



---

# **ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W TRZECIM KWARTALE 2015 ROKU**

**Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz**

**Warszawa, grudzień 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 trzecim kwartale 2015 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W miesiącach sezonu letniego doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji, jak i współczynnika wypełnienia miejsc. W efekcie wszystkie te wskaźniki wzrosły łącznie w trzech kwartałach. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w przypadku ruchu regularnego. Mniej pozytywne sygnały można dostrzec na rynku połączeń czarterowych, który w trzecim kwartale odnotował 2% spadek w przewozach. Podobnie jak w drugim, tak i w trzecim kwartale najwyższe wzrosty odnotowali przewoźnicy LCC, w szczególności Ryanair i Wizzair, którzy byli jednymi z głównych motorów wzrostu w polskich portach lotniczych. Warto również wskazać, że prawie wszystkie porty nie miały ujemnej dynamiki ruchu. Wyjątkiem było lotnisko Poznań- Ławica, na którym we wrześniu rozpoczęto przebudowę pasa startowego. Od tego miesiąca zaczęły się także regularne operacje w porcie lotniczym Radom- Sadków, choć nie cieszyły się one dużym zainteresowaniem.**

Przewozy pasażerskie w trzecim kwartale 2015 roku w Polsce zwiększyły się o 11%, w porównaniu z analogicznym okresem 2014 roku. Łącznie w trzech kwartałach wzrost wyniósł 13%. Dobre wyniki ruchu lotniczego miały miejsce przy niższej dynamice liczby operacji, która wyniosła 3% w trzecim kwartale i 7% łącznie w trzech kwartałach. W tym czasie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (119 pasażerów w trzecim kwartale oraz 109 łącznie w trzech kwartałach), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów o ok. 7 miejsc w stosunku do trzeciego kwartału 2014 roku (o ok. 6 miejsc w trzech kwartałach) oraz nieznacznego wzrostu seat factor (S/F). Choć S/F liczony, jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wzrósł o 2 punkty procentowe (w trzech kwartałach o 1 p.p.) to należy wskazać, że i tak można go uznać za satysfakcjonujący, jeśli weźmie się pod uwagę przeszło 9% wzrost liczby oferowanych miejsc pasażerskich (11% w trzech kwartałach).

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w trzech kwartałach 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 (+13%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Jednocześnie liczba operacji w trzech kwartałach wzrosła o 8%. Bardzo dobre wyniki w trzech kwartałach odnotowano także w przewozach krajowych (+12%), które kształtowały się również na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI. Warto jednak wskazać, że wzrostom tym towarzyszył spadek operacji o 2%, przy jednoczesnym wzroście średniej wielkości miejsc (o 9 miejsc) oraz zwiększeniu oferowania o 11%.



# PODSUMOWANIE

---

Liderem wzrostu, pod względem ilościowym, w trzecim kwartale i w trzech kwartałach łącznie był port Warszawa/Modlin. Wśród portów regionalnych, najlepszy wynik odnotował port w Katowicach, a następnie w Gdańsku. Ujemną dynamikę miał jedynie port lotniczy Poznań-Ławica ze względu na remont pasa startowego. Dodatkowo dynamiki ruchu uzyskały także pozostałe porty regionalne. W dużej mierze głównymi motorami wzrostów na tych lotniskach byli przewoźnicy LCC.

W ramach przewozów regularnych w trzecim kwartale, największe wzrosty ilościowe były w przypadku Wielkiej Brytanii (blisko 300 tys.), a następnie Norwegii, Niemiec i Hiszpanii. W przewozach czarterowych najpopularniejszym kierunkiem była po raz kolejny Grecja. Warto wskazać, że spadki przewozów nastąpiły w przypadku kierunków o niestabilnej sytuacji politycznej jak Izrael czy Tunezja i Egipt.

W trzech kwartałach polski rynek odnotował prawie taką samą dynamikę RPKM co liczby pasażerów. Także średnia długość odcinka wydłużyła się o 10 km. Warto także dodać, że dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata prezentowane przez IATA. Podobnie było w przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM. Współczynnik LF natomiast zwiększył się o 1,1 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.

W trzech kwartałach, podobnie jak w pierwszym półroczu, 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 trzecim kwartale wzrosła o 27%, o tyle w przypadku sieciowych spadła o 3%. Najwyższe wzrosty ilościowe wśród przewoźników LCC uzyskali Ryanair i Wizzair, a dalszej kolejności Norwegian. Największy wzrost przewozów w trzecim kwartale odnotowała Lufthansa. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów był w przypadku Brussels Airlines. Na spowolnienie ekspansji przewoźników sieciowych miała w dużej mierze wpływ redukcja oferowania PLL LOT. Redukcja siatki przewoźnika została jednak w dużej mierze zrekompensowana przez operacje Lufthansy.

Dobre wyniki w trzecim kwartale odnotowali również przewoźnicy czarterowi, w przypadku których ruch wzrósł o 13%. Warto wskazać, że w dalszym ciągu to Enter Air może pochwalić się największą liczbą obsłużonych pasażerów, choć tak w drugim kwartale jak i w trzecim widać zahamowanie ekspansji tego przewoźnika w Polsce. Największe wzrosty ilościowe odnotował tak jak w poprzednim kwartale Small Planet Airlines oraz Travel Service.



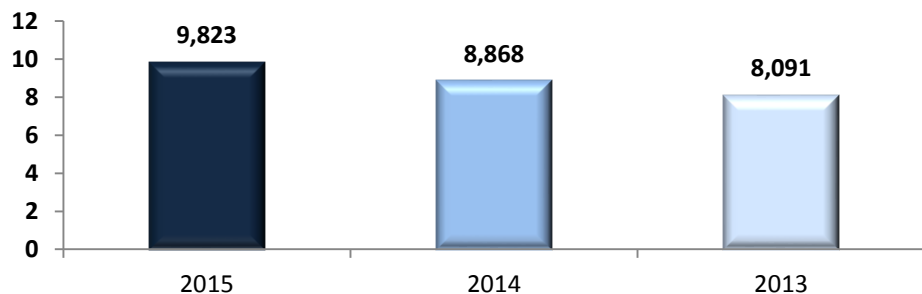
# PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w trzech kwartałach 2015 roku ponad 23,7 mln pasażerów, co stanowi 13% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Wzrost w trzecim kwartale wyniósł 11%, a zatem był on o ok. 4 punkty procentowe niższy w porównaniu do wyników zanotowanych dla drugiego kwartału. Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. W trzech kwartałach wzrosły one o 7%, a w samym trzecim kwartale o 3% (jeśli wyliczyć operacje bez przewozów pasażerów). Podobnie jak w przypadku pasażerów, dynamika wzrostu liczby operacji była jednak niższa od dynamiki odnotowanej w drugim kwartale 2015 roku.

