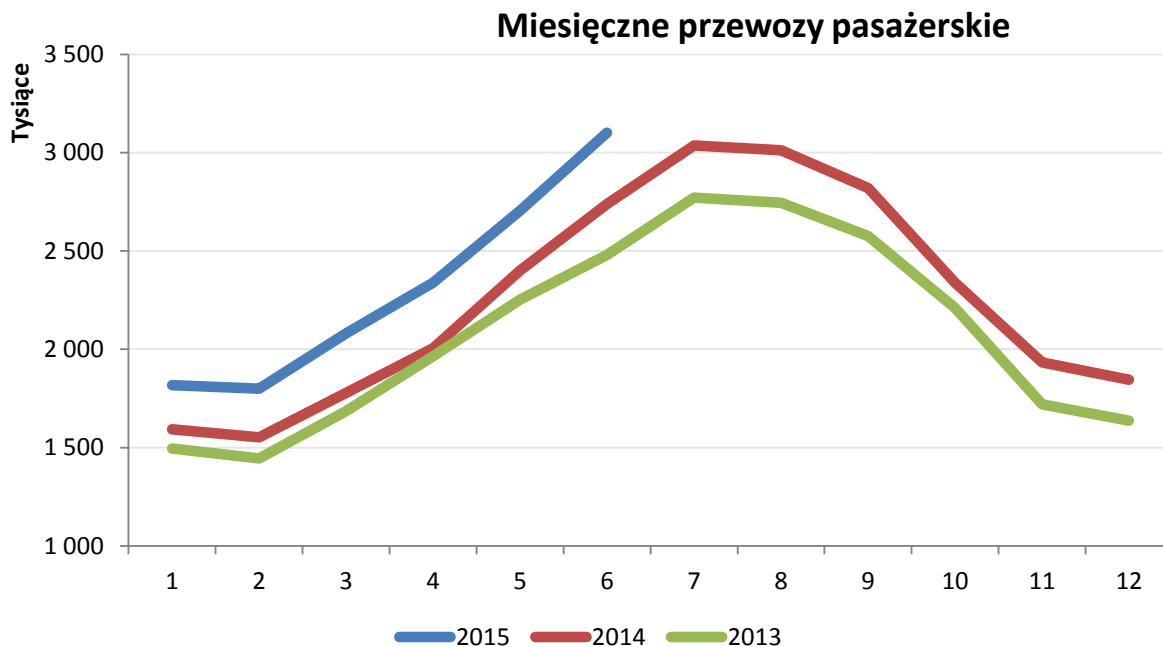




SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W drugim kwartale 2015 roku zaobserwowano wzrost ruchu na rynku czarterowym, choć nie był on aż tak wysoki jak w poprzednich kwartałach. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami można zidentyfikować znaczne różnice w dynamice ruchu. W pierwszych dwóch miesiącach sezonu letniego można dostrzec wyraźną tendencję malejącą. Dynamika wzrostu ruchu od kwietnia do maja była ujemna i wyniosła kolejno -8% i -2%. W czerwcu można już zaobserwować 8% wzrost w przewozach.

Pierwsze miesiące sezonu letniego przyniosły z kolei wysoki wzrost ruchu regularnego. Dynamika ruchu kształtowała się na poziomie 18%, 14% oraz 15%, odpowiednio dla kwietnia, maja i czerwca. Jak pokazują powyższe dane, w dużej mierze to dzięki tego typu przewozom dynamika w drugim kwartale była o 14% wyższa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.



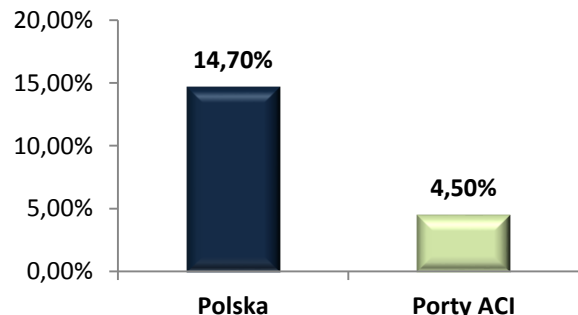


WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

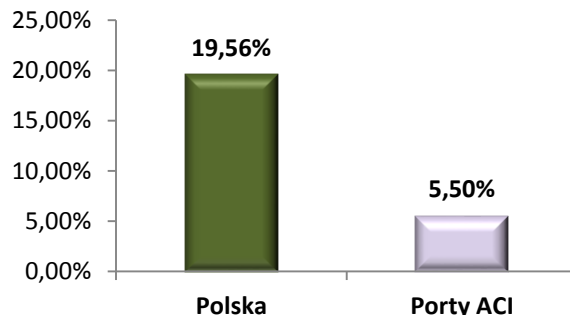
W drugim kwartale podobnie jak i w pierwszym, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI. Jeśli wyłączyć z analizy port Warszawa/Modlin, dynamika ruchu w całym pierwszym półroczu wyniosłaby 15%, zatem byłyby to i tak znacznie lepszy wynik niż w przypadku porównywanych portów ACI.

Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej port w Modlinie) niekwestionowanym liderem wzrostów tak w pierwszym jak i w drugim kwartale było lotnisko Warszawa/Modlin. Ruch na tym lotnisku wzrósł w drugim kwartale o 61%, co przełożyło się na ponad 271 tys. pasażerów obsłużonych więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Warto podkreślić, że jest to również lepszy wzrost ilościowy aniżeli lotniska Chopina w Warszawie. W przypadku pozostałych portów regionalnych tak jak w poprzednich kwartałach widoczne są dysproporcje między portami obsługującymi powyżej i poniżej 1 mln pasażerów rocznie. Warto jednak podkreślić, że w przeciwieństwie do pierwszego kwartału, w drugim kwartale żaden port nie uzyskał ujemnej dynamiki w przewozach. Po Modlinie największy wzrost ruchu odnotował port w Gdańsku, a następnie w Krakowie i Katowicach. We wszystkich trzech przypadkach odnotowano wzrost ruchu o ponad 100 tys. pasażerów. W przypadku Wrocławia czy Poznania liczba obsłużonych pasażerów wzrosła o kilkadziesiąt tysięcy. Na taki stan rzeczy wpłynęli przede wszystkim przewoźnicy niskokosztowi, na czele z Ryanair i Wizz Air, którzy w portach regionalnych (z wyłączeniem Warszawa/Modlin) zwiększyli przewozy o ponad 450 tys. pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Jeśli chodzi Wizz Air największe wzrosty ilościowe dotyczyły tras z/do Wielkiej Brytanii i Norwegii. W przypadku Ryanair była to Wielka Brytania, a następnie Francja. Przewoźnik ponadto uzyskał bardzo dobre wyniki w przewozach krajowych. W drugim kwartale przewozy wzrosły o 161%, czyli ponad 123 tys. więcej obsłużonych pasażerów.

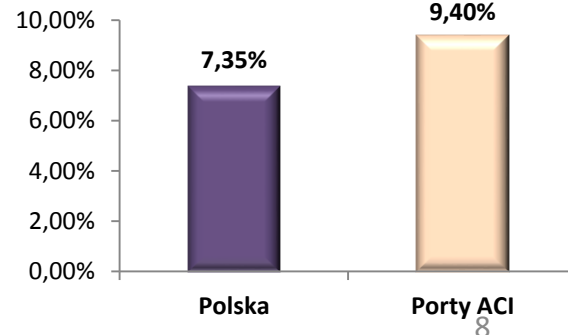
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



Źródło: ULC i ACI EUROPE

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



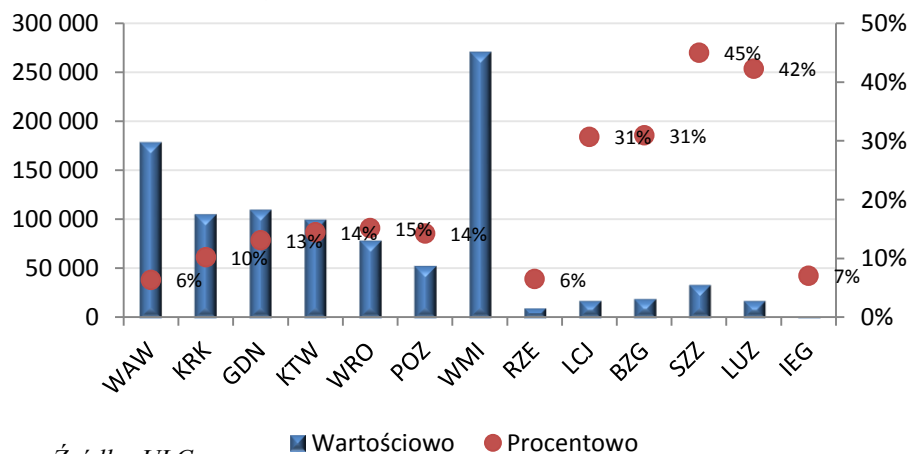
WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

Warto podkreślić, że wzrosty ruchu we wszystkich portach świadczą o tym, że rynek zdołał wypełnić lukę po wycofaniu się PLL LOT z połączeń z portów regionalnych. Podobnie jak w poprzednich kwartałach przewozy były rekompensowane przez Lufthansę, choć wzrost przewozów tego przewoźnika do końca nie zrekompensował strat wynikających z ograniczonej oferty PLL LOT.

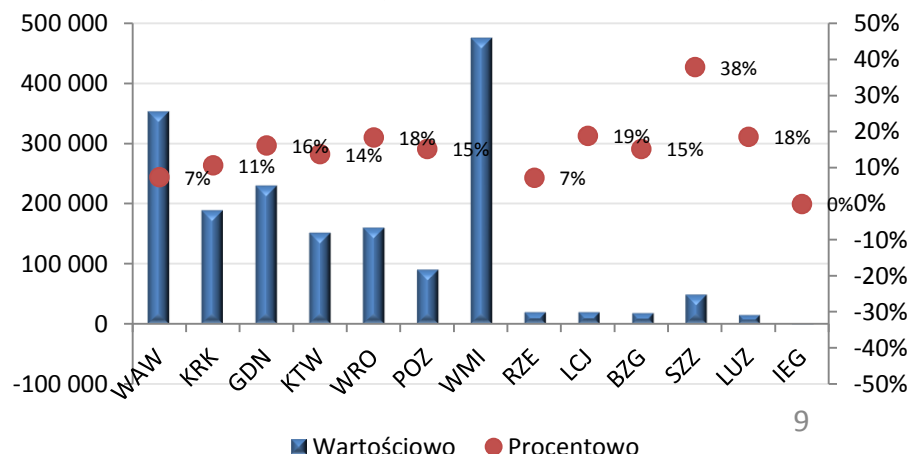
Ponadto porty regionalne dzięki zwiększeniu operacji ze strony przewoźników LCC i przewoźników sieciowych znacznie mniej dotkliwie odczuły wycofywanie się z rynku Eurolotu. Pozytywne efekty rozwoju siatki połączeń widać w porcie w Lublinie, dzięki nowym operacjom Lufthansy, czy Łodzi dzięki operacjom Adria Airways.

