



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

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, 12 sierpnia 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 pierwszym kwartale 2015 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W pierwszych miesiącach roku doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów jak i współczynnika wypełnienia miejsc pasażerskich. Polskie porty lotnicze obsłużyły 5,7 miliona pasażerów, zatem 15,6% więcej niż rok wcześniej. Polski rynek notował też zwykle lepsze wyniki od rynków europejskich oraz światowych. Tym dobrym rezultatom towarzyszyły znaczące zmiany, które dotyczyły zarówno przewozów i udziału poszczególnych przewoźników w rynku, jak i obsługiwanych przez nich kierunków.

Przy wzroście przewozów pasażerskich polski rynek odnotował także wzrost liczby operacji lotniczych o 10% (operacje tylko z pasażerami). Zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (94 pasażerów), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów o ok. 4 miejsc w stosunku do pierwszego kwartału 2014 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 to należy wskazać, że i tak można go uznać za satysfakcjonujący, jeśli weźmie się pod uwagę przeszło 14% wzrost liczby oferowanych miejsc pasażerskich.

Porty regionalne łącznie przy uwzględnieniu w tej kategorii portu Warszawa/Modlin odnotowały dynamikę przekraczającą 20%, co dało wynik o przeszło 13 punktów procentowych wyższy w porównaniu do portów ACI. Wśród portów regionalnych niekwestionowanym liderem wzrostów w pierwszym kwartale 2015 r. był port Warszawa/Modlin. Ruch na tym lotnisku zwiększył się aż o 66%, co przekłada się na nieco ponad 200 tys. pasażerów więcej obsłużonych niż w pierwszym kwartale 2014 r. Był to lepszy wynik niż wzrost zanotowany przez Port Lotniczy im. Chopina (+174 tys.). Ponadto wyraźnie widać dysproporcje pomiędzy portami obsługującymi powyżej i poniżej 1 mln. pasażerów rocznie. O ile większe porty odnotowały wzrosty ruchu o co najmniej kilkadziesiąt tysięcy o tyle w przypadku mniejszych portów tylko port w Szczecinie zwiększył liczbę obsłużonych pasażerów o ponad 15 tys. W przypadku portów w Zielonej Górze, Bydgoszczy i Lublinie doszło do spadków ruchu.

Należy również zwrócić uwagę na dynamikę ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym im. Chopina w Warszawie, który osiągnął niemal taką samą wartość jak porównywalne z nim porty ACI. W największym stopniu na dynamiki zrealizowane przez port Chopina w Warszawie wpływ miały wzrosty przewoźników niskokosztowych, głównie Wizz Air i Norwegian, a także sieciowych, gdzie największe wzrosty odnotowali PLL LOT i Brussels Airlines. W największym stopniu przewozy zmniejszyła natomiast Lufthansa, której operacje zaczął obsługiwać Germanwings. Wśród przewoźników czarterowych znaczny spadek przewozów, nie wliczając operacji wycofującego się Bingo Airways, był w przypadku Small Planet Airlines.



PODSUMOWANIE

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował wyższą dynamikę (+15%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Również dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych, która kształtowała się na poziomie 19%, była znacznie wyższa w porównaniu do portów ACI. Dynamiczny wzrost ruchu odnotowano zarówno w przypadku przewozów regularnych (+15%), gdzie wiodącymi kierunkami pod względem dodatkowej dynamiki ruchu była Wielka Brytania, Włochy oraz Norwegia, jak również w przypadku czarterowych przewozów pasażerskich (+22%). Wzrost przewozów był widoczny szczególnie w rejonie basenu Morza Śródziemnego. Warto też podkreślić, że znacząco wzrosły przewozy do Egiptu, które w pierwszym kwartale 2014 r. generowały spadki. Ponadto na polskim rynku coraz bardziej dynamicznie rozwijają się też czarterowe przewozy długodystansowe realizowane samolotami Dreamliner PLL LOT. Na typowych kierunkach wakacyjnych coraz chętniej operują także przewoźnicy niskokosztowi, w ramach przewozów regularnych.

Polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM oraz ASKM w porównaniu z rynkiem europejskim i światowym. Wydłużyła się również średnia długość odcinka lotu o ok. 17 km.

W pierwszym kwartale 2015 roku doszło także do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Przewoźnicy sieciowi rozwijali się znacznie mniej dynamicznie (+2%) od swoich niskokosztowych konkurentów (+28%). Również przewoźnicy czarterowi mogą pochwalić się 21% procentowym wzrostem. Konsekwentnie przewoźnicy LCC w znacznym stopniu wpłynęli na kształt siatki połączeń. Coraz chętniej operowali do kierunków południowych o charakterze turystycznym, 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. Z kolei na rynek przewoźników sieciowych wpłynęły spadki w ruchu PLL LOT, który w zeszłym roku zrestrukturyzował swoją siatkę połączeń i wycofał się z połączeń do portów regionalnych z pominięciem warszawskiego hubu. Redukcja siatki przewoźnika została jednak zrekompensowana przez operacje Lufthansy. Ponadto odczuwalne było także stopniowe wycofywanie operacji Eurolot.



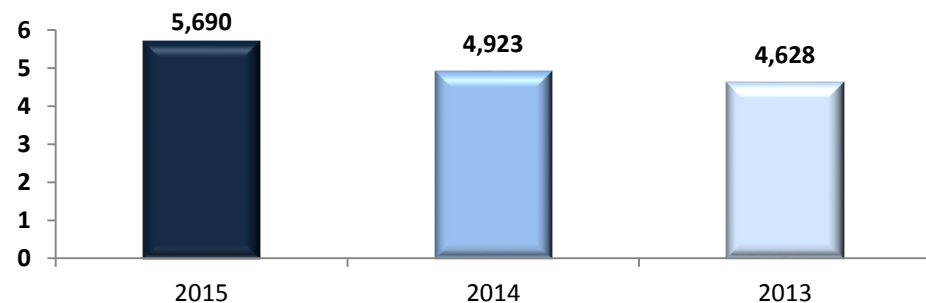
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym kwartale 2015 roku nieco ponad 5,7 miliona pasażerów, co stanowi 15,6% wzrost w stosunku do pierwszego kwartału 2014 roku. Wzrost w 1-m kwartale 2015 r. był zatem o ponad 6 punktów procentowych wyższy w porównaniu do 4-go kwartału 2014 roku.

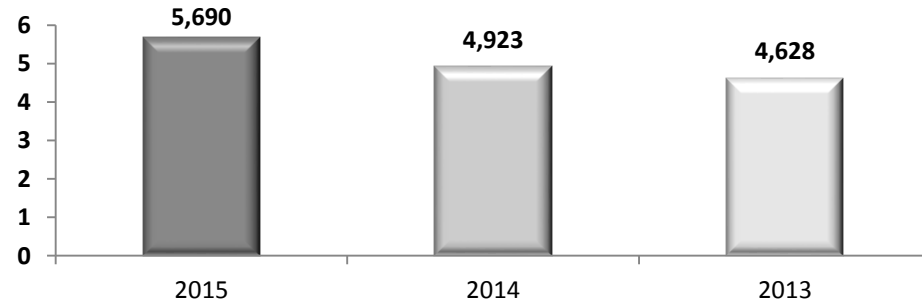
Do znaczącego wzrostu doszło również w przypadku liczby operacji. W 1-m kwartale 2015 roku polski rynek zanotował wzrost tej wielkości o 9% (+10% jeśli z analizy wyliczyć operacje bez przewozu pasażerów). Podobnie jak w przypadku pasażerów dynamika wzrostu liczby operacji przewyższyła dynamikę odnotowaną w 4-m kwartale 2014 r.