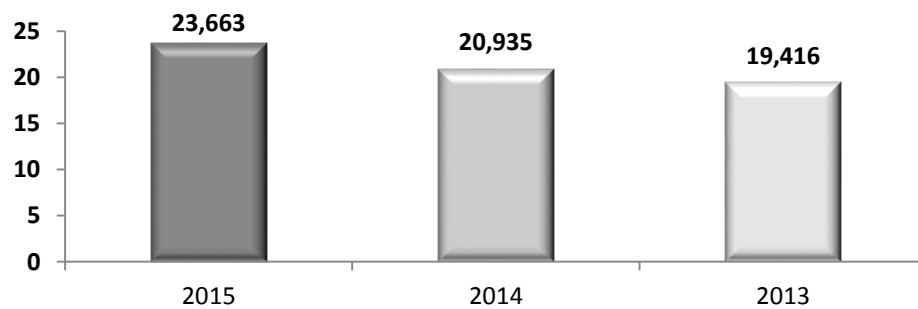
W trzecim kwartale doszło też do znaczącego wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 9%, a łącznie w trzech kwartałach 2015 roku o 11%.

Utrzymał się również trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym w trzecim kwartale wzrost ten był wyższy niż w trzech kwartałach łącznie. Seat factor (S/F) wyniósł w trzecim kwartale 85%, o 2 punkty procentowe więcej, niż w analogicznym okresie minionego roku. Łącznie dla trzech kwartałów 2015 roku wyniósł on 80%, co również było wynikiem o ponad 1 punkt procentowy lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał\*



Liczba pasażerów (mln) narastająco\*





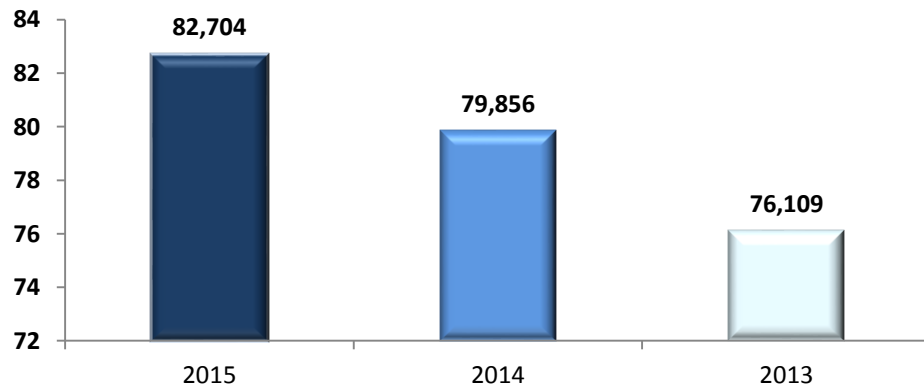
# OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Podobnie jak w pierwszym półroczu, również w trzecim kwartale, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W trzecim kwartale i w trzech kwartałach łącznie wartości te wyniosły 119 i 109, czyli odpowiednio o 8 i 7 pasażerów więcej niż rok wcześniej.

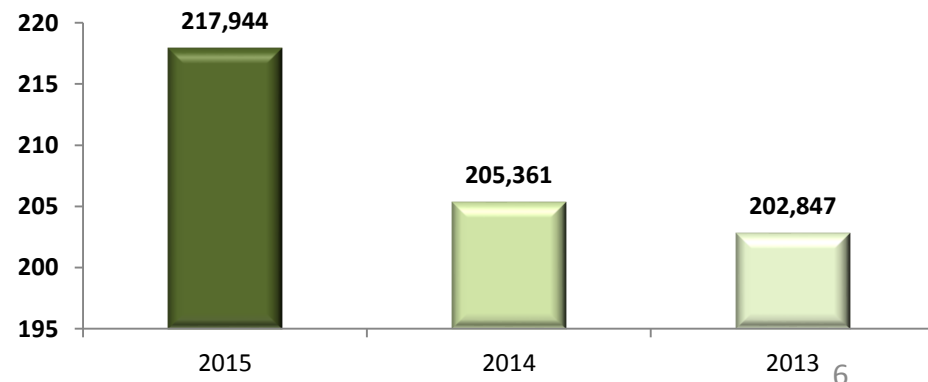
Podobnie jak w pierwszym półroczu, tak i w trzecim kwartale, to przewoźnicy niskokosztowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników sieciowych podróżowało w trzecim kwartale średnio o 3 pasażerów więcej, to w przypadku przewoźników niskokosztowych nastąpił w tym okresie, jak i w trzech kwartałach, wzrost o 4 pasażerów. S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł w trzecim kwartale o 1,4 punktu procentowego, a w trzech kwartałach łącznie o 2,1 punktu procentowego. Warto też wskazać, że przewoźnicy sieciowi także zdołali zwiększyć S/F w trzecim kwartale o 1,3 punktu procentowego. Łącznie w trzech kwartałach odnotowali jednak nieznaczny spadek tego wskaźnika..

Ponadto przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli oferowanie podobnie jak w drugim kwartale, o 25%, a trzech kwartałach łącznie o 24%. Dla porównania w przypadku przewoźników sieciowych doszło do zmniejszenia oferowania o 9% w trzecim kwartale, oraz o 2% łącznie w trzech kwartałach.

**Liczba operacji (tys.) - kwartał\***



**Liczba operacji (tys.) narastająco\***

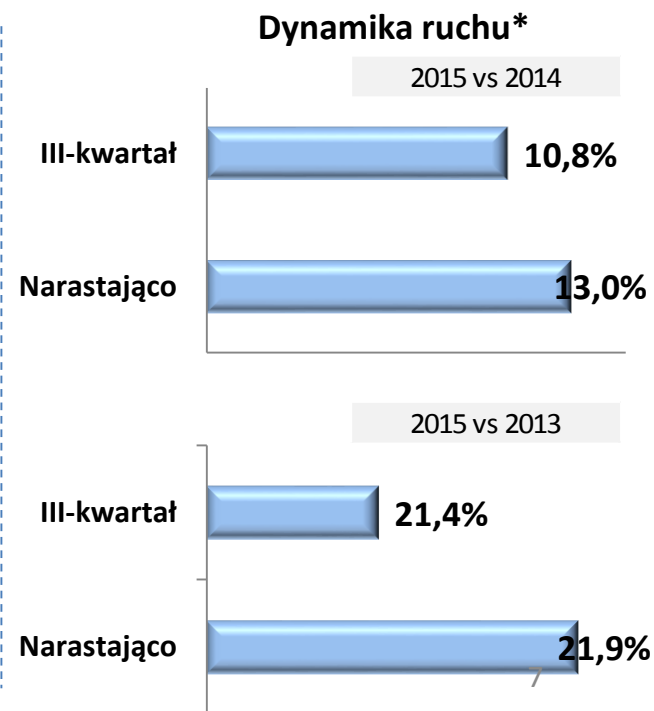
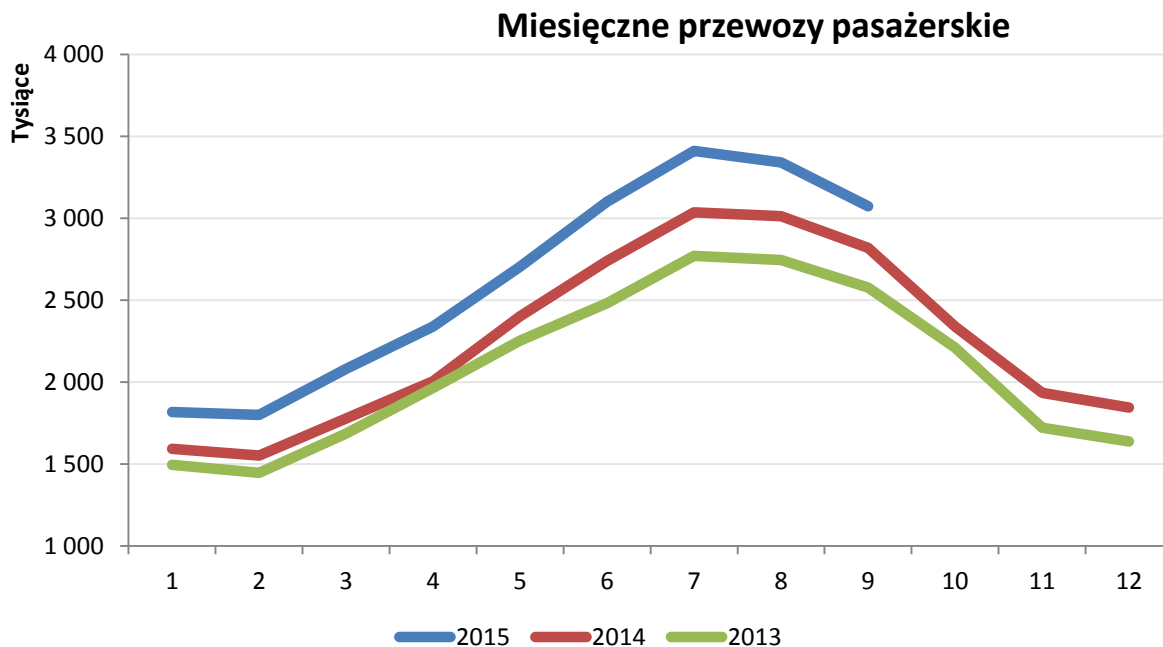




# SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W trzecim kwartale 2015 roku zaobserwowano spadek dynamik ruchu na rynku czarterowym. Po niewielkim 1% wzroście tego ruchu w lipcu, w sierpniu i wrześniu doszło do spadków, odpowiednio na poziomie -1% i -7%.

Miesiące od lipca do września były natomiast okresem stabilnych wzrostów w przewozach regularnych, które kształtowały się na poziomie 16%, 15%, 13%, odpowiednio dla lipca, sierpnia, września. Jak pokazują powyższe dane, w dużej mierze to dzięki tego typu przewozom dynamika w trzecim kwartale była o 11% wyższa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.





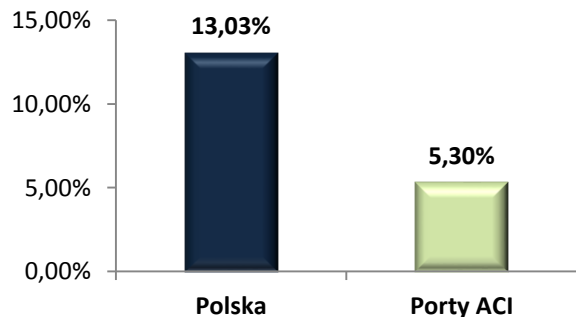
# WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

Dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI (+ 7,7 p.p.). Ponadto podobnie jak w pierwszym półroczu, również w trzech kwartałach 2015 roku, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI (+11,2 p.p.).

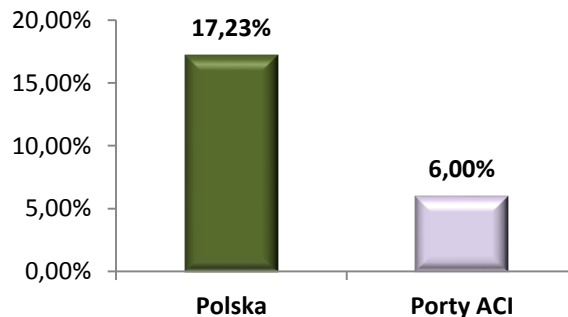
Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej port w Modlinie) niekwestionowanym liderem wzrostów było lotnisko Warszawa/Modlin. Ruch na tym lotnisku w samym trzecim kwartale wzrósł o 56%, co przełożyło się na ponad 251 tys. pasażerów obsłużonych więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Warto podkreślić, że jest to również lepszy wzrost ilościowy aniżeli lotniska Chopina w Warszawie (+180 tys.). W przypadku pozostałych portów regionalnych prawie wszystkie miały dodatnią dynamikę w przewozach. Wyjątkiem było lotnisko Poznań- Ławica, które odnotowało spadek przewozów w związku z przebudową pasa startowego. Po Modlinie największy wzrost ruchu w trzecim kwartale odnotował port w Katowicach, a następnie w Gdańsku. W obu przypadkach był to wzrost o ponad 140 tys. pasażerów. Warto również zwrócić uwagę na 43% wzrost przewozów w Szczecinie w tym okresie (+40 tys.). Taki wynik port zawdzięcza głównie przewoźnikom niskokosztowym, na czele z Ryanair i Wizz Air, którzy w największym stopniu rozwinęli połączenia do Norwegii i Wielkiej Brytanii.

Warto również zwrócić uwagę, że we wszystkich trzech kwartałach w portach regionalnych motorem wzrostu byli przewoźnicy LCC. Jeśli pominąć w analizie Warszawa/Modlin, w portach tego typu doszło do wzrostu ruchu LCC o 20% (przewozy większe o ponad 1,4 mln pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku). Z kolei, w przypadku lotniska Chopina w Warszawie, dynamika w trzecim kwartale wzrosła o 5%, a w trzech kwartałach o 7% i była nieco niższa niż w przypadku porównywalnych portów ACI.

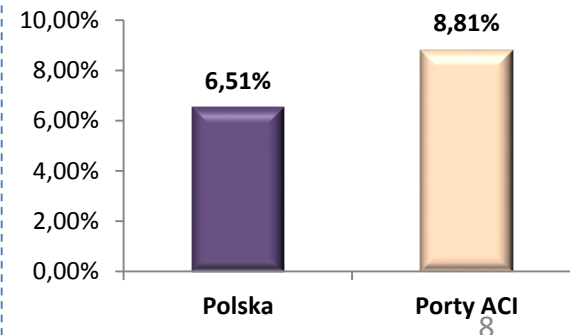
**Dynamika całego rynku\***



**Dynamika portów regionalnych\***



**Dynamika WAW\***







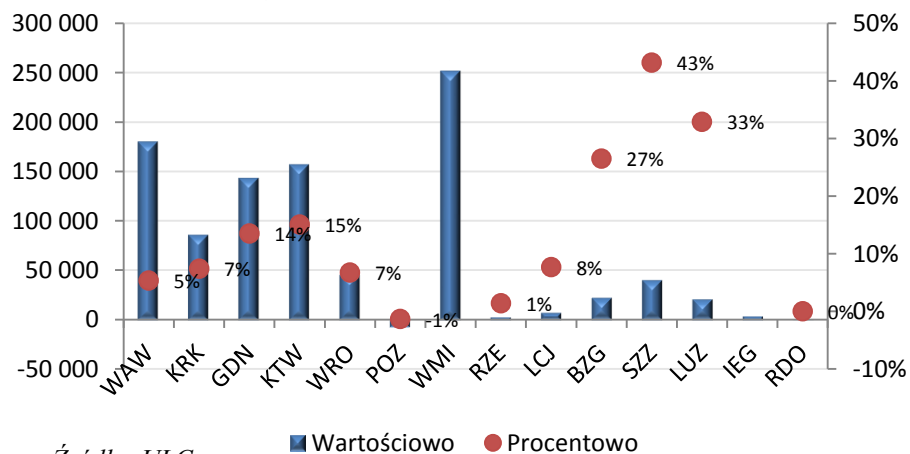
# WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