Dynamika ruchu na lotnisku Chopina w Warszawie miała nieco niższą wartość niż w przypadku porównywalnych portów ACI (Uwaga! Wykres na str. 8 - Proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami). W drugim kwartale 2015 roku na dynamikę zrealizowaną przez port Chopina w Warszawie wpływ miały wzrosty przewoźników niskokosztowych (o ok. 39%). W porcie nadal dynamicznie rozwijał się Wizz Air, który zwiększył przewozy o 43%. Należy odnotować, że znaczny wzrost zrealizował także Norwegian, który obsłużył o ponad 40 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. Nieznaczny spadek ruchu lotniczego (-1%) miał natomiast miejsce w przypadku przewoźników sieciowych. Na taki wynik wpływ miała restrukturyzacja siatki połączeń PLL LOT, który zmniejszył swoje przewozy o 6%, a także wycofanie się z rynku Eurolotu. W ramach tej kategorii przewoźników największe wzrosty ilościowe odnotował z kolei Brussels Airlines oraz Air Serbia. Kolejne największe wzrosty lotnisko zanotowało w przypadku Air France, Emirates oraz Lufthansy.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



Źródło: ULC

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

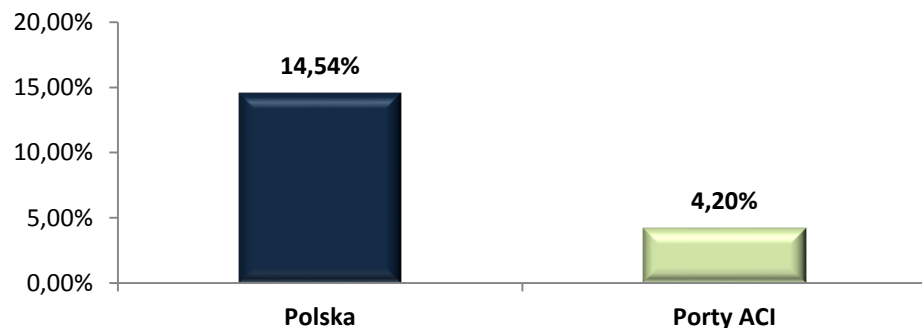


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

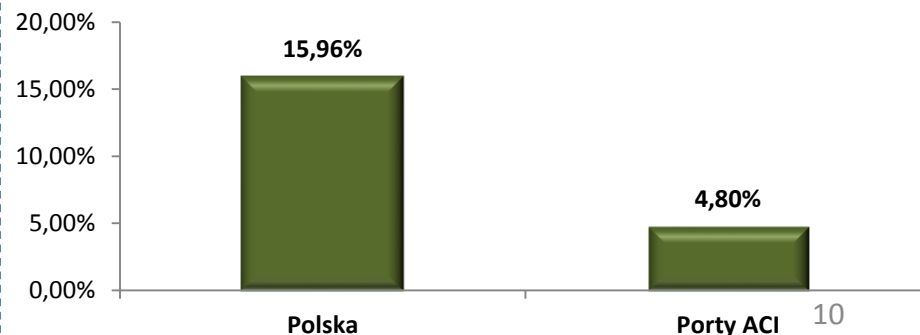
W pierwszym półroczu ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+15%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 10% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). Wyniki te dla drugiego kwartału wyniosły odpowiednio +14% i +9%. Do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się zarówno przewozy regularne jak i czarterowe. Wśród przewoźników niskokosztowych, pod względem ilościowym największe wzrosty odnotowali podobnie jak w pierwszym kwartale Ryanair, Wizz Air, Norwegian, a wśród przewoźników czarterowych Small Planet Airlines.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszym półroczu kształtowała się na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI. Polski rynek odnotował wzrost przewozów na poziomie 16%. O 5% z kolei wzrosła liczba operacji. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ten duży wzrost był możliwy także dzięki wzrostowi średniej wielkości samolotów o 11 miejsc pasażerskich. Drugi kwartał z kolei przyniósł wzrost liczby pasażerów o 14% przy zachowaniu tej samej liczby operacji. Ponadto, podobnie jak w pierwszym tak i w drugim kwartale zwiększyła się średnia liczba miejsc w samolocie (o 8 miejsc), a oferowanie wzrosło o 9%. Warto również podkreślić, że przy tak dynamicznym wzroście rynek zdołał zwiększyć wskaźnik S/F (+2,6 p.p.) i LF (+2,9 p.p.). Analogicznie do poprzednich kwartałów rynek przewozów krajowych rozwinął się z dużej mierze za sprawą połączeń Ryanair.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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