W 1-m kwartale 2015 r. doszło też do znaczącego wzrostu oferowanych miejsc pasażerskich. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 14%, czyli o przeszło 6 punktów procentowych więcej niż wyniosła dynamika dla 4-go kwartału 2014 r. Warto odnotować też, że w 1-m kwartale 2015 r. przewoźnicy operowali samolotami mieszczącymi na pokładzie średnio 4 miejsca pasażerskie więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Wzrost liczby miejsc pasażerskich był zatem większy o 1 miejsce w porównaniu do wzrostu w 4-m kwartale 2014 r.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





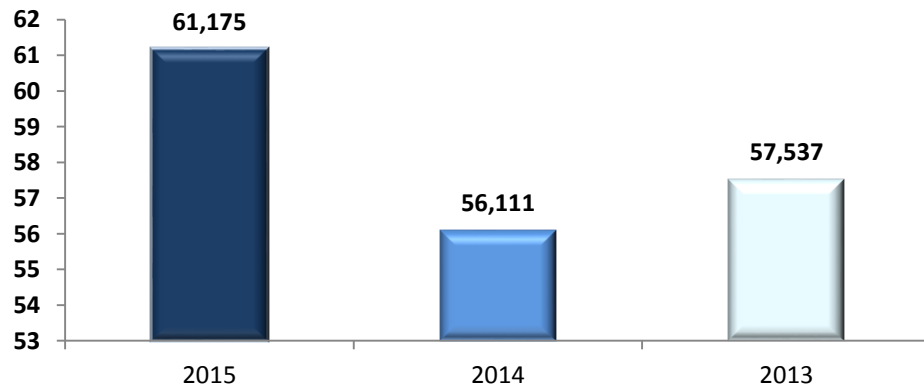
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

W 1-m kwartale 2015 r. utrzymał się też trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc notowany w poprzednich kwartałach. Podobnie jak w 4-m kwartale 2014 r. współczynnik seat factor (S/F), liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wzrósł zaledwie o 1 punkt procentowy. Wynik ten można uznać jednak za znaczący, jeśli weźmie się pod uwagę przeszło 14% wzrost liczby oferowanych miejsc pasażerskich na rynku.

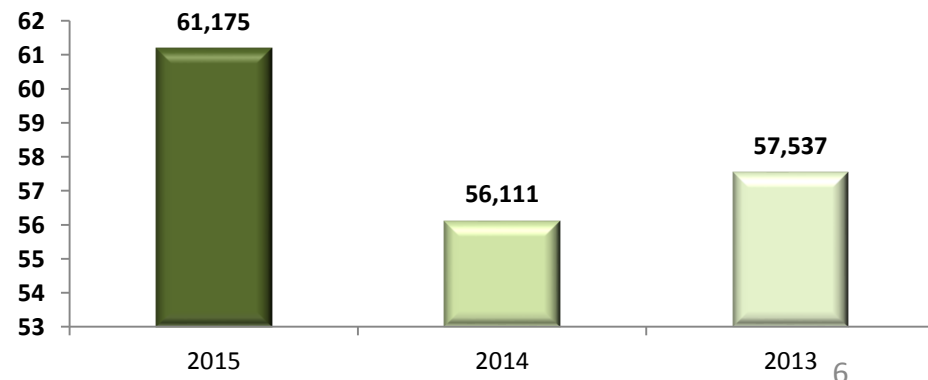
W ślad za wzrostem liczby oferowanych miejsc pasażerskich i wzrostem współczynnika wypełnienia miejsc doszło również do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W 1-m kwartale 2015 r. średnio na pokładach samolotów podróżowało 94 pasażerów, a zatem o 4 więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Wzrost ten istotnie przewyższył wzrost zanotowany w 4-m kwartale 2014 r.

Wyniki dla 1-go kwartału 2014 roku potwierdzają, że wysokie dynamiki notowane w listopadzie i grudniu związane były z przyspieszeniem wzrostu rynku w całym sezonie zimowym. Od stycznia do marca 2015 r. dynamiki wzrostu liczby pasażerów kształtowały się odpowiednio na poziomie 14, 16 i 17%. Warto odnotować, że dynamiki ruchu zanotowane w pierwszych trzech miesiącach roku były wyższe od dynamik odnotowanych w listopadzie i grudniu 2014 r.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*

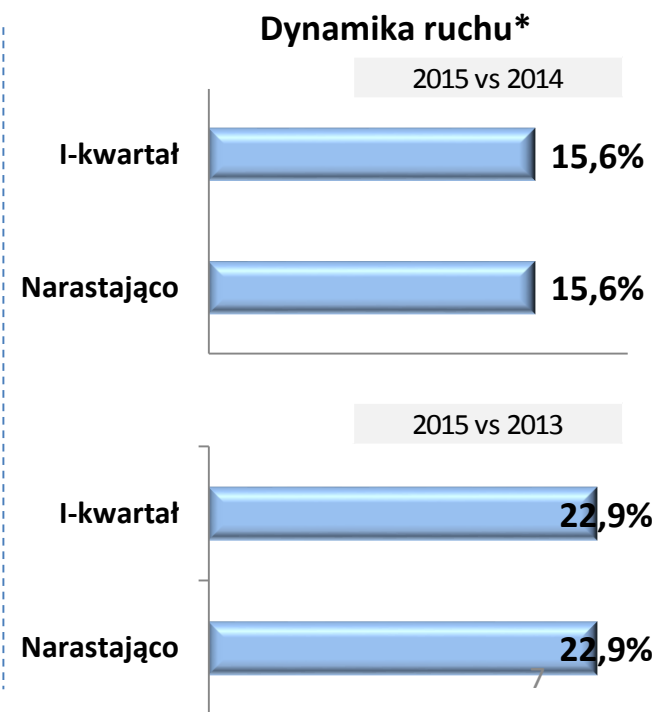
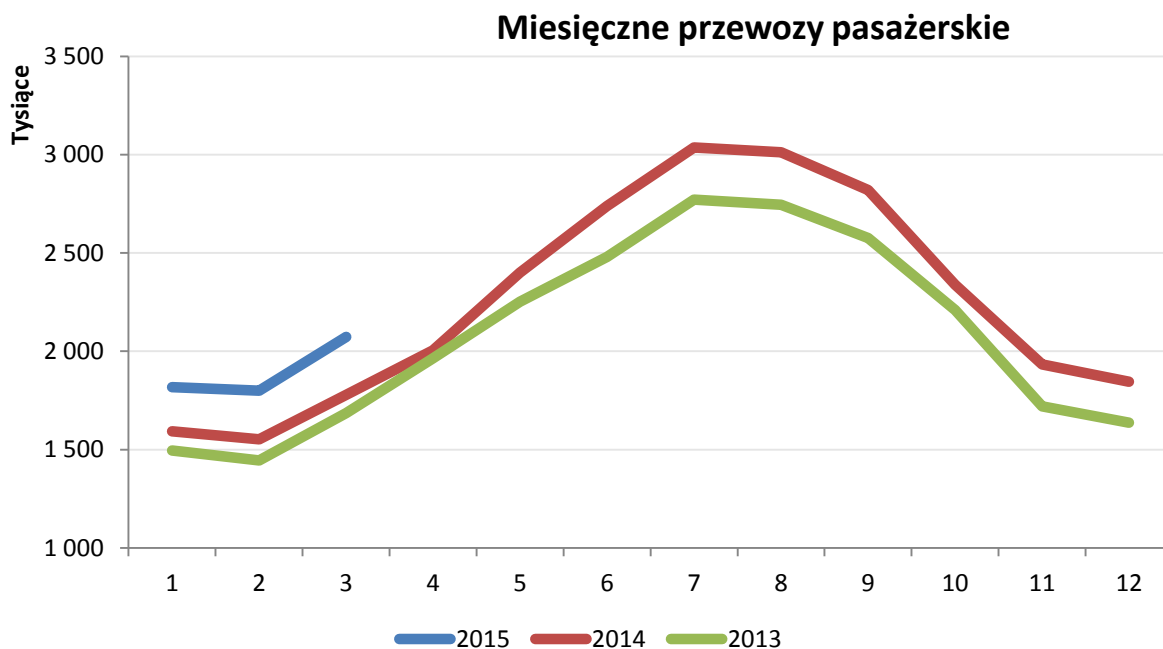




SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W 1-m kwartale 2015 r. nadal obserwowane były wysokie dynamiki ruchu na rynku czarterowym notowane niemal od początku sezonu letniego 2014 r. Pomiedzy poszczególnymi miesiącami 2015 r. można jednak zidentyfikować znaczące różnice we wzroście ruchu. Po rekordowym styczniu można dostrzec wyraźną tendencją malejącą. Dynamika wzrostu ruchu od stycznia do marca kształtowała się odpowiednio na poziomie 34%, 17% i 12%.

Pierwsze miesiące 2015 r. potwierdziły również wysoki wzrost ruchu w sezonie zimowym 2014/2015 w lotach regularnych. Dynamika ruchu kształtowała się na poziomie 13%, 16% i 17%, odpowiednio dla stycznia, lutego i marca. Były to też wyniki lepsze niż dla pierwszych dwóch miesięcy sezonu zimowego, listopada i grudnia. Jak pokazują powyższe dane, mimo, że wzrosty na rynku nadal były stymulowane przez rozwój rynku czarterowego, to rekordowe wyniki sezonu zimowego rynek zawdzięcza w dużej mierze wzrostom przewozów regularnych.



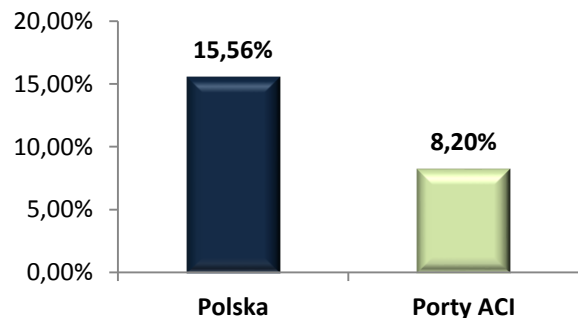


WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

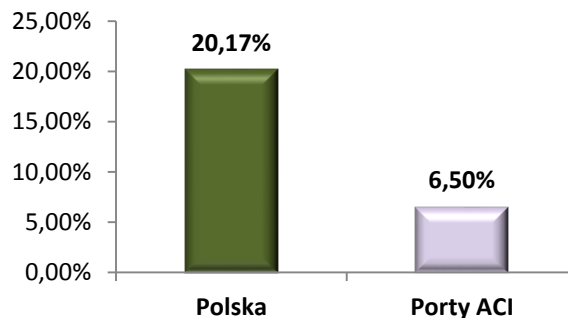
W pierwszym kwartale 2015 roku, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI. Jeśli wyłączyć z analizy port Warszawa/Modlin, dynamika ruchu wyniosłaby 15%, zatem byłby to nadal wynik znacząco wyższy dla porównywalnych portów ACI.

Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji włączającej do portów regionalnych wszystkie porty lotnicze z wyjątkiem lotniska Chopina w Warszawie) niekwestionowanym liderem wzrostów pierwszym kwartale 2015 r. był port Warszawa/Modlin. Ruch na tym lotnisku zwiększył się aż o 66%, co przekłada się na nieco ponad 200 tys. pasażerów więcej obsłużonych niż w pierwszym kwartale 2014 r. Co ważne, był to lepszy wynik niż wzrost zanotowany przez Port Lotniczy im. Chopina. Warto jednak odnotować, że port ten jest w dalszym ciągu obsługiwany przez jednego przewoźnika. W przypadku pozostałych portów regionalnych, tak jak w 2014 r., wyraźnie widać dysproporcje pomiędzy portami obsługującymi poniżej i powyżej 1 mln. pasażerów rocznie. Wszystkie większe porty odnotowały wzrosty ruchu o co najmniej kilkadziesiąt tysięcy. Po Modlinie największy wzrost ruchu miał miejsce w Gdańsku, gdzie port jako jedyny przekroczył liczbę 100 tys. dodatkowych pasażerów. W przypadku mniejszych portów tylko port w Szczecinie zwiększył liczbę obsłużonych pasażerów o ponad 15 tys. W przypadku portów w Zielonej Górze, Bydgoszczy i Lublinie doszło natomiast do spadków ruchu. Na taki stan rzeczy przede wszystkim mieli wpływ przewoźnicy LCC, na czele z Ryanair i Wizz Air, którzy w portach regionalnych (z wyłączeniem Warszawa/Modlin) zwiększyli przewozy o blisko 400 tys. pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Pierwszy kwartał był kontynuacją wcześniejszych trendów na rynku, związanych z koncentracją przewoźników niskokosztowych na dużych portach i unikaniem kanibalizacji własnego ruchu oraz konkurencji pomiędzy wiodącymi przewoźnikami niskokosztowymi na polskim rynku. Pierwszy kwartał pokazał po raz kolejny narastającą specjalizację polskich portów lotniczych, w szczególności portów północnych oraz lotnisk w Krakowie i Katowicach. Warto też odnotować, że coraz większą rolę na lotniskach regionalnych, w szczególności tych obsługujących mniej niż 1 mln. pasażerów rocznie, odgrywają przewoźnicy sieciowi.

