



ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W 2015 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, kwiecień 2016 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 czwartym kwartale 2015 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W ostatnich miesiącach roku doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji jak i współczynnika wypełnienia miejsc. Wszystkie te wskaźniki wzrosły również w całym roku. W przypadku większości wskaźników polski rynek zanotował też lepsze wyniki od rynków europejskich oraz światowych. W 2015 roku polskie porty lotnicze obsłużyły nieco ponad 30 mln pasażerów. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w przypadku ruchu regularnego. Z kolei w przypadku ruchu czarterowego widać znaczne zahamowanie przyrostu. Znaczące zmiany na rynku dotyczyły zarówno przewozów jak i udziału poszczególnych przewoźników w rynku. Znaczące wzrosty odnotowali przewoźnicy LCC w szczególności Ryanair i Wizzair, którzy byli jednymi z głównych motorów wzrostu w polskich portach lotniczych w omawianym okresie. Warto również wskazać, że w całym roku żaden port nie zanotował ujemnej dynamiki ruchu.

Przewozy pasażerskie w czwartym kwartale 2015 roku w Polsce zwiększyły się o 10%, w porównaniu z analogicznym okresem 2014 roku. W całym roku wzrosły o 12%. Dobre wyniki ruchu lotniczego miały miejsce przy niższej dynamice liczby operacji (+3%) w czwartym kwartale i ponad 5% wzroście w całym roku. W tym czasie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs. W czwartym kwartale i w całym roku łącznie wartości wyniosły 105 i 109, czyli odpowiednio o 8 i 7 pasażerów więcej niż rok wcześniej, co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów o ok. 5 miejsc w stosunku do czwartego kwartału 2014 r. (o ok. 6 miejsc w całym roku) oraz wzrostu seat factor (S/F) o ok 3 p. p. (w całym roku o 2 p. p.).

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w 2015 roku 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 tym czasie wzrosła o 7%. Należy podkreślić, że do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się przewozy regularne. Bardzo dobre wyniki w całym roku odnotowano także w przewozach krajowych (+8%), które kształtowały się również na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI.



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu, pod względem ilościowym w czwartym kwartale i w całym roku 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 czwartym kwartale, największe wzrosty były w przypadku Wielkiej Brytanii, a następnie Hiszpanii, Niemiec i Norwegii. W przewozach czarterowych najpopularniejszym kierunkiem była z kolei Grecja. Warto wskazać, że spadki przewozów nastąpiły w przypadku kierunków o niestabilnej sytuacji politycznej jak Egipt, Tunezja czy Maroko.

Polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM, ASKM i współczynnika wypełnienia miejsc LF w porównaniu do wyników zrealizowanych w Europie i na świecie przez przewoźników zrzeszonych w IATA. Lepsze wyniki w porównaniu do rynku europejskiego pod względem dynamiki ruchu zanotowali przewoźnicy niskokosztowi. Z kolei przewoźnicy sieciowi tak w Polsce jak i w Europie zanotowali spadki dynamiki.

Podobnie jak w czwartym kwartale, tak i w całym roku, 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 2015 roku wzrosła o 26%, o tyle w przypadku sieciowych spadła o 4%. Najwyższe wzrosty wśród przewoźników LCC uzyskali Ryanair i Wizzair. Dobre wyniki zanotował również Norwegian. W przypadku przewoźników sieciowych największe wzrosty ilościowe miała Lufthansa, a następnie Brussels Airlines i British Airways. Na spowolnienie ekspansji przewoźników sieciowych miał wpływ spadek oferowania PLL LOT. Redukcja siatki przewoźnika została jednak zrekompensowana przez operacje Lufthansy. Ponadto odczuwalne było także wycofanie operacji Eurolotu. Dobre wyniki w całym roku odnotowali również przewoźnicy czarterowi, w przypadku, których ruch wzrósł o 12%. Warto wskazać, że w dalszym ciągu to Enter Air może pochwalić się największą liczbą obsługiwanych pasażerów, choć od drugiego kwartału 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 2015 roku ponad 30 mln pasażerów, co stanowi 12% wzrost w stosunku do poprzedniego roku. Wzrost w czwartym kwartale wyniósł 10%, a zatem był on o ok. 1 p. p. niższy w porównaniu do wyników zanotowanych dla trzeciego kwartału. W całym roku zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu o 20 km.

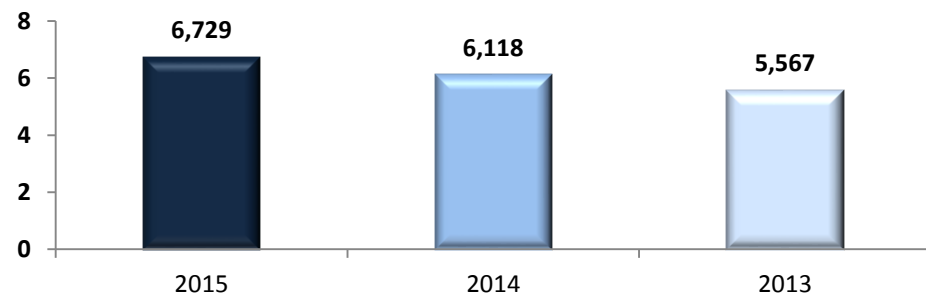
Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. W całym roku 2015 wzrosły one o 5%, a w samym czwartym kwartale o 3% (5% i 2% odpowiednio, jeśli wyłączyć operacje bez przewozów pasażerów). Podobnie jak w przypadku pasażerów dynamika wzrostu liczby operacji była jednak niższa od dynamiki odnotowanej w trzecim kwartale 2015 roku.

W czwartym kwartale 2015 roku doszło też do znaczącego wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 5% względem analogicznego okresu 2014 roku, a łącznie w całym roku 2015 roku o 10%.

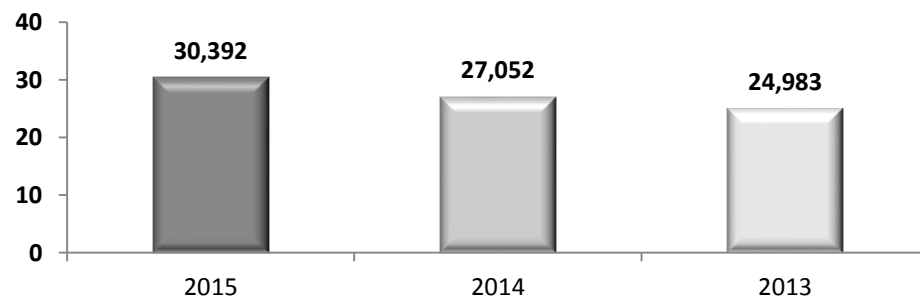
Utrzymał się również trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym w czwartym kwartale wzrost ten był wyższy niż w całym roku. Seat factor (S/F) wyniósł w czwartym kwartale 78%, o 3 p. p. więcej, niż analogicznym okresie poprzedniego roku. Dla całego roku wyniósł on 79%, co również było wynikiem o ok. 2 p. p. lepszym w porównaniu do poprzedniego roku.