Zarówno w trzecim kwartale jak i we wszystkich trzech kwartałach na dynamikę zrealizowaną przez port Chopina w Warszawie wpływ miały wzrosty przewoźników niskokosztowych (wzrosty odpowiednio o 33% oraz o 36%). W porcie w dalszym ciągu najdynamiczniej rozwijał się Wizz Air. Należy odnotować, że znaczny wzrost, podobnie jak w drugim kwartale odnotował również Norwegian. Podobnie jak w drugim kwartale, również w trzecim doszło do nieznacznego spadku połączeń przewoźników sieciowych o 3% (w trzech kwartałach przewozy tych przewoźników były na poziomie z analogicznego okresu poprzedniego roku)). Tu w dalszym ciągu jest odczuwalna restrukturyzacja siatki połączeń PLL LOT, a także wycofanie się z rynku Eurolotu. W ramach tej kategorii przewoźników największe wzrosty ilościowe odnotował z kolei Brussels Airlines oraz Air France. Kolejne największe wzrosty lotnisko zanotowało w przypadku Alitalii, a także Czech Airlines.

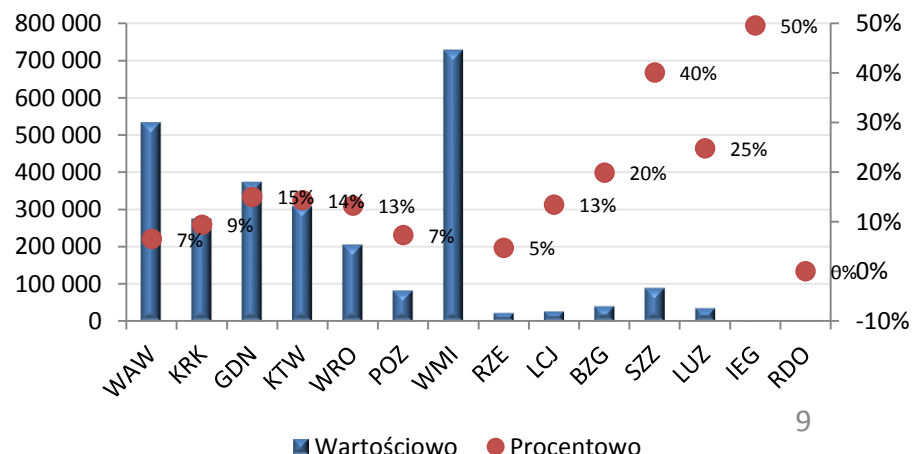
Pozytywne zmiany w przewozach pasażerskich widać również w przypadku ruchu krajowego, który w trzecim kwartale wzrósł o 7% w porównaniu z zeszłym rokiem (+121 tys. więcej pasażerów). W trzech kwartałach wzrost był jeszcze większy i wyniósł 12% w stosunku do tego samego okresu poprzedniego roku. Doszło do nich przede wszystkim dzięki zwiększeniu oferty Ryanair w portach regionalnych. W ruchu międzynarodowym też można mówić o pozytywnych trendach (wzrost o 22% przy uwzględnieniu lotniska Warszawa/Modlin).

Warto wskazać, że z początkiem września rozpoczęto także operacje z portu lotniczego Radom- Sadków. Oferowane połączenia nie cieszyły się jednak dużą popularnością.

**Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał\***



**Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco\***



Źródło: ULC

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

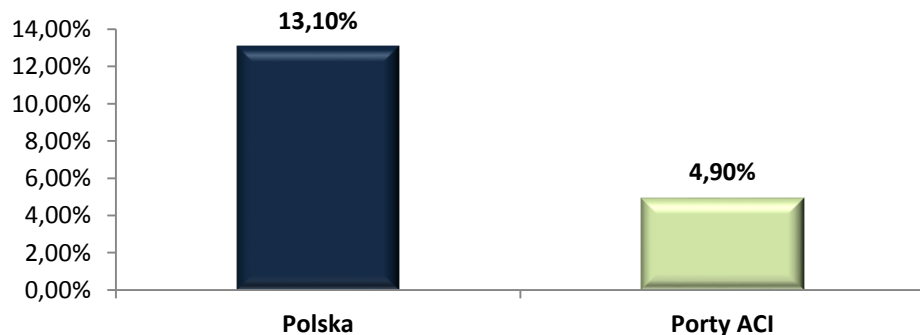


# PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

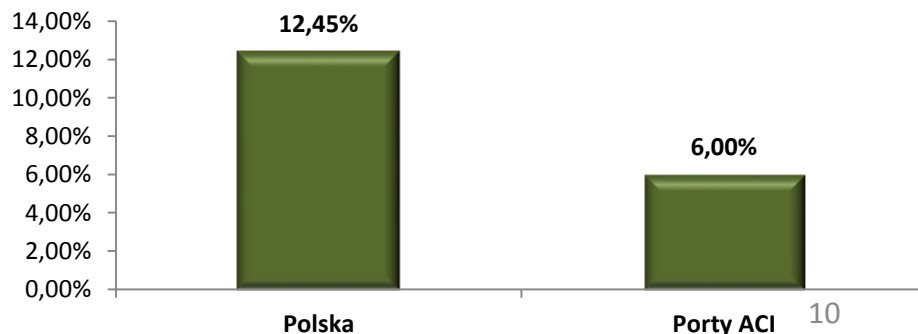
Ruch międzynarodowy w Polsce w trzech kwartałach zanotował znacznie wyższą dynamikę (+13%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 8% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). Wyniki te dla trzeciego kwartału wyniosły odpowiednio +11% i +6%. Do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się w tym okresie w największym stopniu przewozy regularne, w szczególności oferowane przez przewoźników niskokosztowych. Pod względem ilościowym największe wzrosty odnotowali podobnie jak w pierwszym półroczu, Wizzair i Ryanair. Na kolejnych miejscach znaleźli się natomiast przewoźnicy czarterowi Small Planet Airlines i Travel Service.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w trzech kwartałach również kształtowała się na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI. Analogicznie do poprzednich kwartałów rynek przewozów krajowych rozwinął się z dużej mierze za sprawą połączeń Ryanair. Polski rynek odnotował wzrost przewozów na poziomie 12% przy zachowaniu tej samej liczby operacji. Należy zwrócić zatem uwagę na fakt, że ten duży wzrost był możliwy dzięki wzrostowi średniej wielkości samolotów o 9 miejsc pasażerskich. Trzeci kwartał z kolei przyniósł wzrost liczby pasażerów o 7% przy jednoczesnym spadku liczby operacji o 8%. Ponadto, podobnie jak w pierwszym półroczu zwiększyła się średnia liczba miejsc w samolocie (o 5 miejsc). Warto również podkreślić, że rynek zdołał zwiększyć wskaźnik S/F o ok. 7 p.p. zarówno w samym trzecim kwartale jak i w trzech kwartałach łącznie.