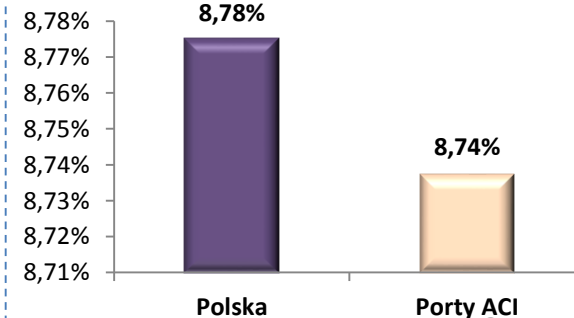
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



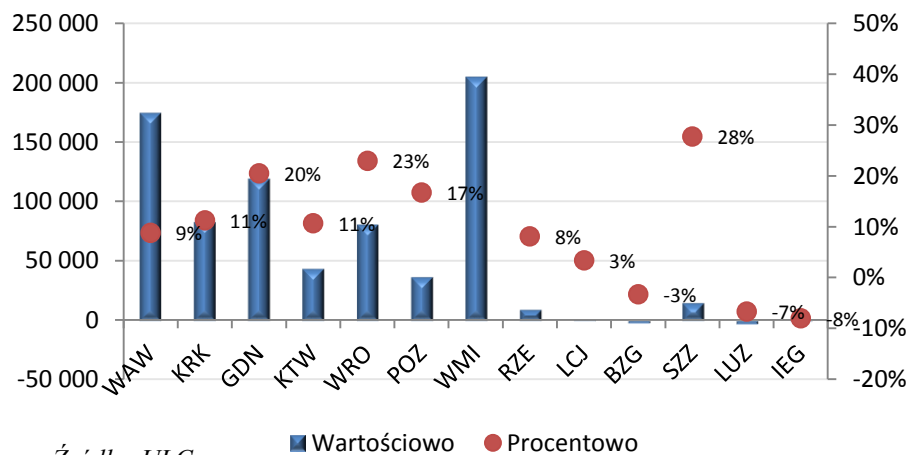


WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

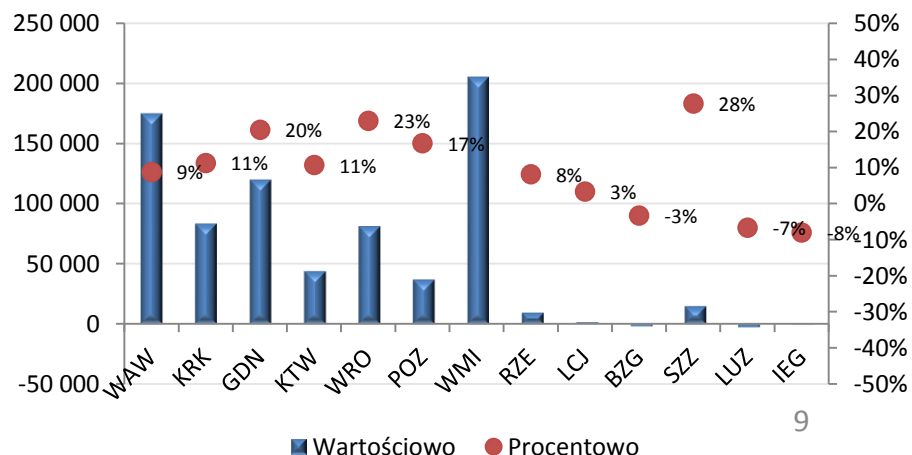
Rynek nadal odczuwał skutki wycofania się PLL LOT z połączeń z portów regionalnych poza portem w Warszawie. Podobnie jak w poprzednich kwartałach przewozy te były rekompensowane przez Lufthansę, choć wzrost przewozów tego przewoźnika nie zrekomensował w pełni strat wynikających z ograniczonej oferty PLL LOT. Porty regionalne odczuły też znacząco stopniowe wycofywanie operacji Eurolot. Warto odnotować m.in. pozytywne efekty odnotowane przez port w Lublinie dzięki nowym operacjom Lufthansy, czy Łodzi dzięki operacjom Adria Airways.

Dynamika ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym im. Chopina w Warszawie osiągnęła niemal taką samą wartość jak dla porównywalnych portów ACI (Uwaga! Wykres na str. 8 - Proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami). W pierwszym kwartale 2015 roku w największym stopniu na dynamiki zrealizowane przez port Chopina w Warszawie wpływ miały wzrosty przewoźników niskokosztowych. W porcie nadal rozwijał się Wizz Air, który zwiększył przewozy o blisko 20%. Należy odnotować, że znaczny wzrost odnotował Norwegian, który obsłużył 2,5 krotnie więcej pasażerów niż rok wcześniej. Wzrost ruchu lotniczego port w Warszawie zawdzięcza również operacjom przewoźników sieciowych. W ramach tej kategorii linii największe wzrosty odnotowali PLL LOT i Brussels Airlines. W największym stopniu przewozy zmniejszyła natomiast Lufthansa. W przypadku tego przewoźnika w dużej mierze wynikało to z zastąpienia operacji przez Germanwings, choć należy odnotować, że również po zbilansowaniu przewozów obu przewoźników wynik jest negatywny. Wśród przewoźników sieciowych warto również odnotować znaczący spadek przewozów Air Berlin (przewoźnik obecnie rekomenduje klasyfikację jego modelu biznesowego jako sieciowego).

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



Źródło: ULC

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

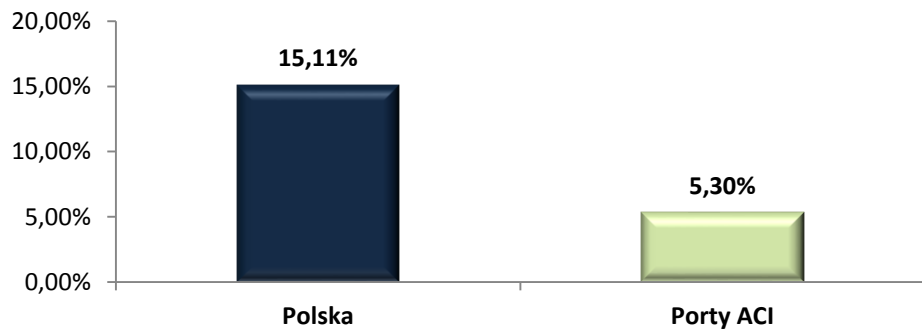


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

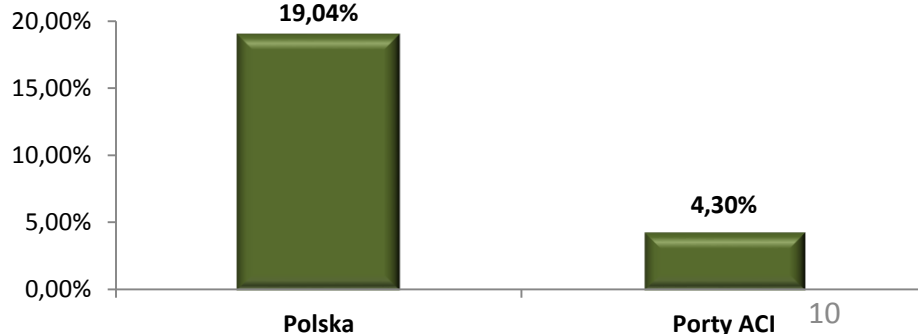
Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował wyższą dynamikę (+15%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych obsługiwanych przez porty ACI. Towarzyszył temu wzrost liczby operacji o 9%. Do wzrostu ruchu międzynarodowego w 2014 roku przyczyniły się przewozy regularne jak i czarterowe. Pod względem ilościowym najwyższe wzrosty odnotowali w szczególności przewoźnicy niskokosztowi: Ryanair, Wizz Air, Norwegian, wśród przewozów czarterowych dominował pod tym względem Enter Air.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych, która kształtowała się na poziomie 19%, była znacznie wyższa w porównaniu do portów ACI. Towarzyszył temu wzrost liczby operacji o 7%. Doszło także do skokowego wzrostu średniej wielkości samolotów na trasach krajowych o 14 miejsc pasażerskich. Warto dodać, że nastąpiło to głównie dzięki krajowym operacjom Ryanair. Oferowanie wzrosło z kolei o ok. 31%. Należy jednak podkreślić, że przy dynamicznym wzroście rynek przewozów krajowych nie zdołał utrzymać wskaźników LF na poziomie sprzed roku. Wskaźnik ten spadł o 4,8 punktu procentowego. Podobnie jak w poprzednich kwartałach rynek przewozów krajowych rozwijał się w dużej mierze za sprawą połączeń z pominięciem portu lotniczego Chopina w Warszawie, przede wszystkim za sprawą oferty Ryanair.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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