Warto odnotować, że zarówno w czwartym kwartale jak i łącznie w 2015 roku przewoźnicy operowali samolotami mieszczącymi na pokładzie średnio 5 i 6 miejsc pasażerskich więcej.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





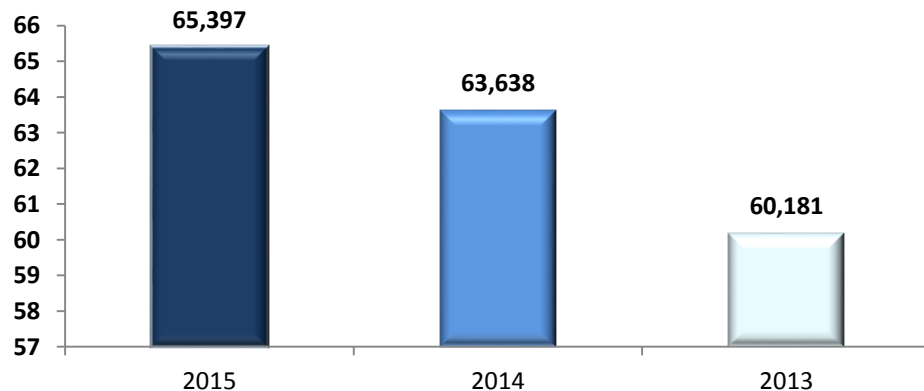
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Zarówno w czwartym kwartale, jak i łącznie w 2015 roku, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. W czwartym kwartale i w całym roku łącznie wartości te wyniosły 105 i 109, czyli odpowiednio o 8 i 7 pasażerów więcej niż rok wcześniej.

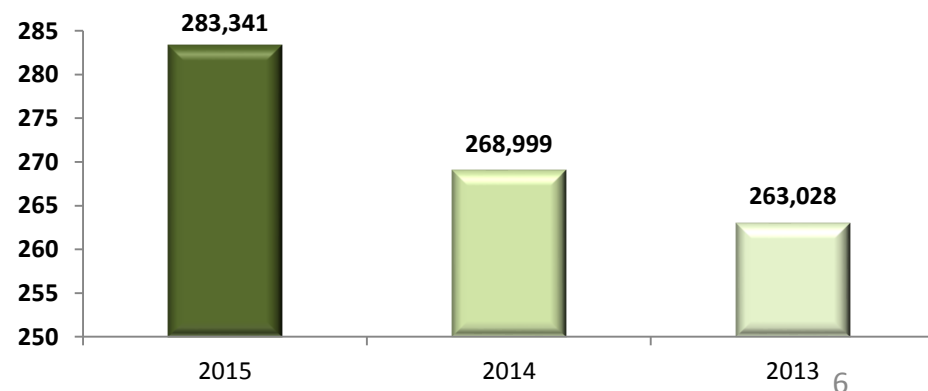
Warto wskazać, że w przeciwieństwie do trzeciego kwartału, w czwartym to przewoźnicy sieciowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników sieciowych podróżowało średnio o 4 pasażerów więcej, to w przypadku przewoźników niskokosztowych nastąpił w tym okresie wzrost o 2 pasażerów. W całym roku, tak w przypadku przewoźników LCC jak i sieciowych, nastąpił wzrost o 2 pasażerów. S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł w czwartym kwartale, jak i w całym roku o 2 p. p. W przypadku przewoźników sieciowych w czwartym kwartale nastąpił wzrost o 3 p. p., a w całym roku wartość była przybliżona to tej sprzed roku (w pierwszym półroczu miały miejsce spadki tego wskaźnika).

Przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli oferowanie o 19% w czwartym kwartale i 24% w całym roku. Dla porównania, przewoźnicy sieciowi zmniejszyli oferowanie o 7% w czwartym kwartale, co przyczyniło się do spadku w całym roku rzędu 4 %.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*

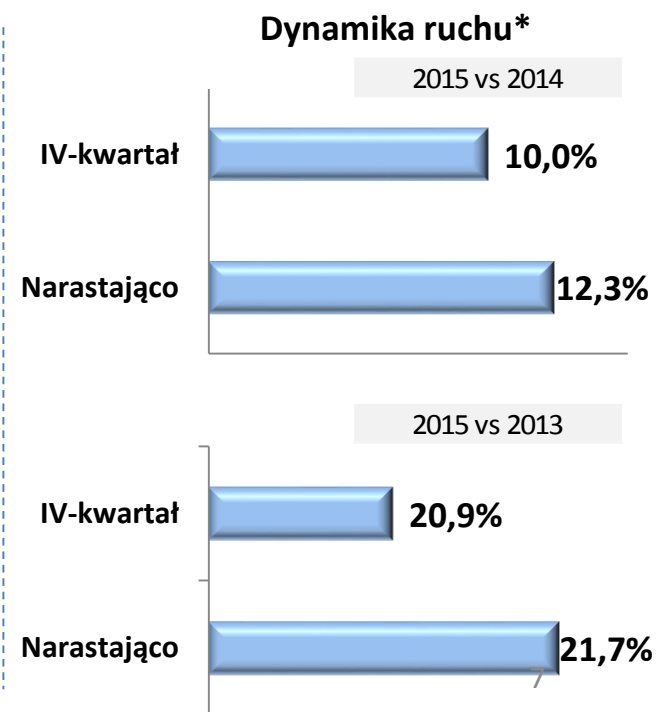
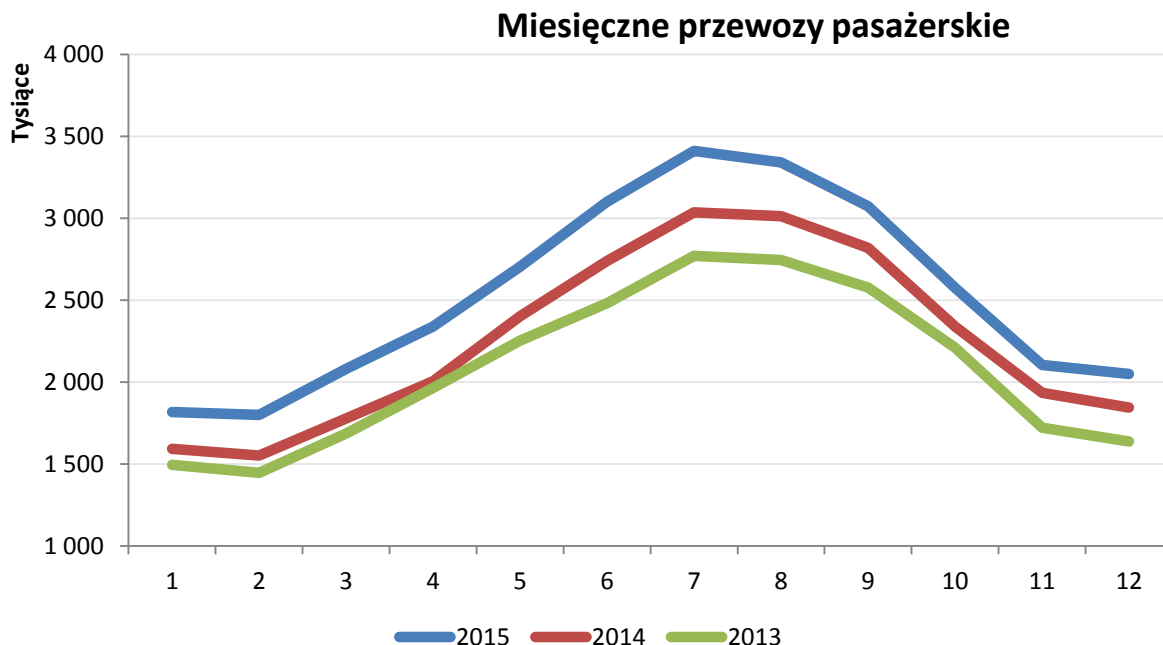




SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W 2015 roku ruch czarterowy pozostał na takim samym poziomie jak rok wcześniej. Po obiecującym sezonie zimowym 2014/2015 w sezonie letnim doszło do spadków (z wyjątkiem czerwca i lipca). W związku z powyższym wyniki samego sezonu letniego (od kwietnia do października) były o 2% gorsze niż w analogicznym okresie 2014 roku. Początek sezonu zimowego również nie napawa optymizmem. W listopadzie ruch zmniejszył się o 8%, a w grudniu był na podobnym poziomie jak przed rokiem. W efekcie w czwartym kwartale doszło do spadku o 13%.