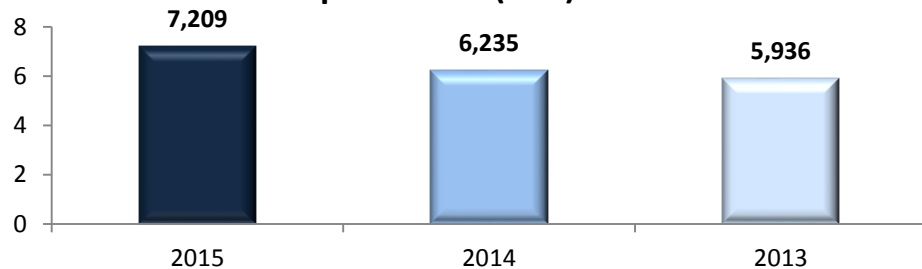


PRZEWOZY REGULARNE

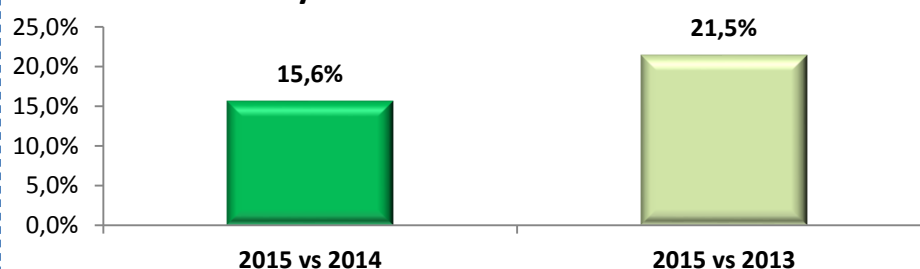
Do największych wzrostów w ramach przewozów regularnych, tak w pierwszym jak i drugim kwartale, doszło w przypadku Wielkiej Brytanii. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe w drugim kwartale odnotowano w przypadku Niemiec, a następnie Norwegii i Hiszpanii. Za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze byli odpowiedzialni przewoźnicy niskokosztowi. Wyjątek stanowiły przewozy do Niemiec, gdzie do wzrostu przyczyniła się w największym stopniu sieciowa Lufthansa. Do największych spadków zarówno w drugim kwartale jak i pierwszym półroczu doszło natomiast w przypadku Szwajcarii, Stanów Zjednoczonych oraz Rosji.

Należy podkreślić, że w drugim kwartale we wszystkich polskich portach lotniczych doszło do wzrostów przewozów. Wyniki dla całego półroczia również były bardzo dobre. Jedyny i nieznaczny spadek zanotował port Zielona Góra- Babimost. Warto również zaznaczyć, że 16% wzrost w międzynarodowych przewozach regularnych, rynek zawdzięcza przewoźnikom niskokosztowym. Wśród przewoźników sieciowych największe wzrosty ilościowe uzyskała Lufthansa (+ 65 tys.) i Brussels Airlines (+ 38 tys.).

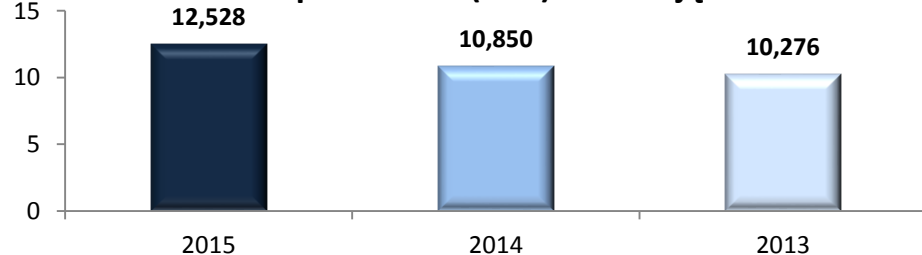
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



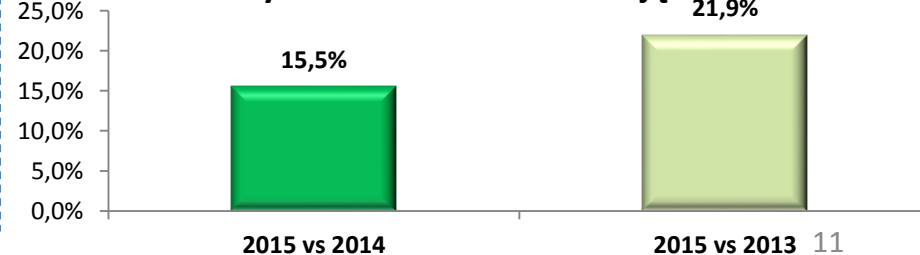
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