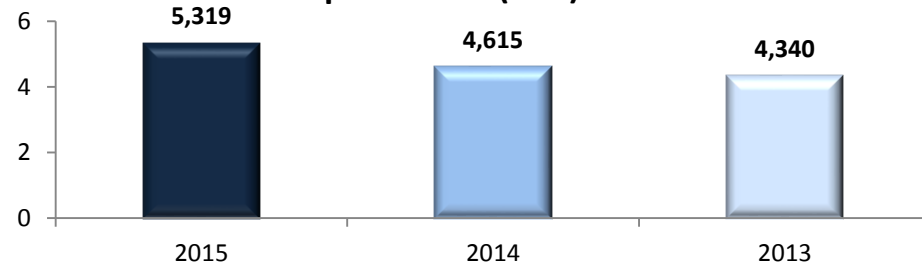
PRZEWOZY REGULARNE

W pierwszym kwartale 2015 r. polski rynek zanotował największy ilościowy wzrost w przewozach regularnych w przypadku Wielkiej Brytanii, Hiszpanii oraz Włoch. Do największych spadków, głównie za sprawą zmniejszenia przewozów PLL LOT, doszło natomiast w przypadku Austrii i Izraela. Trzeci największy spadek odnotowały przewozy do Rosji i Gruzji. Na te spadki wpływ miała w znacznym stopniu napięta sytuacja na wschód od polskich granic.

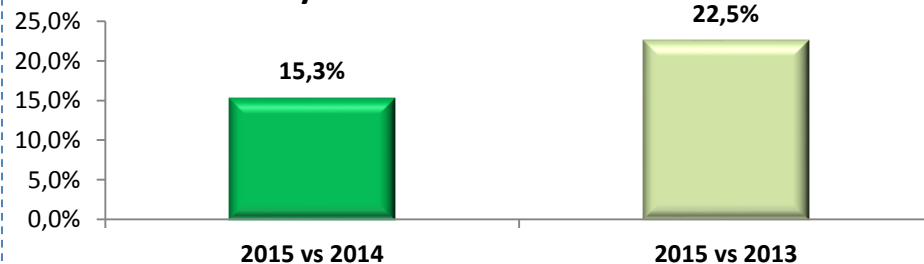
Ponadto w największym stopniu na zmiany na rynku przewozów międzynarodowych wpływ miały zmiany siatek połączeń przewoźników LCC. Pod względem dynamiki najwyższy wzrost przewozów był w przypadku Hiszpanii (+86%), do której zaczął operować w szczególności Ryanair (+88%). Wzrosty nie były tylko widoczne w przypadku Barcelony czy Madrytu, ale przede wszystkim w przypadku portów o profilu turystycznym (Teneryfa, Fuerteventura czy Malaga). Warto również dodać, że w pierwszym kwartale Ryanair w przypadku wszystkich oferowanych kierunków przewiózł więcej pasażerów niż rok wcześniej. Drugi największy wzrost procentowy miał miejsce w przypadku Malty, do której operuje obok Ryanaira także Wizz Air, a także Holandii. W przypadku tego ostatniego przewozy były głównie obsługiwane przez Wizz Air.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że wysoki wzrost ruchu w sezonie zimowym 2014/2015 nastąpił właśnie dzięki przewozom w ruchu regularnym. Dynamika ruchu kształtowała się na poziomie 13%, 16% i 17%, odpowiednio dla stycznia, lutego i marca. Były to też wyniki lepsze niż dla pierwszych dwóch miesięcy sezonu zimowego, listopada i grudnia.

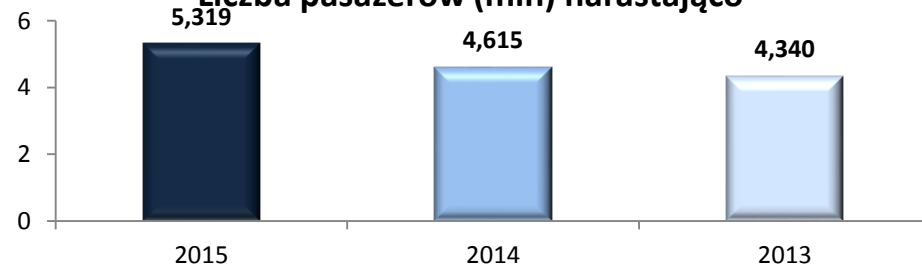
Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



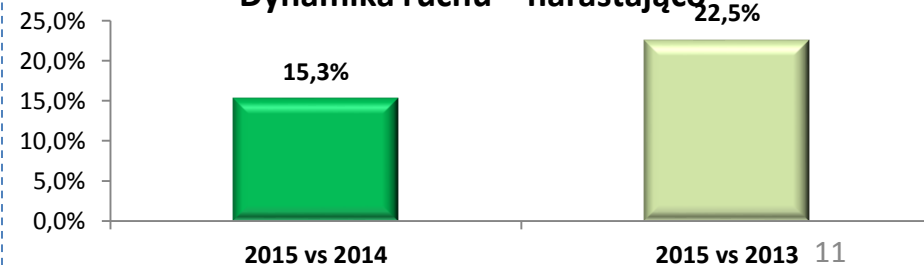
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