Począwszy od pierwszych miesięcy 2015 roku ruch regularny odnotowywał stabilne wzrosty. Sezon letni 2015 (od kwietnia do października) także był znacznie lepszy od analogicznego okresu 2014 roku (15% wzrost). Dynamika ruchu w pierwszych dwóch miesiącach sezonu zimowego (listopad- grudzień) kształtowała się na poziomie 10% i 12%. Jak pokazują powyższe dane, w dużej mierze to dzięki tego typu przewozom dynamika ruchu w 2015 osiągnęła tak wysoki wskaźnik.





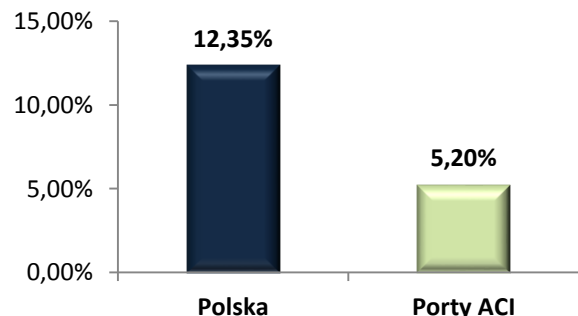
WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

W 2015 roku dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI (+7,1 p.p.). Ponadto, podobnie jak w trzech kwartałach, w całym 2015 roku porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI (+11,3 p.p.).

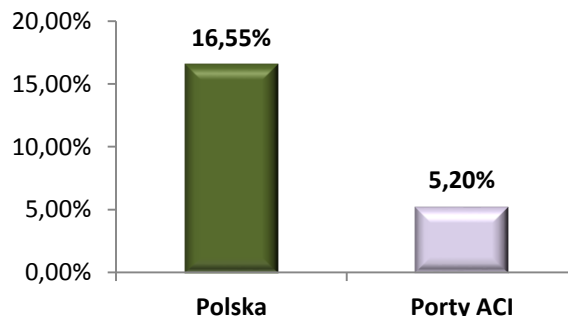
Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej port w Modlinie) niekwestionowanym liderem wzrostów było lotnisko Warszawa/Modlin. Ruch na tym lotnisku wzrósł w całym roku o 52%, co przełożyło się na ponad 885 tys. pasażerów obsłużonych więcej niż w roku poprzednim. Warto podkreślić, że jest to również lepszy wzrost ilościowy aniżeli lotniska Chopina w Warszawie (+612 tys.). Wysokie wzrosty ilościowe odnotował również port w Gdańsku i Krakowie. W obu przypadkach ruch wzrósł o ponad 400 tys. pasażerów. Wśród portów regionalnych warto też wyróżnić lotnisko w Szczecinie, gdzie ruch wzrósł o ponad 125 tys. pasażerów, co oznacza, że obsłużył niemal połowę więcej pasażerów niż rok wcześniej.

Warto również zauważyć, że w porównaniu z poprzednim rokiem, znacząco zmieniła się sytuacja portów regionalnych obsługujących mniej niż 1 mln pasażerów. Należy pamiętać, że w 2014 wszystkie tego typu porty w Polsce, z wyjątkiem lotniska w Rzeszowie, zanotowały spadki. Taka sytuacja miała miejsce za sprawą znaczącej redukcji oferowania Ryanair w tego typu portach, związanej najprawdopodobniej z ograniczeniami we flocie tego przewoźnika. W 2015 roku sytuacja się odwróciła i przewoźnik ten przewiózł w tych portach o ponad 160 tys. pasażerów więcej niż rok temu, choć wciąż nie zrekompensowało to spadków oferty z 2014 roku. Ryanair wciąż jednak w największym stopniu rozwija przewozy w swoich największych portach w Polsce, poza Modlinem, w Krakowie, Wrocławiu i Gdańsku, gdzie przewiózł o ponad 670 tys. pasażerów więcej niż rok wcześniej. Generalnie wzrosty na lotniskach regionalnych były możliwe dzięki nowej ofercie tzw. niskokosztowej, na czele z Wizzair, który jeśli wyłączyć z analizy lotnisko w Modlinie, zwiększył przewozy o ok. 100 tys. pasażerów więcej niż Ryanair.

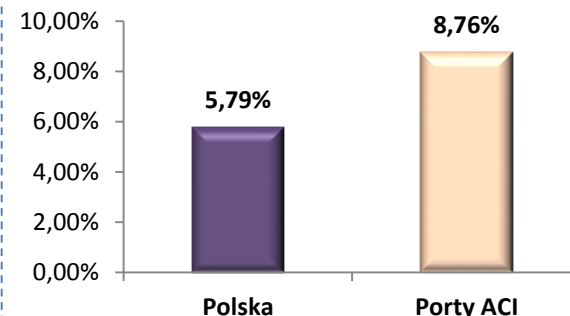
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*





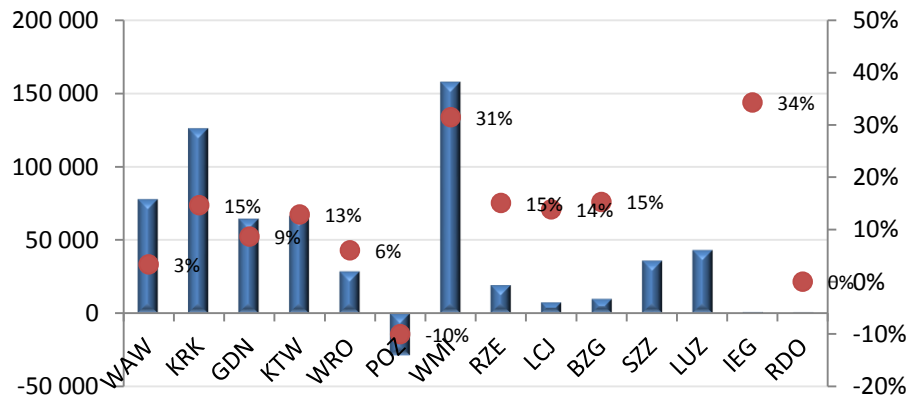
WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

Wysoka dynamika oferty przewoźników niskokosztowych pozwoliła pokryć straty wynikające ze znaczących spadków oferty PLL LOT i wycofania się z rynku Eurolot. Lukę tę częściowo wypełniła także Lufthansa.