**Przewozy międzynarodowe\***



**Przewozy krajowe\***



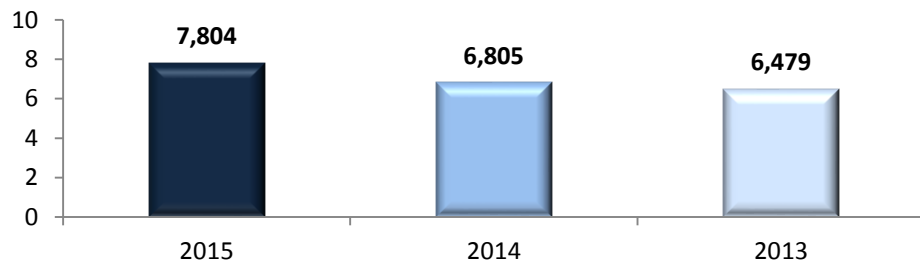


# PRZEWOZY REGULARNE

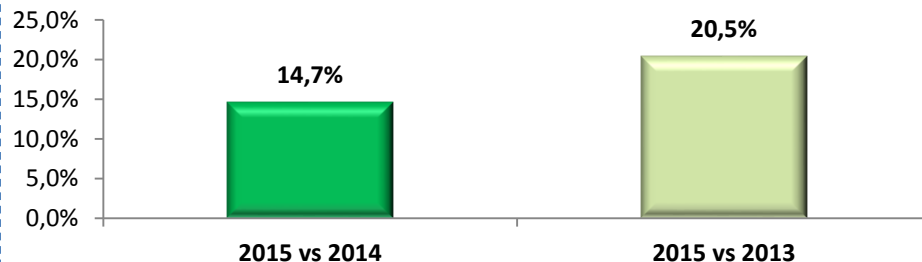
Do największych wzrostów w ramach przewozów regularnych, podobnie jak w całym półroczu, tak i w trzecim kwartale doszło w przypadku Wielkiej Brytanii. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe w trzecim kwartale odnotowano w przypadku Norwegii, a następnie Niemiec i Hiszpanii. Za wzrost liczby 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 w trzecim kwartale doszło w przypadku Chorwacji, Szwajcarii i Armenii, zaś we wszystkich trzech kwartałach oprócz wymienionych krajów mniejszą popularnością cieszyła się też Gruzja.

Należy podkreślić, że tak w drugim jak i w trzecim kwartale we wszystkich polskich portach lotniczych doszło do wzrostów przewozów regularnych. Wyniki wszystkich trzech kwartałów również były bardzo dobre. Jedyne i nieznaczny spadek zanotował port Zielona Góra - Babimost. Warto również zaznaczyć, że podobnie jak w drugim kwartale, wzrost w międzynarodowych przewozach regularnych (15%) rynek zawdzięcza przewoźnikom niskokosztowym. Wśród przewoźników sieciowych największe wzrosty ilościowe uzyskała Lufthansa i Brussels Airlines.

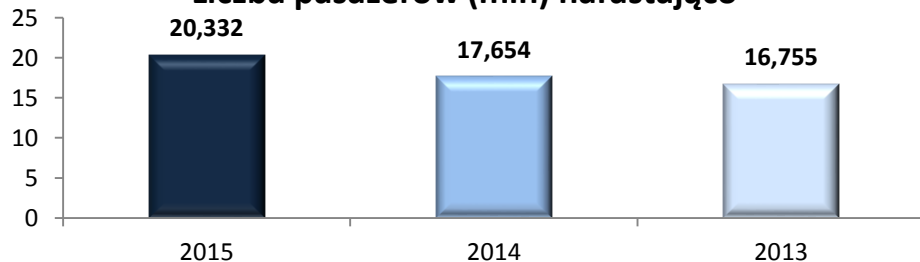
**Liczba pasażerów (mln)- kwartał\***



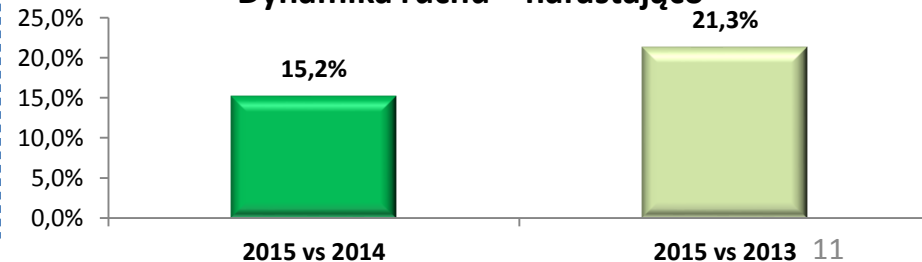
**Dynamika ruchu –kwartał\***



**Liczba pasażerów (mln) narastająco\***



**Dynamika ruchu – narastająco\***



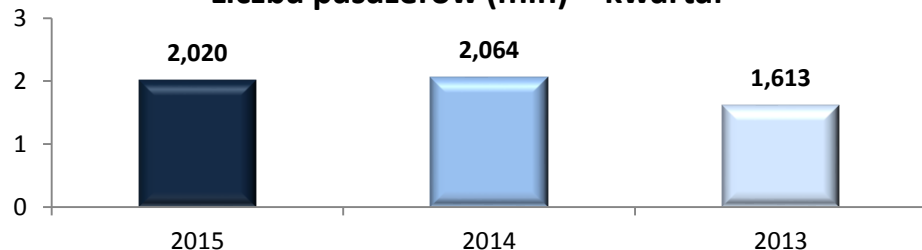


# PRZEWOZY CZARTEROWE

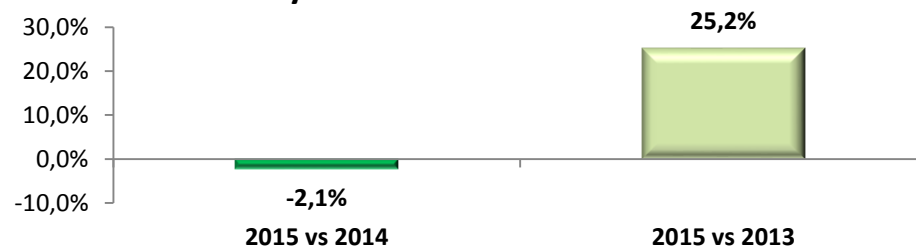
W trzech kwartałach 2015 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 50 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się łącznie na 2% wzrost. Było to głównie spowodowane wynikami z pierwszego kwartału, gdzie przewozy zwiększyły się aż o 23%. W drugim i trzecim kwartale można mówić o znacznym spowolnieniu wzrostu. O ile w pierwszym przypadku wzrost był jeszcze dodatni, o tyle w trzecim kwartale nastąpił 2% spadek w przewozach. Na ten wynik szczególnie wpłynęło zmniejszenie przewozów do krajów o niestabilnej sytuacji politycznej i zagrożonych atakami terrorystycznymi. Przykładem jest Egipt (-135 tys. pasażerów) czy Tunezja (-119 tys. pasażerów). Ponadto spadki były także kolejno w przypadku Maroka oraz Izraela. Do największych wzrostów doszło w przypadku Grecji. Tu w dalszym ciągu najpopularniejszym miejscem była Kreta i Rodos. Także pod względem ilościowym obie wyspy miały najlepszy wynik. Drugim popularnym kierunkiem była Turcja (Antalya, Bodrum), a następnie Bułgaria (Burgas).