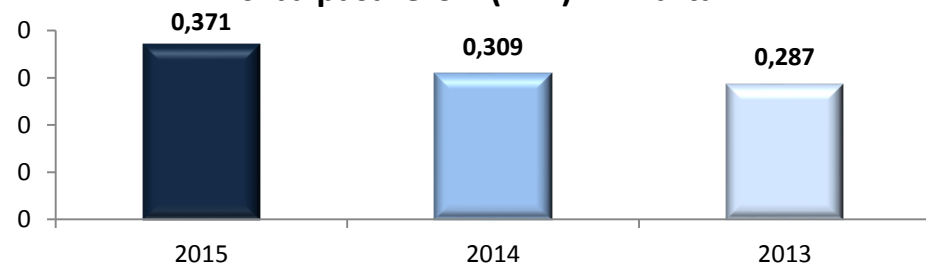


PRZEWOZY CZARTEROWE

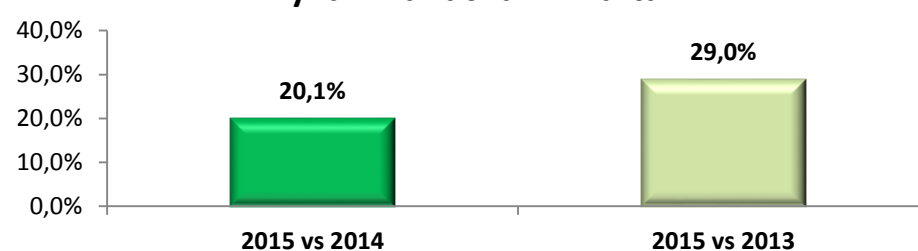
W pierwszym kwartale 2015 r. polski rynek przewozów czarterowych ponownie zanotował dodatnią dynamikę przewozów pasażerskich (+22%). Na wyniki przewozowe wpływ miało kilka równoległych czynników. Po pierwsze tak jak w ostatnich trzech kwartałach 2014 roku bardzo popularnym kierunkiem był Egipt (szczególnie Hurghada oraz Szarm el Szejk), który odwiedziło ponad 25 tys. więcej pasażerów niż w pierwszym kwartale 2014 roku. Widać, że rynek ten wyraźnie odbił się po istotnych spadkach notowanych w ostatnich latach, choć nie powrócił do wartości notowanych w 2012 roku. W dalszym ciągu przewozy do tego kraju były o ok. 30% pasażerów mniejsze niż 3 lata wcześniej. Drugim najpopularniejszym kierunkiem była Hiszpania (+18 tys.). Podobnie jak w analogicznym okresie ubiegłego roku najczęściej odwiedzanymi miejscami była Fuerteventura oraz Teneryfa. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że z roku na rok coraz większą popularnością w okresie zimowym cieszą się wśród Polaków kierunki długodystansowe. Do najczęściej wybieranych należał Meksyk, Republika Dominikańska, Kuba, a także nowy kierunek jakim była Tanzania. Przewozy w odległe rejony świata wzrosły o 20% w stosunku do ubiegłego roku. Była to zasługa nowej oferty przewozów PLL LOT realizowanych samolotem B 787 Dreamliner.

Co warto podkreślić, w pierwszym kwartale nie doszło do istotnego spadku ruchu czarterowego w żadnym z polskich portów. Liderami wzrostu ilościowego był port Chopina w Warszawie oraz port Katowice-Pyrzowice. Analizując przewozy czarterowe w Polsce nie można zapominać o ofercie przewoźników LCC, którzy coraz chętniej operują do portów wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu turystycznego (np. wyspy greckie czy wyspy hiszpańskie).

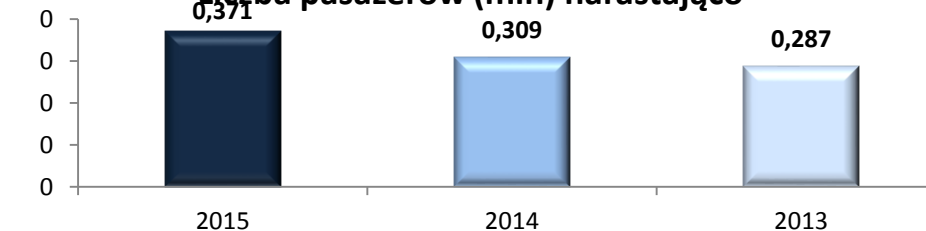
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



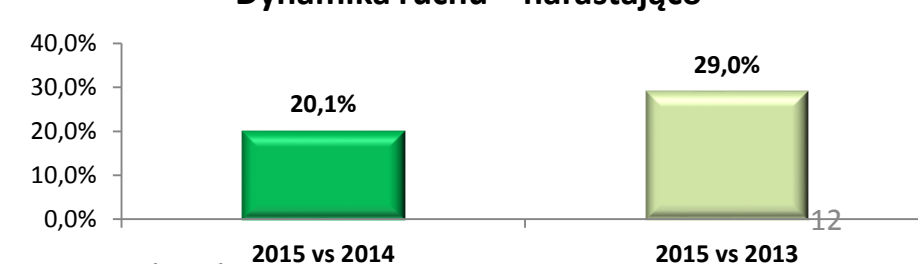
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

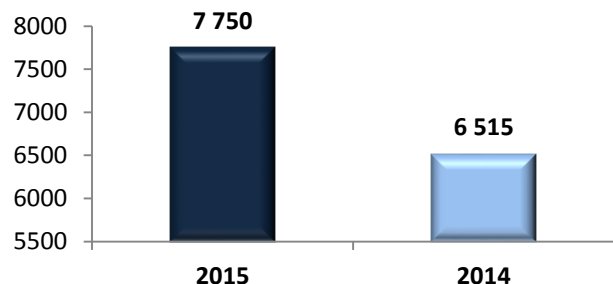




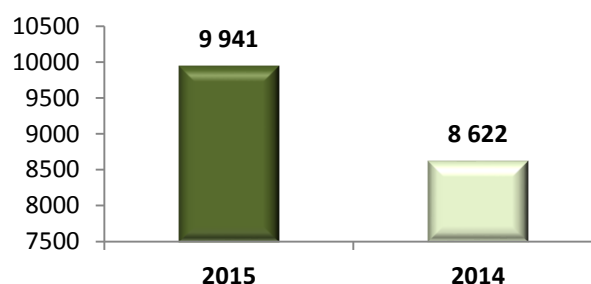
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W pierwszym kwartale 2015 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 17 km. Co ważne dynamika RPKM przewyższyła wyniki dla Europy i świata. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM dynamika na polskim rynku była również zauważalnie wyższa niż w przypadku rynku europejskiego i światowego. Co ważne, przewoźnicy zdołali osiągnąć wzrost RPKM przewyższający o przeszło 3,6 punkty procentowe wzrost oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc o 2,4%. Co ważne, przewoźnicy zdołali znacznie skuteczniej wypełnić samoloty na polskim rynku niż na rynkach europejskim i światowym.

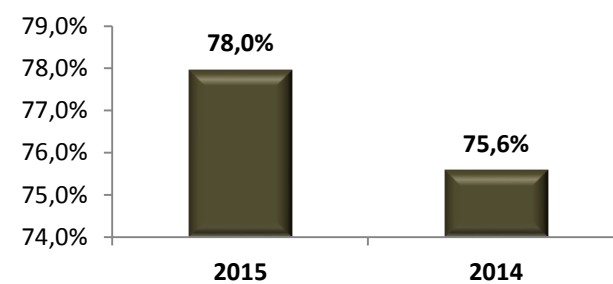
RPKM (mln) – narastająco*



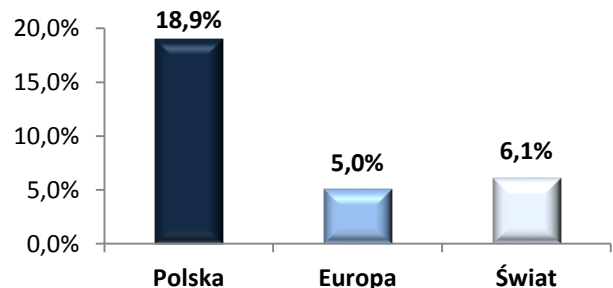
ASKM (mln) – narastająco*



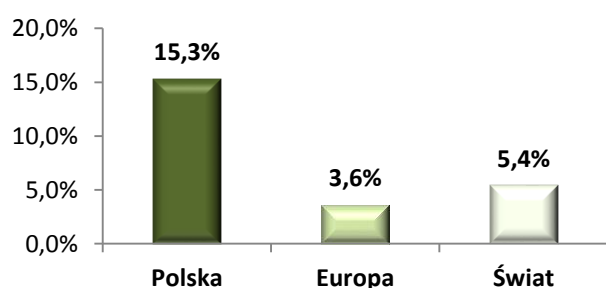
LF- narastająco*



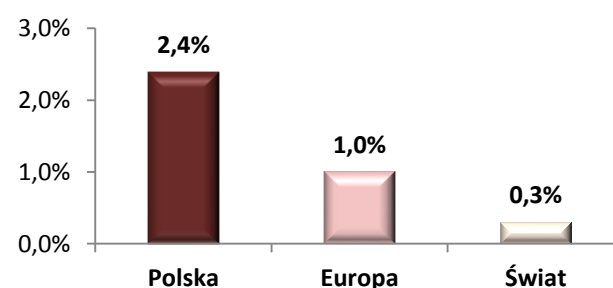
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*