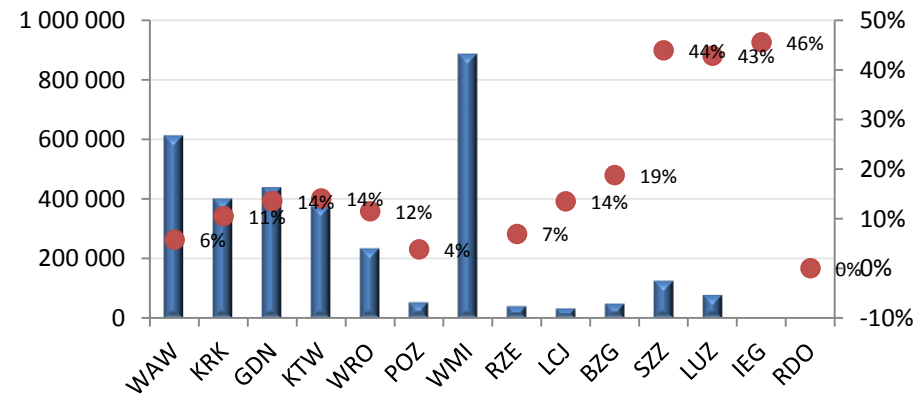
Warto również wspomnieć o dynamicznym rozwoju innych przewoźników sieciowych w Krakowie oraz o podejmowanych próbach realizacji połączeń przez mniejszych przewoźników sieciowych spoza ich baz operacyjnych, jak Czech Airlines czy Adria Airways. Z kolei, w przypadku lotniska Chopina w Warszawie, dynamika w czwartym kwartale wyniosła 3%, a w całym roku 6% i była nieco niższa niż w przypadku porównywalnych portów ACI (wykres ze str. 8).

Również w przypadku lotniska Chopina w Warszawie największe wzrosty nastąpiły dzięki przewoźnikom LCC. W czwartym kwartale największe wzrosty ilościowe odnotował Wizzair, a w dalszej kolejności czarterowy Small Planet oraz Lufthansa i Aeroflot. Wizzair odnotował największe wzrosty również w całym roku. Na kolejnych miejscach pod tym względem uplasowali się natomiast Small Planet Airlines, Norwegian i Brussels Airlines. Warto zauważyć, że przewoźnicy sieciowi zarówno w czwartym kwartale jak i łącznie w 2015 roku obsłużyli o 1% mniej pasażerów. Tu w dalszym ciągu jest odczuwalna restrukturyzacja siatki PLL LOT oraz wycofywanie się z rynku Eurolotu. Warto jednak podkreślić, że ci przewoźnicy nadal przeważają w warszawskim porcie, a ich udział wynosi 67%.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



Źródło: ULC

■ Wartościowo ● Procentowo

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

■ Wartościowo ● Procentowo

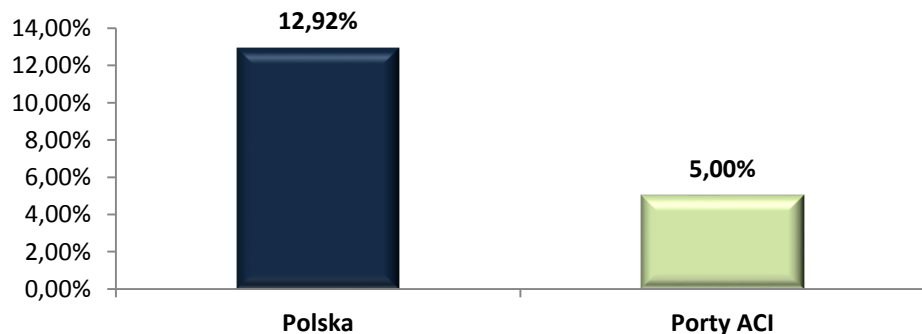


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

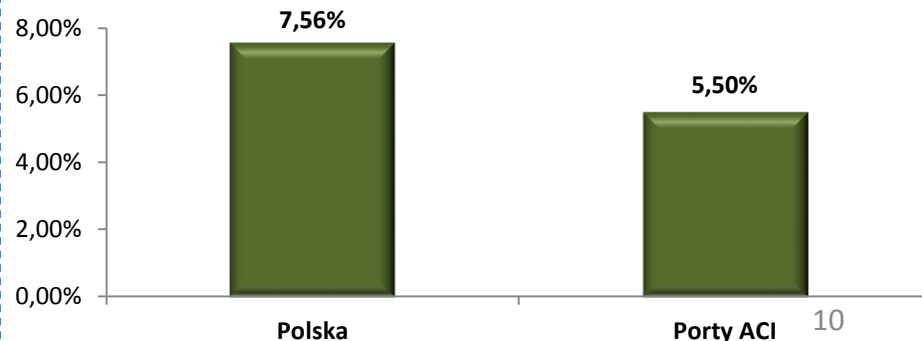
W 2015 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+13%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 7% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). Wyniki te dla czwartego kwartału wyniosły odpowiednio +12% i +5%. Do wzrostu w całym ruchu międzynarodowym przyczyniły się przewozy regularne. Pod względem ilościowym największe wzrosty odnotowali przewoźnicy LCC tj. Wizzair, Ryanair i w znacznie mniejszym stopniu czarterowy Small Planet Airlines, niskokosztowy Norwegian, oraz sieciowa Lufthansa. Wzrosty w przewozach w całym roku, jak w czwartym kwartale, nastąpiły nie tylko w związku ze wzrostem operacji, ale i dzięki zwiększeniu średniej liczby miejsc w samolotach o 4. Mimo to przewoźnikom udało się zwiększyć wskaźniki S/F i LF o 6 p.p. w całym roku oraz 3 p.p. w czwartym kwartale.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w 2015 roku kształtowała się na nieco wyższym poziomie niż w portach ACI. Polski rynek odnotował wzrost przewozów pasażerskich na poziomie 8%. O 3% z kolei spadła liczba operacji. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ten wzrost w przewozach był możliwy dzięki wzrostowi średniej wielkości samolotów o 7 miejsc pasażerskich (wzrost oferowania 5%). Wzrost na tym rynku był możliwy pomimo znacznych redukcji oferowania PLL LOT i wycofania się z rynku Eurolot, za sprawą dynamicznego przyrostu oferty Ryanair. Relatywnie niewielki wzrost tego przewoźnika w samym czwartym kwartale nie zdołał jednak zrekomensować spadków PLL LOT i Eurolot. W efekcie czwarty kwartał przyniósł nie tylko spadek liczby operacji o 9%, ale i liczby przewiezionych pasażerów o 7%, a samo oferowanie spadło o 11%. Warto również podkreślić, że przy całorocznym wzroście w przewozach rynek zdołał zwiększyć wskaźnik S/F (+1 p.p.) i LF (+2 p.p.).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