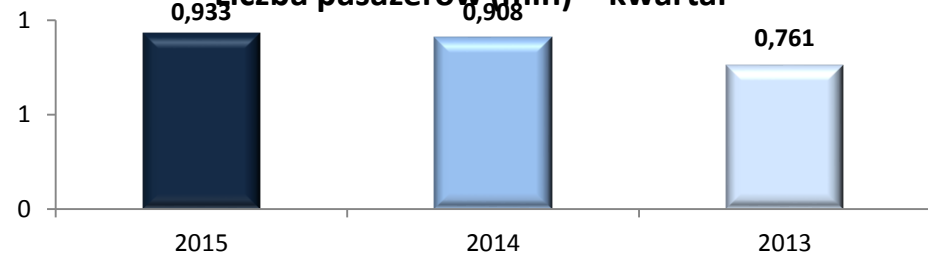


PRZEWOZY CZARTEROWE

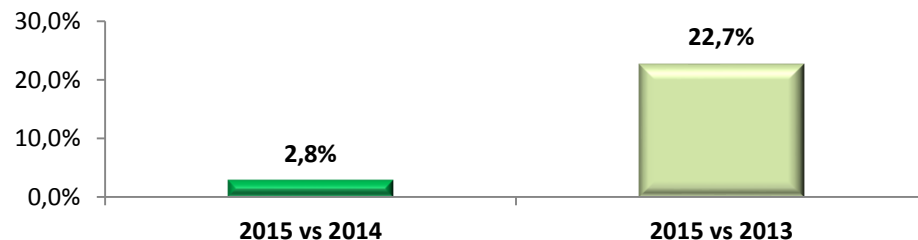
W pierwszym półroczu 2015 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 90 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się łącznie na 8% wzrost. Było to głównie spowodowane wynikami z pierwszego kwartału, gdzie przewozy zwiększyły się aż o 22%. W drugim kwartale wzrost nie był już tak znaczny (+3%). Na ten wynik szczególnie wpłynęły spadki przewozów do krajów o niestabilnej sytuacji politycznej i zagrożonych atakami terrorystycznymi. Przykładem jest Tunezja (-25 tys. pasażerów). Ponadto znaczne spadki nastąpiły kolejno w przypadku Egiptu, Izraela oraz Maroka. Do największych wzrostów doszło w przypadku Grecji, w której w dalszym ciągu najpopularniejsze były wyspy Kreta i Rodos. Największe jednak ilościowe wzrosty były w przypadku Zakintos i Korfu. W dalszym ciągu popularnym kierunkiem była także Hiszpania (Sewilla), a następnie Bułgaria (Burgas), Portugalia (Faro) i Włochy (Catania).

Największy wzrost ilościowy w przewozach czarterowych w drugim kwartale zanotował port Katowice-Pyrzowice, a następnie Poznań-Ławica. W obu przypadkach ruch wzrósł o ponad 14 tys. pasażerów. Spadki z kolei zanotowała większość portów regionalnych: Kraków, Gdańsk, Rzeszów, Łódź, Lublin i nieznacznie Bydgoszcz. Wśród przewoźników w dalszym ciągu liderem pozostaje Enter Air. Jednakże w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku jego przewozy spadły o 3%. Pod względem ilościowym największy wzrost był w przypadku Small Planet Airlines (+86 tys.) oraz Travel Service (+28 tys.). Warto pokreślić, że rynek był odporny na zawirowania po stronie podaży. To ci przewoźnicy w największym stopniu wypełnili lukę po wycofaniu się z rynku Bingo Airways.

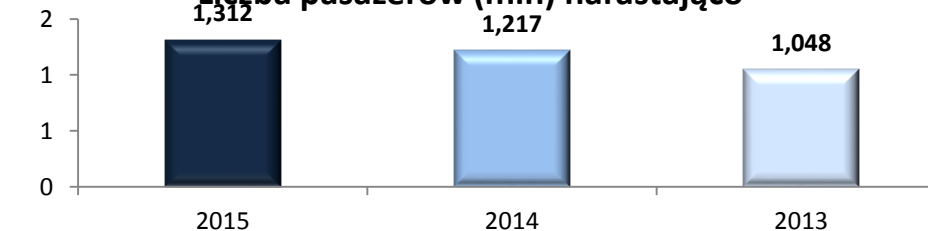
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



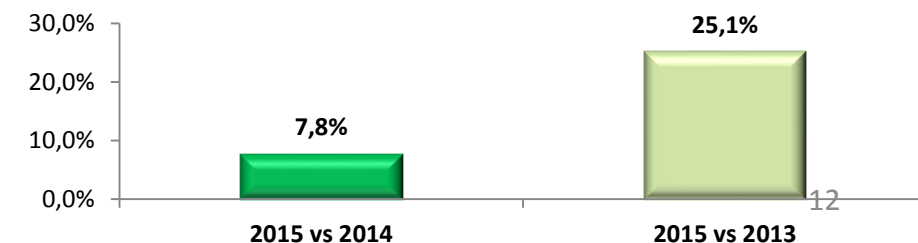
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

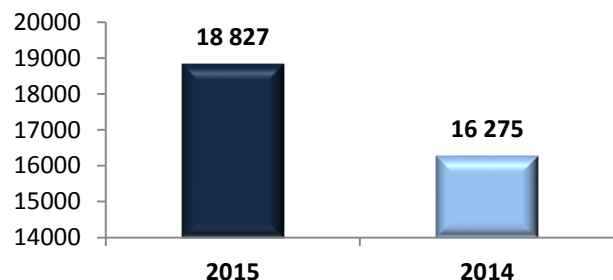




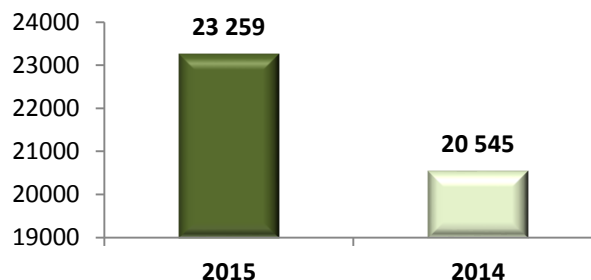
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W pierwszym półroczu polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 13 km. Co więcej, dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata. Podobnie było w przypadku oferowania, mierzonych wskaźnikiem ASKM. Ostatecznie przewoźnicy zdołali osiągnąć wzrost RPKM przewyższający o przeszło 2,5 punkty procentowe wskaźnik ASKM. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc o 1,7 punktu procentowego. Co ważne przewoźnicy zdołali skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym.