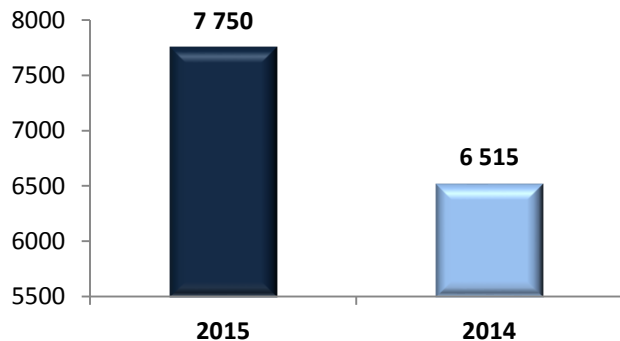


RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

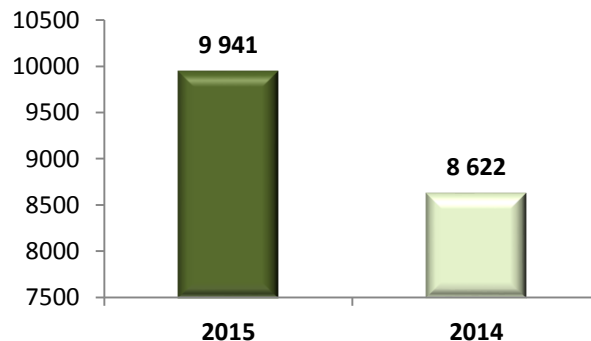
Współczynnik LF był o ok. 1,5 punktu procentowego wyższy w porównaniu do współczynnika wypełnienia miejsc S/F. Wynika to z faktu, że przewoźnicy odnotowali większe wypełnienie samolotów na rejsach realizowanych na większe odległości.

Przewoźnicy w Europie i na świecie nie odnotowali tak dobrych wyników jak Polska. W Europie wzrost oferowania mierzony wskaźnikiem ASKM był niższy o 1,4 punktu procentowego od wzrostu przewozów pasażerskich (RPKM), co w efekcie spowodowało wzrost współczynnika LF o 1 punkt procentowy. Na świecie natomiast wzrost przewozów pasażerskich przekroczył wzrost oferowania o 0,7 punktu procentowego, w efekcie czego współczynnik LF wzrósł o 0,3 punktu procentowego.

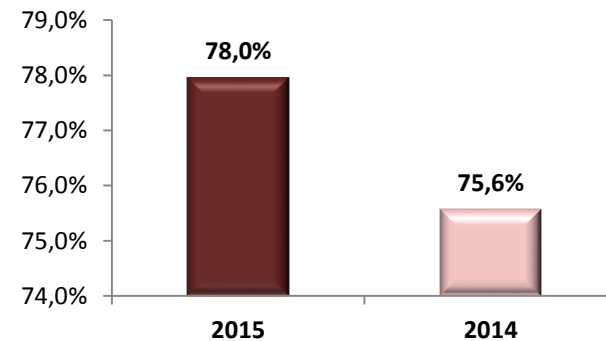
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



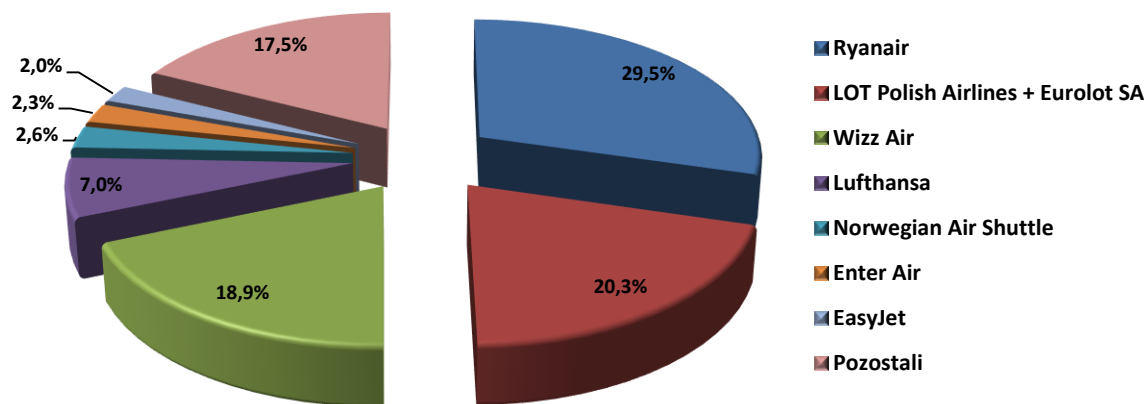


PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

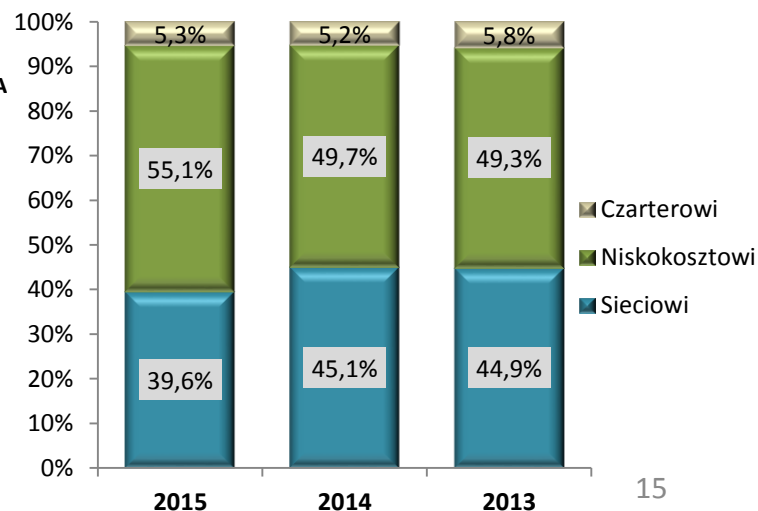
W pierwszym kwartale 2015 roku w Polsce doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Przewoźnicy niskokosztowi rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie (+28%) od swoich sieciowych konkurentów (2% wzrostu). Znaczny wzrost wystąpił także w przypadku przewoźników czarterowych.

Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty ilościowe na rynku, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi jak i czarterowi. Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się Ryanair, który obsłużył przeszło 400 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. Drugi pod tym względem był Wizz Air (ok. 200 tys pasażerów więcej). Na dalszych pozycjach uplasował się Enter Air, Norwegian i Germanwings. Największe spadki w przewozach odnotował PLL LOT i w dalszej kolejności Bingo Airways, który wycofał się z rynku.