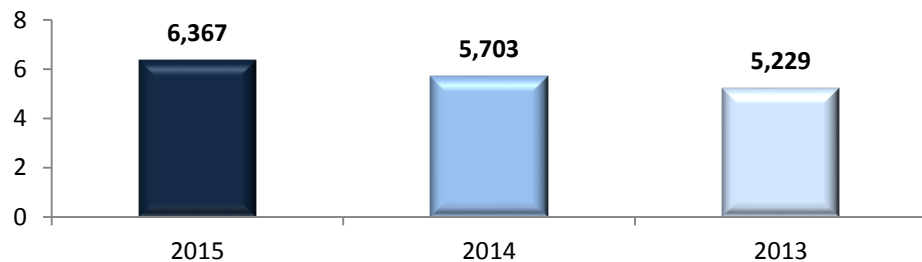


PRZEWOZY REGULARNE

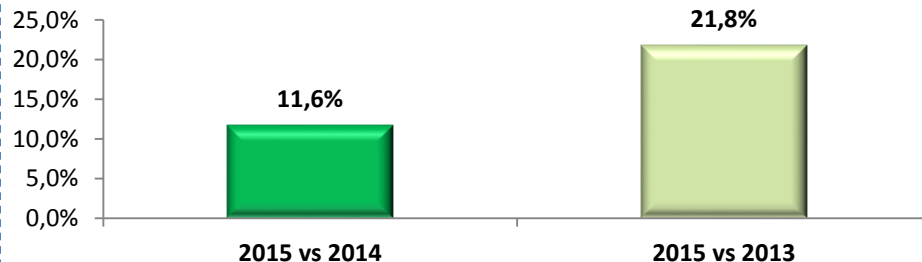
W 2015 polski rynek odnotował największy wzrost w przewozach regularnych (na poziomie +14%), głównie za sprawą operowania do Wielkiej Brytanii, Niemiec, Norwegii i Hiszpanii. Za wzrost ruchu na tych kierunkach w dużej mierze byli odpowiedzialni przewoźnicy tzw. niskokosztowi – Ryanair i Wizzair. Wyjątek stanowiły przewozy do Niemiec, gdzie do wzrostu przyczyniła się w największym stopniu sieciowa Lufthansa.

Warto odnotować, że rynek po raz kolejny zwrócił się w stronę tradycyjnych kierunków emigracji zarobkowej Polaków. Spadki do Wielkiej Brytanii i Irlandii z 2014 roku zostały z nawiązką odrobione, a przewoźnicy na tych kierunkach przewieźli ponad 1 mln pasażerów więcej niż rok wcześniej. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Szwajcarii, Stanów Zjednoczonych i Chorwacji. Na spadki w przypadku Szwajcarii i Chorwacji wpłynęło przede wszystkim wycofanie się z rynku Eurolotu.

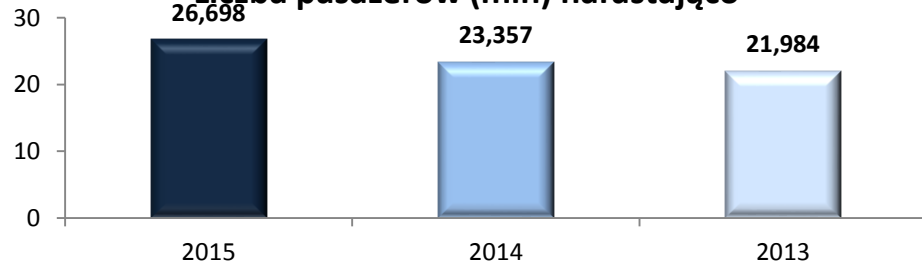
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



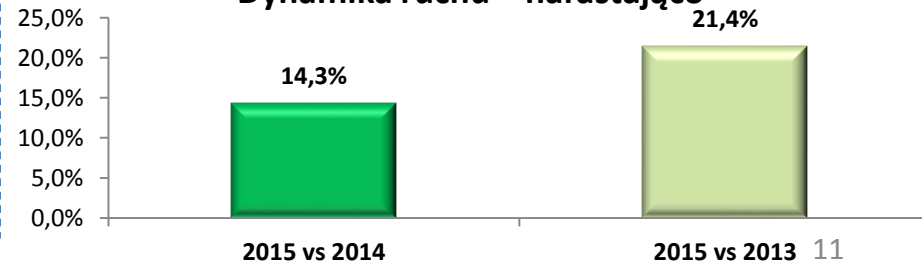
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

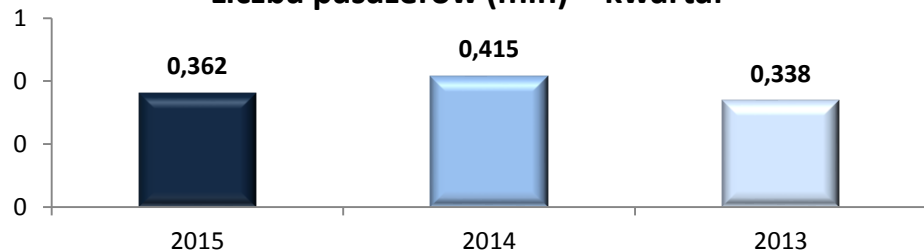




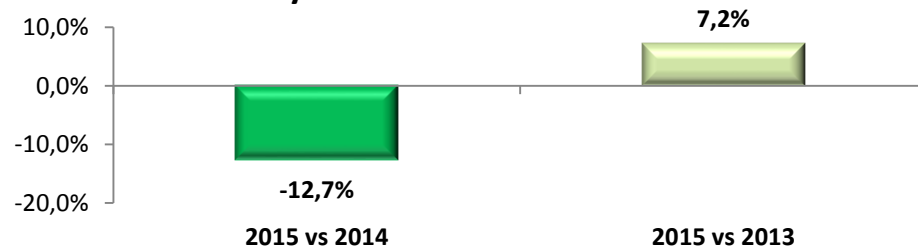
PRZEWOZY CZARTEROWE

W 2015 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył niemal tyle samo pasażerów co rok wcześniej. Po obiecujących wynikach z pierwszego kwartału, w drugim doszło do zahamowania wzrostów, natomiast w trzecim i czwartym do spadku ruchu kolejno o 2% i 13%. Sytuacja ta wynikała ze spadków w przewozach do krajów o niestabilnej sytuacji politycznej i zagrożonych atakami terrorystycznymi: Egiptu, Tunezji i Maroka. Warto odnotować, że znaczenie tych rynków w przewozach czarterowych z Polski istotnie zmalało. Podczas gdy udział tych kierunków w 2007 wynosił blisko 48%, obecnie zmalał on do 13%. Największymi beneficjentami tych zmian były kraje europejskie położone w rejonie Morza Śródziemnego i Czarnego: Grecja, Hiszpania, Bułgaria, Włochy i Portugalia. Co ważne, Egipt po udanym 2014 roku, stracił pozycję lidera przewozów czarterowych w sezonie zimowym na rzecz atlantyckich wysp Hiszpanii. Coraz większą popularnością cieszą się również zimowe kierunki dalekodystansowe, w szczególności rejon Karaibów, gdzie w 2015 roku przewozy wzrosły dwukrotnie. W 2015 roku największy wzrost ilościowy w przewozach czarterowych (przy wyłączeniu portu Zielona Góra, do którego były przekierowane operacje z Poznania w związku z remontem pasa startowego) zrealizował port Katowice-Pyrzowice, a następnie lotnisko w Warszawie, przez co porty te jeszcze zwiększyły swoją dominację na tym rynku. W pozostałych przypadkach doszło do spadków, a największe zanotował port w Krakowie, Rzeszowie oraz Wrocławiu (Poznań wyłączony z analizy w związku z remontem pasa startowego). Wśród przewoźników w dalszym ciągu liderem pozostaje Enter Air, choć widać, że w coraz większym stopniu przeznaczają swoją ofertę na rynki poza Polską, ponieważ mimo wzrostu floty zmniejszył przewozy o przeszło 60 tys. pasażerów. Największy wzrost nastąpił w przypadku Small Planet Airlines (+285 tys.) oraz Travel Service (+150 tys.). Do największego spadku doszło natomiast w przypadku PLL LOT. Analizując przewozy czarterowe w Polsce nie można zapomnieć o ofercie przewoźników LCC, którzy coraz chętniej latają do portów wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu turystycznego (np. wyspy greckie, czy porty południowej Hiszpanii, położone na wybrzeżu Morza Śródziemnego). Tego typu ruch zwiększył się o 26%. Liderem pod względem kierunków wakacyjnych pozostał Ryanair, choć w 2015 roku to Wizzair bardziej zwiększył przewozy na tych kierunkach.