Największy wzrost ilościowy w przewozach czarterowych (przy wyłączeniu portu Zielona Góra, do którego były przekierowywane operacje z Poznania w związku z remontem pasa startowego) w trzecim kwartale zanotował port Katowice-Pyrzowice, a następnie port w Gdańsku. W pozostałych przypadkach można mówić już tylko o spadkach w ruchu czarterowym. Wśród portów regionalnych największe spadki ilościowe zanotował Wrocław, Kraków oraz Rzeszów (Poznań wyłączony z analizy w związku z remontem pasa). Wśród przewoźników w dalszym ciągu liderem pozostaje Enter Air. Jednakże w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku jego przewozy na polskim rynku spadły o 11%. Pod względem ilościowym największy wzrost był w przypadku Small Planet Airlines oraz Travel Service.

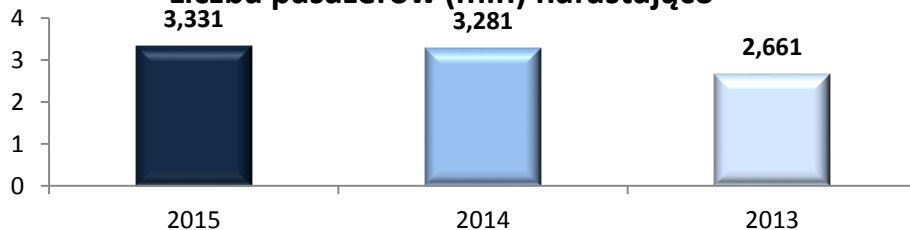
**Liczba pasażerów (mln) – kwartał\***



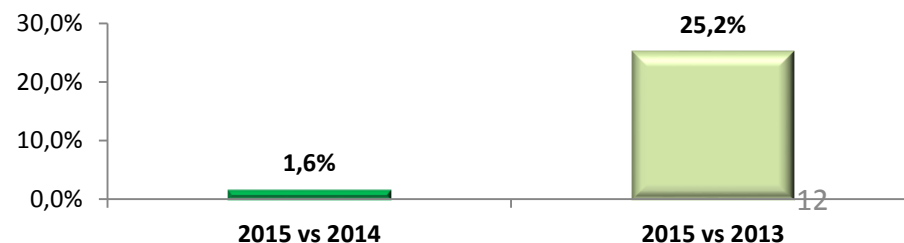
**Dynamika ruchu – kwartał\***



**Liczba pasażerów (mln) narastająco\***



**Dynamika ruchu – narastająco\***



Źródło: ULC

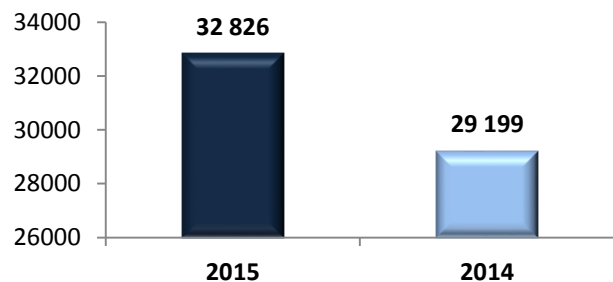
\*Prosimy zwrócić uwagę na różnice w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



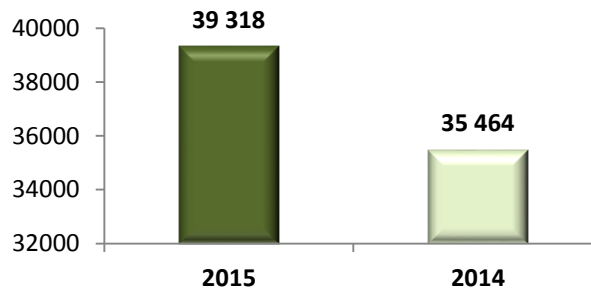
# RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W trzech kwartałach polski rynek odnotował prawie taką samą dynamikę RPKM co liczby pasażerów, a średnia długość odcinka lotu wzrosła o ok. 10 km. Co więcej, dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata. Podobnie było w przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM. Ostatecznie przewoźnicy zdołali osiągnąć wzrost RPKM przewyższający o przeszło 1,5 punktu procentowego wskaźnik ASKM. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc o 1,2 punktu procentowego. Co ważne, przewoźnicy zdołali także skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym.