Udział w rynku wg wielkości przewozów



Udział w rynku wg modelu biznesowego



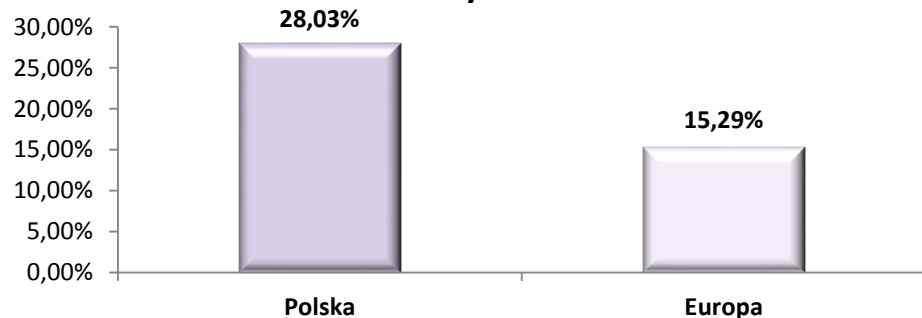


PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

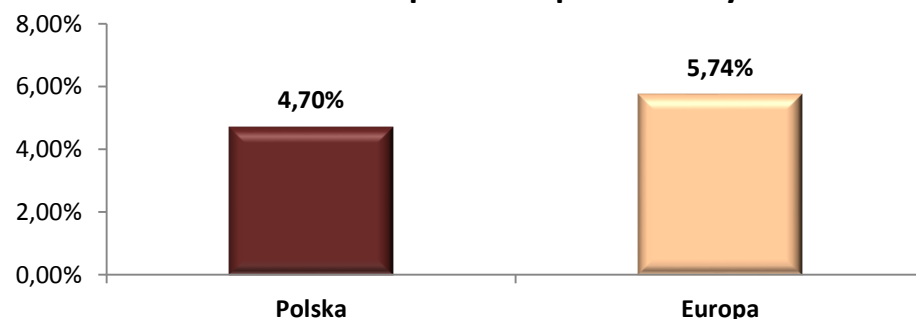
W pierwszym kwartale 2015 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali znacznie wyższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Jednocześnie, przewoźnicy niskokosztowi w Polsce uzyskali niewiele niższy wzrost współczynnika LF w porównaniu z wynikami dla całej Europy (1 punkt procentowy). Wynika to z faktu, że podczas gdy przewoźnicy LCC w Polsce zwiększyli przewozy (RPKM) o 27%, to zwiększyło się również oferowanie mierzone współczynnikiem ASKM (+20%).

Liderem wzrostu wśród przewoźników niskokosztowych w pierwszym kwartale był Ryanair. Podobnie jak w czwartym kwartale 2014 roku przewoźnik 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 Wizz Air. Ponad 66% wzrost zrealizował w porcie Warszawa/Modlin, bardzo dobre wyniki osiągał także w Krakowie, Gdańsku oraz Wrocławiu. Największy rozwój w tych portach zanotował w ramach przewozów krajowych, nawet jeśli weźmie się pod uwagę, że w polskich portach każdy pasażer liczony jest podwójnie. Warto dodać, że największy spadek operacji Ryanair odnotował w Katowicach. Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizz Air. Przewiół on ponad 200 tys. pasażerów więcej. W przeciwieństwie do Ryanaira nie uzyskał on w żadnych polskich portach ujemnych dynamik. Widać jednak, że w największym stopniu koncentruje się on na przewozach do/z Gdańska, Katowic i Warszawy i to w tych przypadkach nastąpiły największe wzrosty. Pozostali przewoźnicy, którzy uzyskali istotne wzrosty, to: Norwegian oraz Germanwings. Największy spadek z kolei odnotował Air Berlin.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*





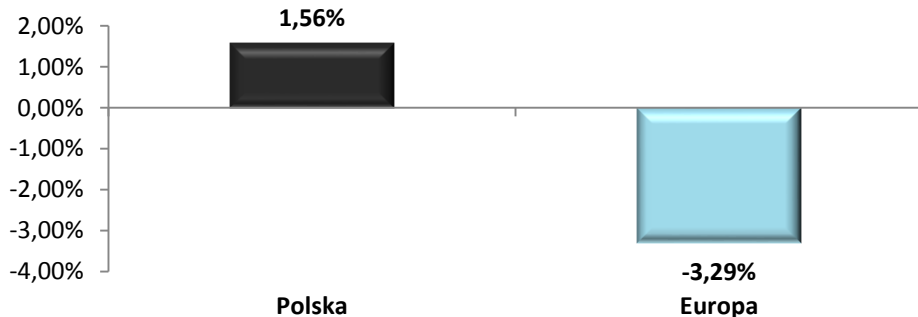
PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

W pierwszym kwartale dynamika przewoźników sieciowych w Polsce przewyższyła wyniki przewoźników AEA, którzy nieco zmniejszyli przewozy (3,29%). Nie zdołali jednak wyprzedzić rynku europejskiego pod względem wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, który wynikał bezpośrednio z niższej dynamiki przewozów pasażerskich nad oferowaniem. Warto wskazać, że w pierwszym kwartale liczba oferowanych miejsc pasażerskich wzrosła o ok. 6,2%, co było wynikiem znacznego zwiększenia przez tych przewoźników średniej pojemności samolotów, którymi operowali z i do Polski (o ok. 3 miejsca pasażerskie). O blisko 17 km zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu.

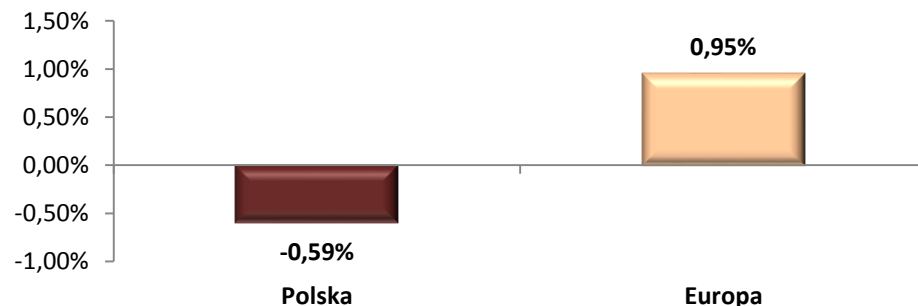
Jak już wskazano wcześniej, rynek nadal odczuwał skutki wycofania się PLL LOT z połączeń z portów regionalnych z pominięciem warszawskiego hubu. Podobnie jak w poprzednich kwartałach ubiegłego roku przewozy te były rekompensowane przez Lufthansę, choć wzrost przewozów tego przewoźnika nie zrekompensował w pełni strat wynikających z ograniczonej oferty PLL LOT. Nie bez znaczenia pozostało również wycofywanie operacji Eurolot z portów regionalnych. Tak jak już wskazano PLL LOT zwiększył natomiast swoje przewozy w warszawskim porcie. Warto również ponownie wskazać wzrost ruchu generowany przez przewoźników sieciowych odnotowany przez lotniska w w Lublinie, Krakowie oraz Łodzi.

Liderem wzrostu wśród przewoźników sieciowych był Brussels Airlines, Lufthansa, a następnie operująca z WAW do Belgradu dopiero od końca drugiego kwartału 2014 roku Air Serbia. Kolejne wysokie wzrosty w podróżach do Mediolanu odnotowała także Alitalia. Największe spadki były w przypadku PLL LOT, Air France oraz Eurolot, który wycofywał się z rynku.

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