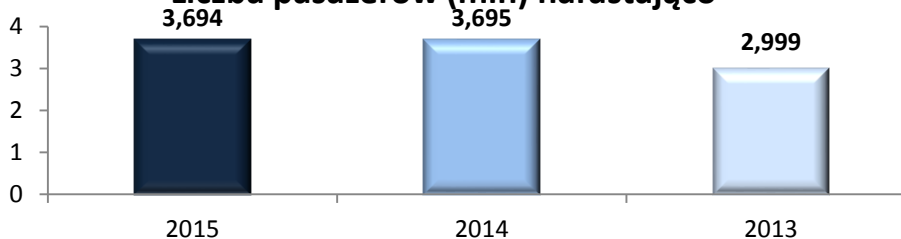
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



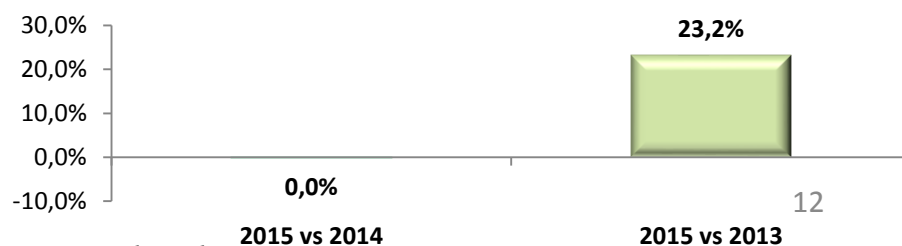
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



Źródło: ULC

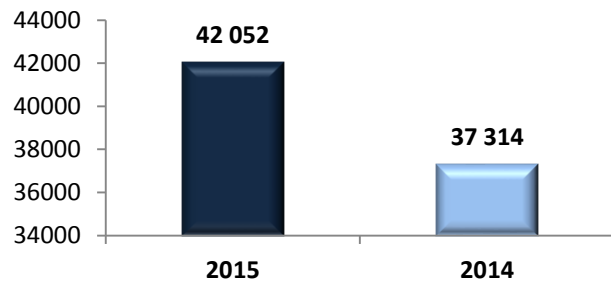
*Prosimy zwrócić uwagę na różnice w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



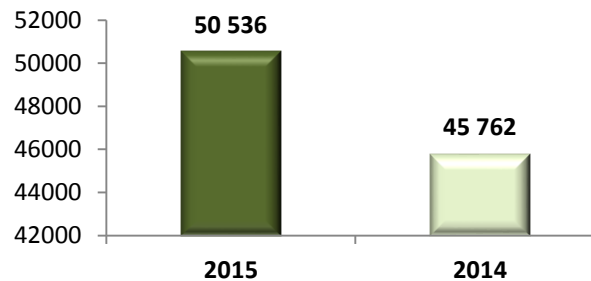
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W 2015 roku rynek odnotował nieco wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 20 km. Co więcej, dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata. Inaczej było w przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, który ostatecznie był o 3 p. p. niższy niż wzrost RPKM, choć i w tym przypadku dynamika ASKM była znacznie lepsza od wyników europejskich i światowych. Ostatecznie dynamika RPKM wyniosła 13% a dynamika ASKM 10%. Ponadto warto wskazać, że wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc o 2 p. p. Co ważne, przewoźnicy zdołali skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim niż miało to miejsce na rynku europejskim i światowym.

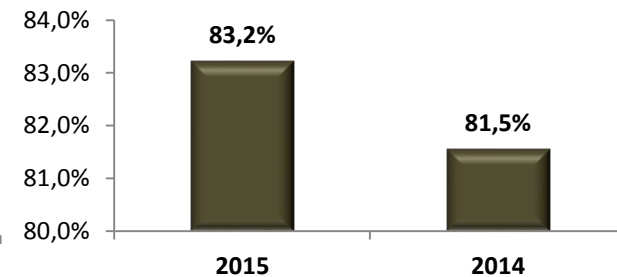
RPKM (mln) – narastająco*



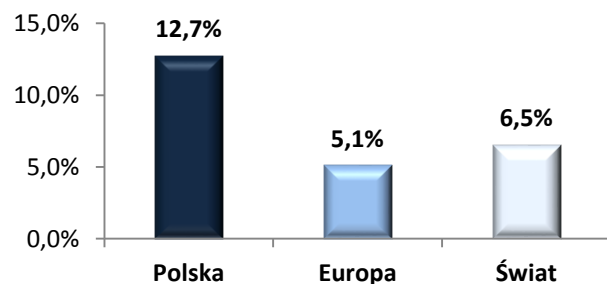
ASKM (mln) – narastająco*



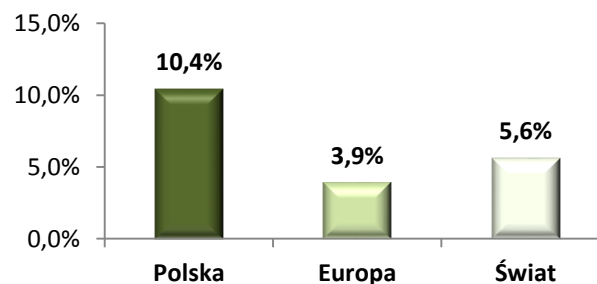
LF- narastająco*



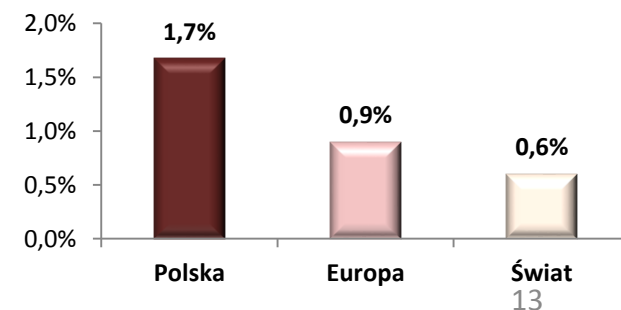
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