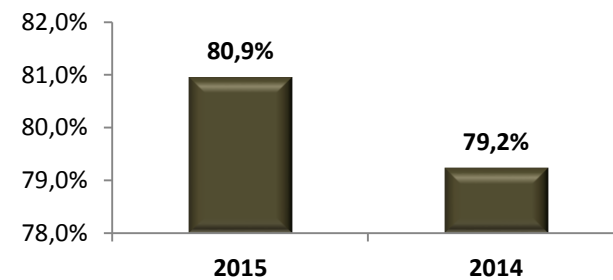
RPKM (mln) – narastająco*



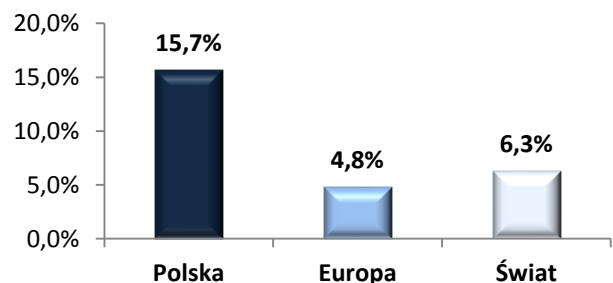
ASKM (mln) – narastająco*



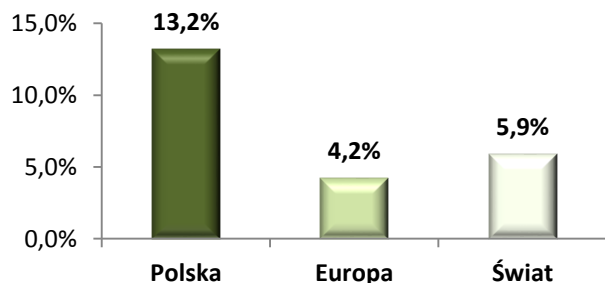
LF- narastająco*



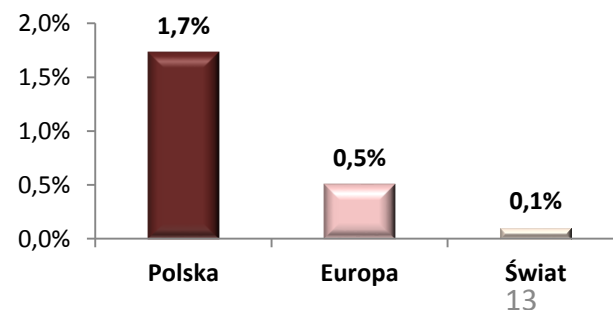
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

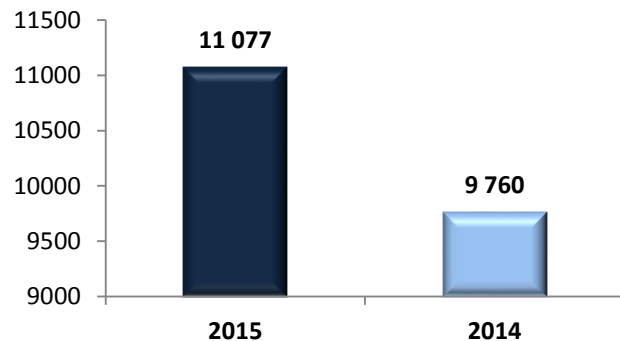




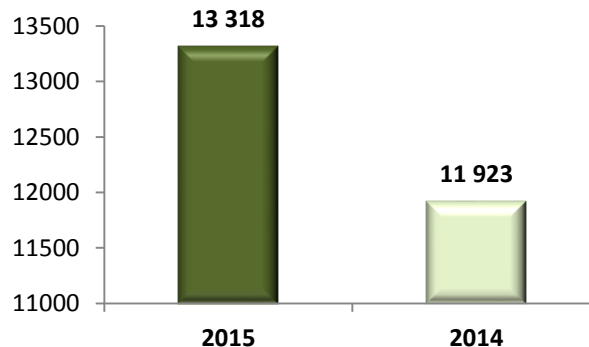
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W drugim kwartale dynamika wzrostu przewozów pasażerskich przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania o 1 punkt procentowy. Dynamika RPKM wyniosła 13% i przewyższyła dynamikę ASKM (+11,7%). W efekcie współczynnik LF wzrósł o 1,3 punktu procentowego w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 10 kilometrów, a średnia liczba miejsc w samolocie wzrosła o 6.

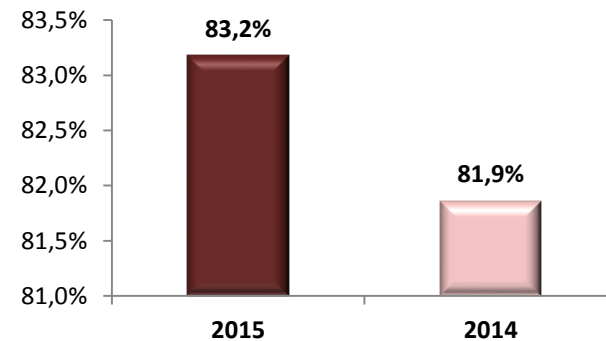
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