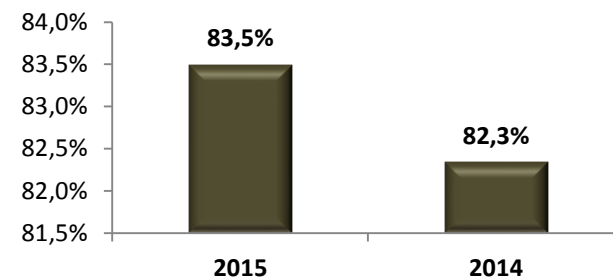
### RPKM (mln) – narastająco\*



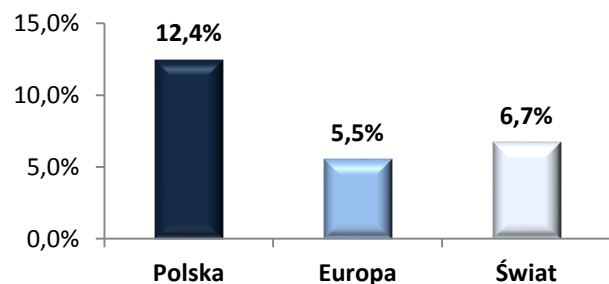
### ASKM (mln) – narastająco\*



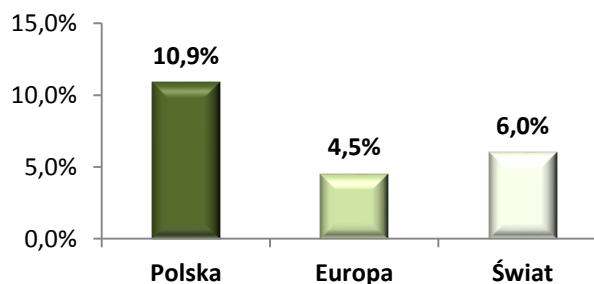
### LF- narastająco\*



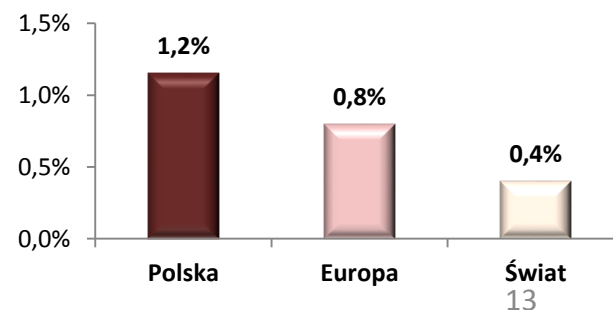
### RPKM – narastająco\*



### ASKM – narastająco\*



### LF – narastająco\*

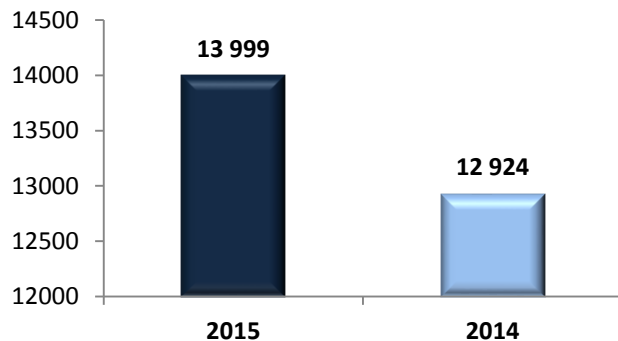




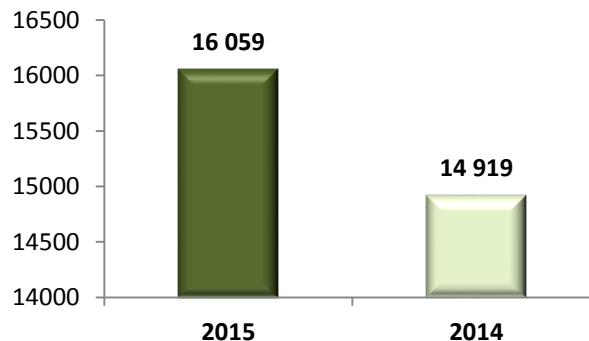
# RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W trzecim kwartale dynamika wzrostu przewozów pasażerskich przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania o 1 punkt procentowy. Dynamika RPKM wyniosła 8,3% i nieznacznie przewyższyła dynamikę ASKM (+7,6%). W efekcie współczynnik LF wzrósł 0,5 punktu procentowego w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 9 kilometrów.

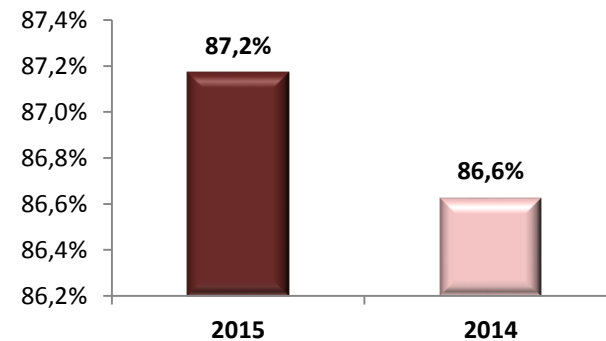
RPKM (mln) – kwartał\*



ASKM (mln) – kwartał\*



LF – kwartał\*



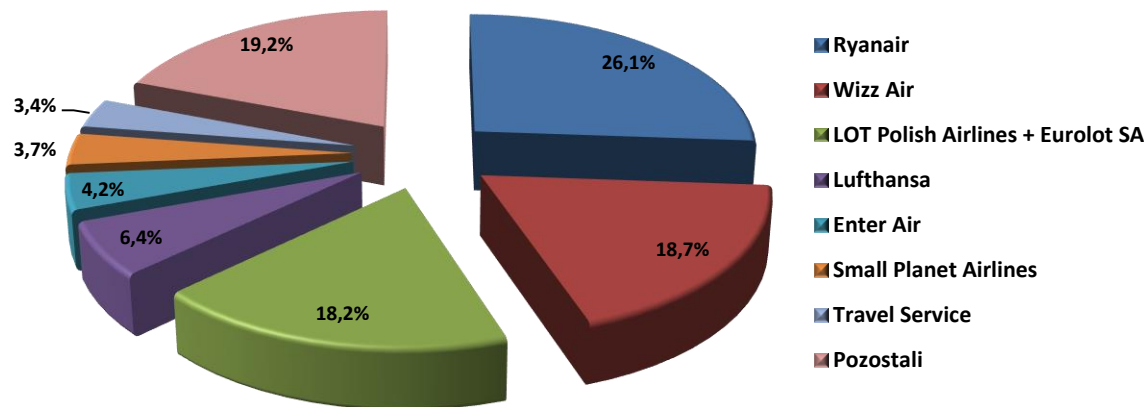


# PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

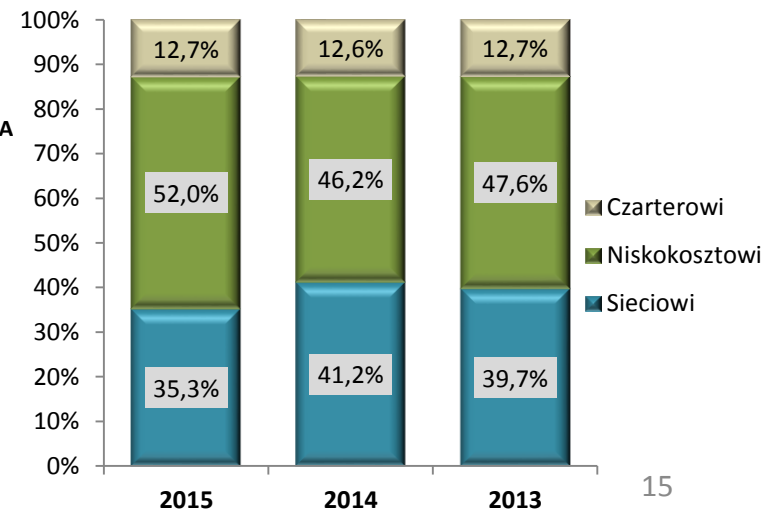
W trzech kwartałach doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników sieciowych. Te zmiany wynikają ze znacznie różniących się dynamik ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych, które wyniosły odpowiednio 27% i -3%. Warto wskazać, że już w pierwszym półroczu przewoźnicy niskokosztowi rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie od swoich sieciowych konkurentów. W trzecim kwartale różnica pomiędzy obydwooma typami przewoźników jeszcze bardziej się pogłębiła. Podczas, gdy przewozy przewoźników LCC zwiększyły się o 27%, to w przypadku przewoźników sieciowych doszło do spadku o 8%.

Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w trzech kwartałach, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi jak i czarterowi. Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się Ryanair, który w tych trzech kwartałach łącznie przewiózł ponad 1,3 mln pasażerów więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku. Drugim liderem był Wizz Air - przewiózł także ponad 1 mln pasażerów więcej. Kolejno wysokie przyrosty uzyskali: Small Planet, Norwegian, Travel Service oraz Lufthansa. Największe spadki ruchu odnotował natomiast PLL LOT. Rynek też bardzo silnie odczuł wycofanie się Eurolot.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego



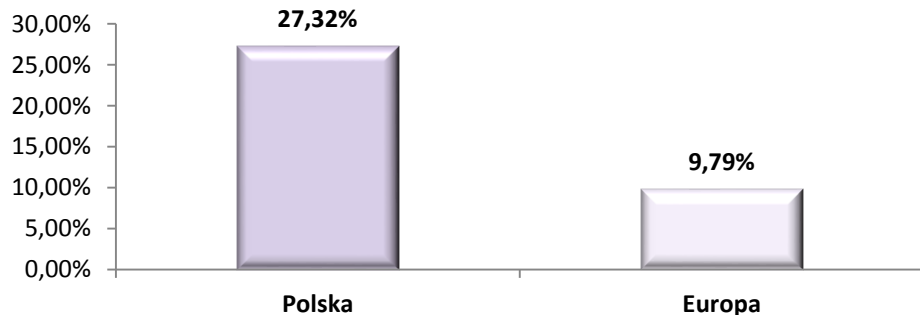


# PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

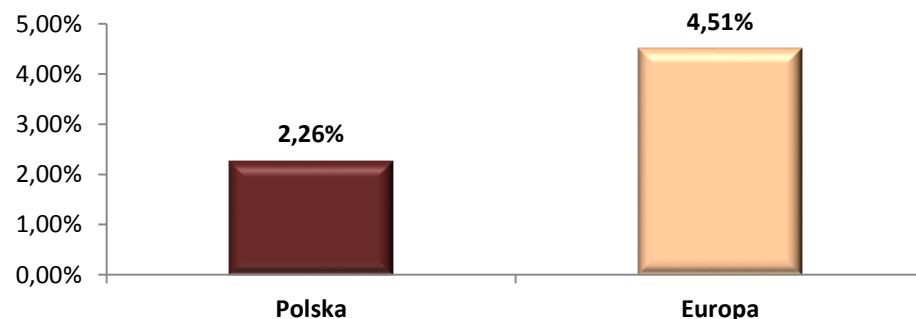
W trzech kwartałach 2015 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali znacznie wyższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Jednocześnie udało się im również podwyższyć, choć w nie tak znacznym stopniu jak w Europie, współczynnik LF. Wzrost LF o 2 punkty procentowe był możliwy dzięki zwiększeniu oferowania mierzonego współczynnikiem ASKM o 28% i jednocześnie zwiększeniu przewozów (RPKM) o 31%. Zarówno w trzech kwartałach, jak i samym trzecim kwartale, zaobserwowano 27% wzrost przewozów. W samym trzecim kwartale LF był o 1 punkt procentowy wyższy od analogicznego kwartału poprzedniego roku (S/F wzrósł o 2 p.p. ).

Analogicznie do pierwszego i drugiego kwartału, liderem wśród przewoźników niskokosztowych w trzecim kwartale był Ryanair. Przewoźnik obsłużył blisko 450 tys. pasażerów więcej. Największy wzrost ilościowy zrealizował w porcie lotniczym Warszawa/Modlin i w dalszej kolejności we Wrocławiu, Gdańsku oraz Szczecinie. Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizz Air. Przewiół on blisko 430 tys. więcej pasażerów niż w trzecim kwartale poprzedniego roku, największy wzrost ilościowy uzyskał w Katowicach, a następnie w Warszawie. Z kolei najwyższą dynamikę wzrostu odnotował w Lublinie i Szczecinie. W obu przypadkach liczba pasażerów była ponad dwukrotnie większa. Warto również odnotować, że znaczący wzrost w trzecim kwartale zanotował również Norwegian.

**Porównanie dynamiki ruchu\***



**Porównanie zmian punktów procentowych LF\***







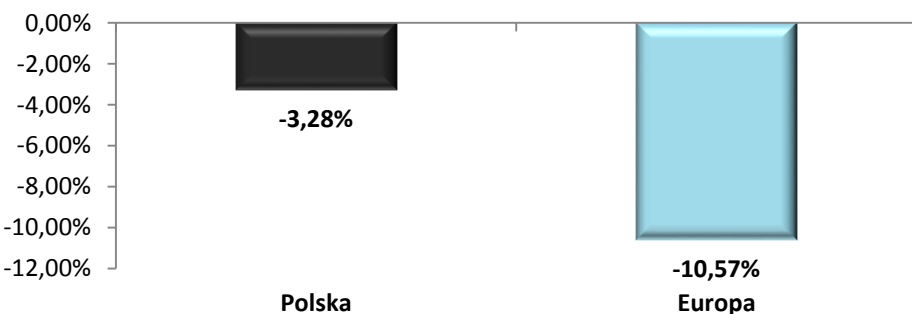
# PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

W trzech kwartałach 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 i trzecim kwartale. We wszystkich trzech kwartałach doszło także do spadku liczby operacji. W następstwie tego, oferowanie miejsc pasażerskich przez przewoźników sieciowych spadło o 2%. W samym trzecim kwartale spadło ono o 9%.

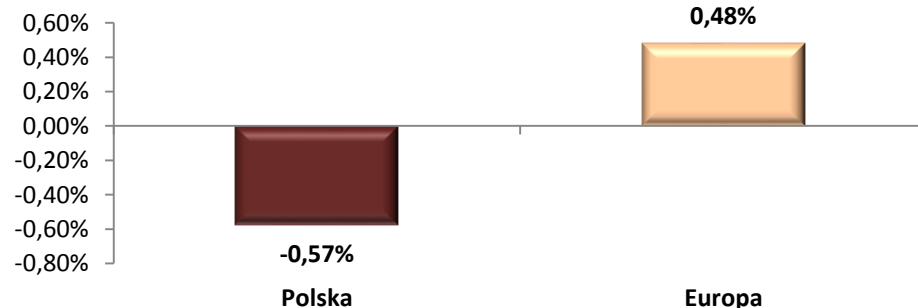
Przewoźnicy sieciowi nie zdążyli także zwiększyć współczynnika wypełnienia miejsc, który we wszystkich trzech kwartałach był o ok 1 punkt procentowy niższy niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Największy wzrost przewozów w trzecim kwartale odnotowała Lufthansa. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów był w przypadku Brussels Airlines. Zainaugurowanie połączeń przewoźników sieciowych z końcem drugiego kwartału przyniosło w tym segmencie rynku bardzo dobre wyniki na lotnisku Chopina w Warszawie, we Wrocławiu, Gdańsku i Poznaniu. Największe spadki ilościowe wśród przewoźników w trzecim kwartale odnotował PPL LOT. Rynek odczuł też silnie wycofanie się Eurolotu. W trzech kwartałach kolejność przewoźników wyglądała podobnie z jednym wyjątkiem, a mianowicie trzeci największy ilościowy wzrost był w przypadku British Airways.

### 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