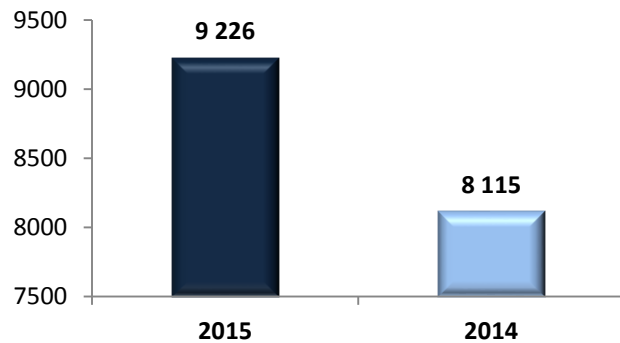




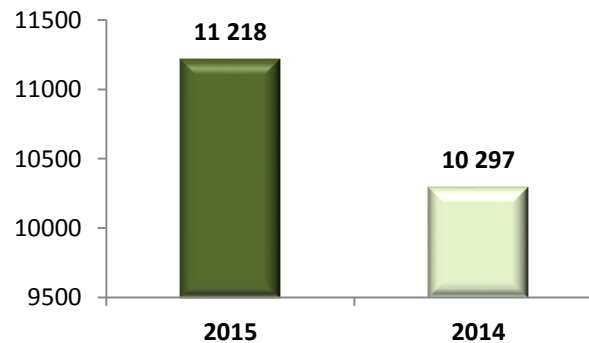
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W czwartym kwartale różnica pomiędzy RPKM i ASKM była wyższa niż dla całego roku i wyniosła 5 p. p. (wzrost RPKM wyniósł 14%, a ASKM 9%). Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł natomiast o 3 p. p. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o ok. 51 kilometrów.

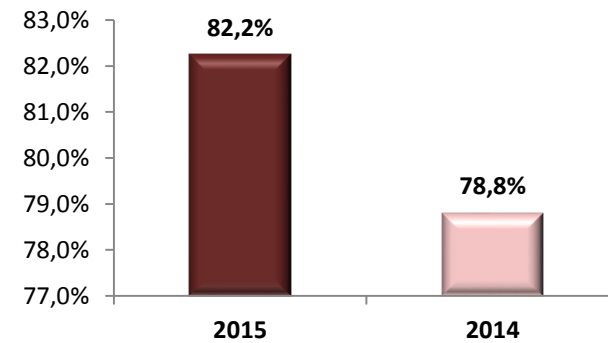
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



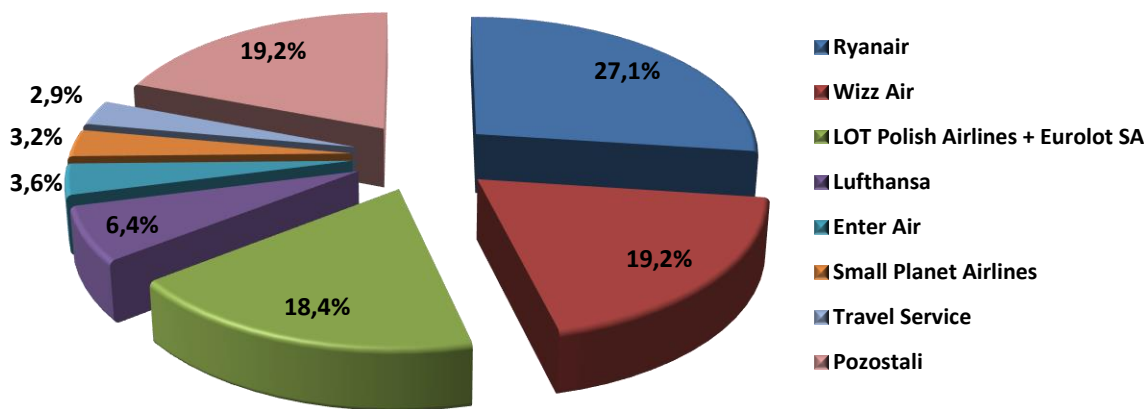


PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

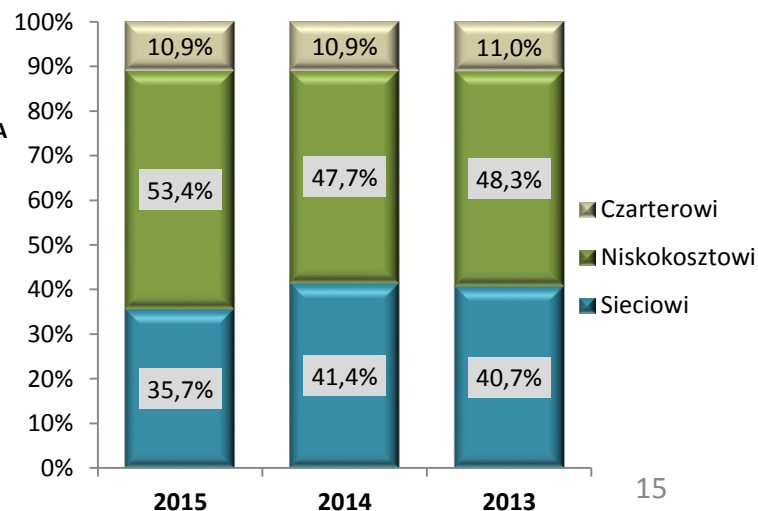
W całym 2015 roku doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników sieciowych. Te zmiany wynikają ze znacznie różniących się dynamik ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych, które wyniosły odpowiednio 26% i -4%. Znaczące różnice pomiędzy dynamiką ruchu obu tych typów przewoźników występowały w zasadzie w każdym kwartale 2015 r. Warto też zauważyć, że przewoźnicy sieciowi uzyskali dodatnią dynamikę ruchu tylko w pierwszym kwartale 2015 r.

W 2015 roku wśród liderów wzrostów znaleźli się zarówno przewoźnicy czarterowi, sieciowi i niskokosztowi. Największe wzrosty, przekraczające 1 mln pasażerów, osiągnęli Ryanair i Wizzair. Czterech przewoźników uzyskało natomiast wyniki przekraczające 100 tys. pasażerów: Small Planet Airlines, Norwegian, Lufthansa i Travel Service. Największe spadki ruchu odnotował natomiast PLL LOT. Ponadto Eurolot wycofał się z rynku. W samym czwartym kwartale analogicznie do całego roku, dominowali Ryanair i Wizzair, a na dalszych miejscach uplasowali się Easy Jet, Lufthansa i Small Planet Airlines.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego