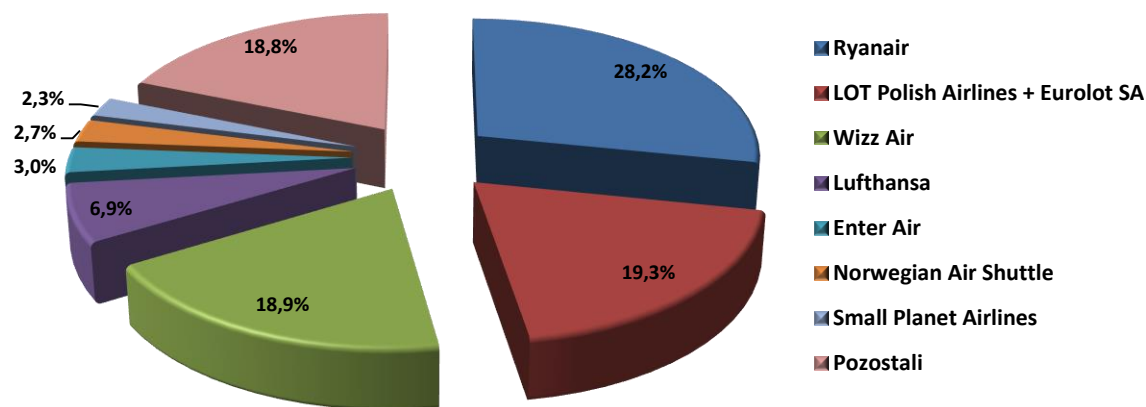


PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

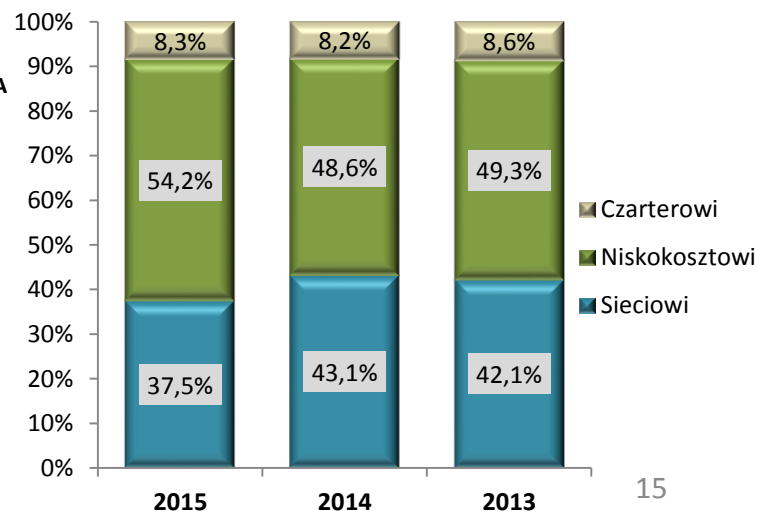
W pierwszym półroczu doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników sieciowych. Te zmiany wynikają ze znacznie różniących się dynamik ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych, które wyniosły odpowiednio 28% i -0,4%. Warto wskazać, że już w pierwszym kwartale przewoźnicy niskokosztowi rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie od swoich sieciowych konkurentów. W drugim kwartale przewoźnicy sieciowi jeszcze bardziej pogłębili tę różnicę względem przewoźników LCC (podobnie jak w półroczu 28% wzrost), odnotowując 2% spadek w przewozach.

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 Ryanair, który w obu kwartałach łącznie przewiózł ponad 900 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku. Drugim liderem był Wizz Air. Kolejno wysokie przyrosty uzyskali także: Norwegian, Lufthansa oraz Small Planet Airlines. Największe spadki ruchu odnotował natomiast PLL LOT. Drugi pod względem spadków był z kolei EuroLOT, który wycofał się z rynku.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego



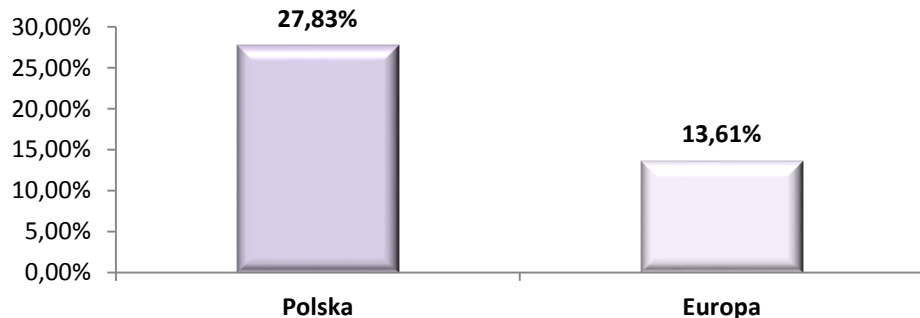


PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANYMI EUROPEJSKIMI

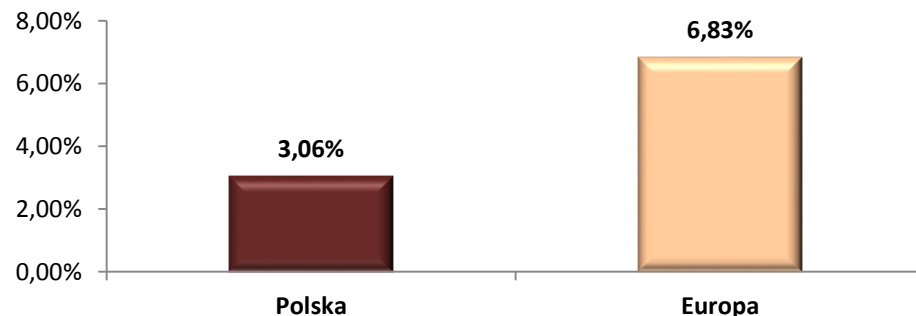
W pierwszej połowie 2015 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali znacznie wyższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Jednocześnie udało się im również podwyższyć, choć w nie tak znacznym stopniu jak w Europie, współczynnik LF. Wzrost LF o 3 punkty procentowe był możliwy dzięki zwiększeniu oferowania mierzonego współczynnikiem ASKM o 25% i jednocześnie zwiększeniu przewozów (RPKM) o 30%. Zarówno w pierwszym półroczu, jak i samym drugim kwartale zaobserwowano 28% wzrost przewozów. Z kolei współczynnik LF był w drugim kwartale o 1,6 punktu procentowego wyższy od analogicznego kwartału poprzedniego roku. (S/F wzrósł o 1,7 p.p.). Warto również dodać, że w tym okresie wzrosła o 37 km średnia długość odcinka (w pierwszym półroczu o 6 km).