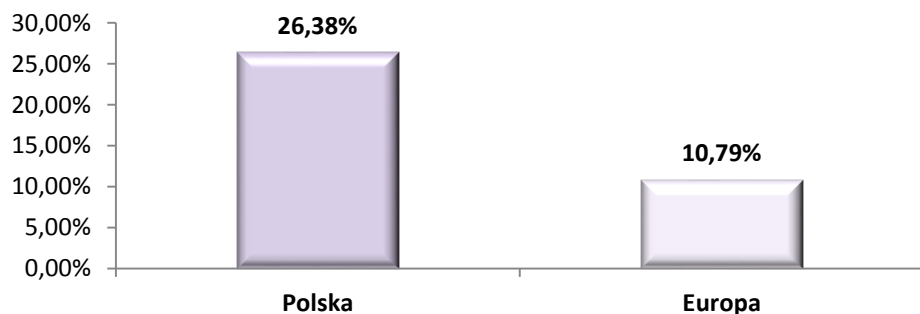


PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

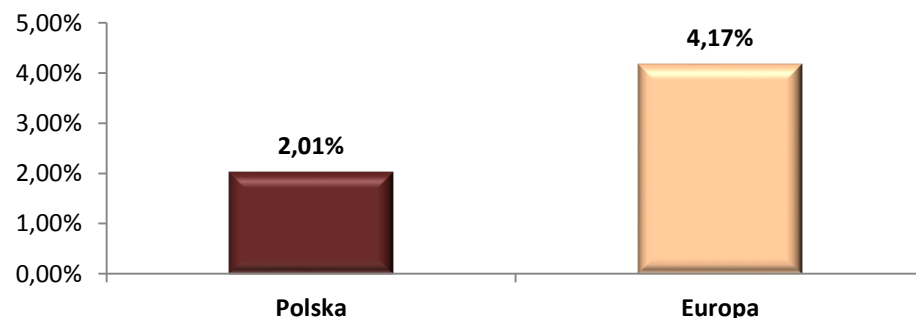
W 2015 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali znacznie wyższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Jednocześnie udało się im również podwyższyć, choć w nie tak znacznym stopniu jak w Europie, współczynnik LF. Wzrost LF o 2 p. p. (w całym roku jak i w czwartym kwartale) był możliwy dzięki zwiększeniu oferowania mierzonego współczynnikiem ASKM o 28% i jednocześnie zwiększeniu RPKM o 31%. W całym roku przewoźnicy ci zrealizowali 26% wzrost przewozów, a w samym czwartym kwartale 22% względem analogicznych okresów poprzedniego roku. Warto również dodać, że w 2015 roku przewoźnicy LCC zwiększyli długość średniego odcinka o 39 km (w całym roku o 84 km).

Zarówno w czwartym kwartale jak i w całym 2015 roku, największy wzrost zanotował Ryanair. Przewoźnik obsłużył ponad 1,6 mln pasażerów więcej. Największy, 52% wzrost zrealizował w porcie lotniczym Warszawa/Modlin. Bardzo dobre wyniki pod względem ilościowym osiągnął również w Krakowie, Wrocławiu i Gdańsku. Jak widać, przewoźnik podobnie jak przed rokiem, przede wszystkim umacniał swoją pozycję w kluczowych dla siebie portach w Polsce, gdzie posiada największą przewagę nad swoim największym konkurentem na tym rynku, jakim jest Wizzair. Podobną strategię realizował również ten przewoźnik. Największe wzrosty zrealizował na lotnisku Chopina, w Gdańsku i Katowicach. Warto też odnotować, że w Lublinie osiągnął przeszło dwukrotny wzrost. Jedynym rynkiem, o który przewoźnicy ci walczą wyraźnie między sobą to północna Polska. Wizzair wprawdzie wciąż dominuje w Gdańsku, a przyrost jego przewozów w tym porcie był większy niż Ryanaira, to jednak irlandzki przewoźnik zwiększył również znacząco ruch na tym lotnisku. Obaj przewoźnicy zwiększyli też łącznie o blisko 70% przewozy w Szczecinie. Pozostali przewoźnicy, którzy uzyskali istotne wzrosty to: Norwegian, Easy Jet oraz Vueling. Dynamiczne wzrosty Ryanaira i Wizzaira spowodowały, że ci dwaj przewoźnicy umocnili swoją pozycję na polskim rynku.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*



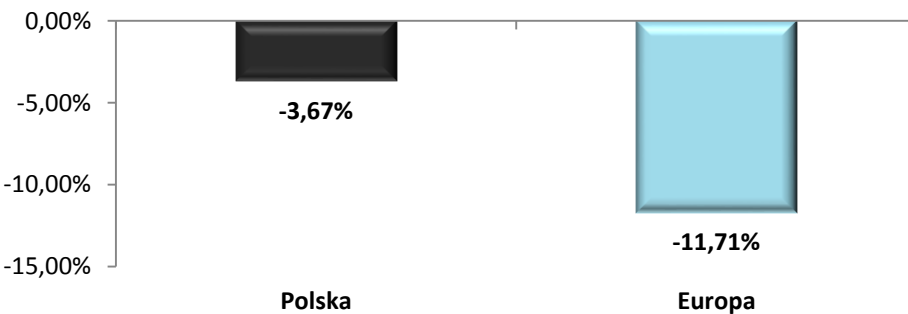


PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

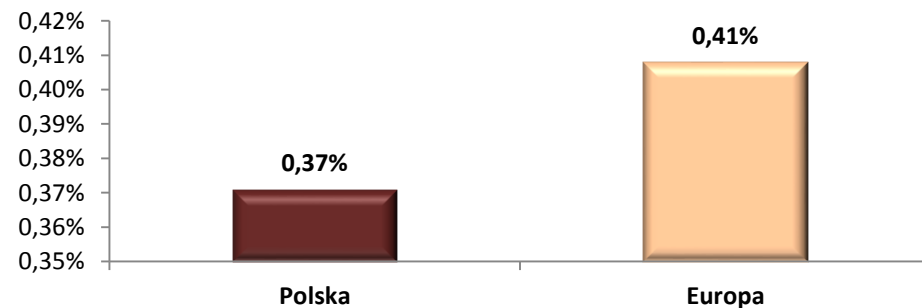
W 2015 roku dynamika ruchu zarówno w przypadku przewoźników sieciowych w Polsce jak i przewoźników zrzeszonych w AEA była ujemna. Na taki wynik miały wpływ przede wszystkim przewozy w ostatnich trzech kwartałach. Doszło w tym okresie do spadku liczby operacji. W następstwie tego, oferowanie miejsc pasażerskich w 2015 roku spadło o 4%. Przewoźnicy zdążyli jednak nieznacznie zwiększyć współczynnik wypełnienia miejsc (S/F się nie zmienił). O blisko 27 km zmniejszyła się również średnia długość odcinka lotu w całym roku. W czwartym kwartale przewoźnicy sieciowi wprawdzie odnotowali spadek ruchu, ale wyraźnie, o 3 p. p. zwiększyli współczynnik wypełnienia miejsc.

Największy wpływ na zmiany na rynku przewoźników sieciowych w Polsce miała w dalszym ciągu redukcja połączeń PLL LOT oraz wycofanie się z rynku EuroLOT. Straty z tytułu mniejszego ruchu zostały częściowo zrekomensowane przede wszystkim przez Lufthansę, Brussels Airlines, British Airways oraz KLM. Warto również odnotować, że część mniejszych portów próbowała rozwijać swoją siatkę połączeń, w oparciu o operacje zagranicznych przewoźników sieciowych, głównie na połączeniach pomijających ich bazy operacyjne. W przypadku Radomia (Air Baltic i Czech Airlines), Rzeszowa (Czech Airlines) oraz Łodzi (Czech Airlines) próby te okazały się nieskuteczne. Tego typu połączenia przetrwały tylko w przypadku Łodzi i Adrii Airways (Monachium i Amsterdam). Kolejnym zjawiskiem wartym odnotowania jest fakt, że znaczący, europejscy przewoźnicy sieciowi coraz chętniej otwierają połączenia do polskich portów regionalnych. Najbardziej skutecznego pod tym względem okazał się Kraków, który przyciągnął do siebie British Airways oraz KLM. Warto też odnotować operacje Finnair z Gdańska.

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