Analogicznie do pierwszego kwartału, w pierwszych miesiącach sezonu letniego liderem wśród przewoźników niskokosztowych był Ryanair. Przewoźnik obsłużył ponad 499 tys. pasażerów więcej. Największy wzrost zrealizował w porcie lotniczym Warszawa/Modlin (+61%). Bardzo dobre wyniki osiągnął również we Wrocławiu, Krakowie i Gdańsku. Największy rozwój w tych portach zanotował w ramach przewozów krajowych, nawet, jeśli weźmie się pod uwagę, że w statystykach polskich portów każdy pasażer liczony jest podwójnie (w porcie wylotu i porcie docelowym). Warto również zaznaczyć, że przewoźnik po raz pierwszy od trzeciego kwartału 2012 roku uzyskał dodatnią dynamikę we wszystkich portach, z których operuje. Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizz Air. Przewiół on ponad 360 tys. więcej pasażerów niż w drugim kwartale poprzedniego roku, a największy 94% wzrost uzyskał w Szczecinie. Pozostali przewoźnicy, którzy uzyskali istotne wzrosty to: Norwegian oraz Easy Jet. Największe spadki były w przypadku Pegasus Airlines. Ponadto podobnie jak w pierwszym kwartale duże spadki były w przypadku Air Berlin.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*



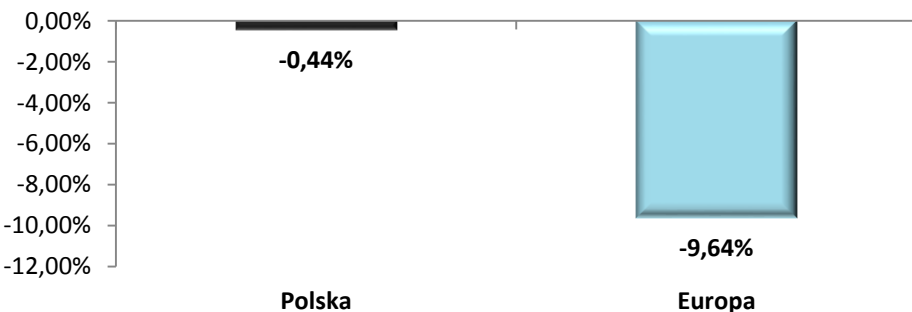


PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

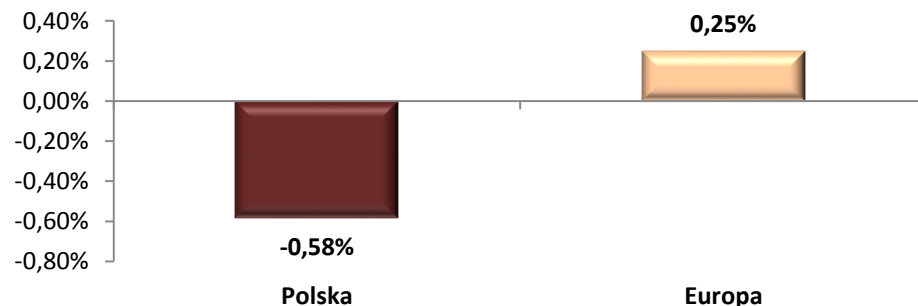
W pierwszym półroczu 2015 roku dynamika ruchu zarówno w przypadku przewoźników sieciowych w Polsce jak i przewoźników zrzeszonych w AEA była ujemna. Na taki wynik miały wpływ przede wszystkim przewozy w drugim kwartale. Doszło w tym okresie do spadku liczby operacji. W następstwie tego, oferowanie miejsc pasażerskich spadło o 0,65%. Jednakże ze względu na dobre wyniki z pierwszego kwartału w całym półroczu oferowanie ostatecznie wzrosło o 2,5%. Przewoźnicy nie zdołali już jednak zwiększyć współczynnika wypełnienia miejsc, który w całym półroczu był o 0,58 punktu procentowego niższy niż w analogicznym okresie roku poprzedniego (S/F spadł o 2 punkty procentowe). O blisko 17 km zmniejszyła się również średnia długość odcinka lotu w całym półroczu. Także tutaj spadek nastąpił w związku z przewozami w drugim kwartale (spadek o blisko 46 km).

Największy wzrost przewozów w pierwszych trzech miesiącach sezonu letniego odnotowała Lufthansa. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów był w przypadku Brussels Airlines, a następnie Adria Airways. Warto tu podkreślić, że na tak dobre wyniki tego przewoźnika miało wpływ w największym stopniu otwarcie z końcem marca 2015 roku połączenia z Łodzi do Monachium. Największe ilościowe spadki w drugim kwartale odnotował natomiast EuroLOT, który wycofał się z rynku oraz PLL LOT. W całym półroczu zmiany miały analogiczny charakter.

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