



ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W PIERWSZYM KWARTALE 2016 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, czerwiec 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 pierwszym kwartale 2016 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W pierwszych miesiącach roku doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji jak i współczynnika wypełnienia miejsc. Polski rynek odnotował też zwykle lepsze wyniki od rynków europejskich i światowych. Tym dobrym rezultatom towarzyszyły znaczące zmiany, które dotyczyły zarówno przewozów i udziału poszczególnych przewoźników na rynku, jak i obsługiwanych przez nich kierunków. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w ruchu regularnym. Z kolei w przypadku czarterów podobnie jak w czwartym kwartale 2015 roku doszło do znacznego zahamowania ruchu. W dalszym ciągu bardzo dobre wyniki odnotowali przewoźnicy LCC w szczególności Ryanair i Wizzair, którzy byli jednymi z głównych motorów wzrostu w polskich portach lotniczych. Ponadto dzięki wygaśnięciu ograniczeń w siatce połączeń (wprowadzonych w związku z przedstawionym w 2013 roku Komisji Europejskiej Planem Restrukturyzacji Spółki), PLL LOT zwiększył oferowanie i otworzył kilkanaście połączeń, przez co również wygenerował 17% wzrost liczby pasażerów. Warto również wskazać, że w pierwszym kwartale prawie żaden port nie miał ujemnej dynamiki ruchu (nieznaczny spadek był tylko w przypadku lotniska Zielona Góra- Babimost).

Przewozy pasażerskie w pierwszym kwartale 2016 roku w Polsce zwiększyły się o 13%, w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku. Dobre wyniki ruchu lotniczego miały miejsce przy niższej dynamice liczby operacji (+7%). W tym czasie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 94 do 99 pasażerów), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów o ok. 3 miejsca oraz współczynnika wypełnienia miejsc w samolocie o 2 p.p. (SF także 2 p.p.) w stosunku do pierwszego kwartału 2015.

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w pierwszym kwartale 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 lotniska 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 (+14%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Dobre wyniki odnotowano także w przewozach krajowych (+6%), chociaż kształtowały się one na nieco niższym poziomie w porównaniu do portów ACI.



PODSUMOWANIE

Liderami wzrostu, pod względem ilościowym w pierwszym kwartale były porty Warszawa/Modlin, Kraków oraz Chopina w Warszawie. Wszystkie wymienione lotniska osiągnęły wzrosty na poziomie ok. 150 tys. pasażerów.

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

W pierwszym kwartale 2016 roku, polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka o 54 km. Dynamika ta była też wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku była także wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym. Polski rynek odnotował też wzrost wskaźnika LF, który był także wyższy niż wzrost osiągnięty w Europie i na świecie.

W pierwszym kwartale 2016 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 pierwszym kwartale wzrosła o 20%, o tyle w przypadku sieciowych wzrosła o 8%. Najwyższe dynamiki wśród przewoźników LCC uzyskali Ryanair i Wizzair. Dobre wyniki zanotował również Easy Jet. Norwegian z kolei, po zdecydowanej ekspansji w poprzednich kwartałach znacznie zmniejszył oferowanie. W przypadku przewoźników sieciowych największe wzrosty ilościowe miał PLL LOT, a następnie KLM i Lufthansa.

Słabe wyniki w pierwszym kwartale odnotowali przewoźnicy czarterowi, w przypadku, których ruch spadł o 23%. Warto wskazać, że Enter Air nie mógł pochwalić się już największą liczbą obsłużonych pasażerów w Polsce. Podobnie jak w poprzednich trzech kwartałach ubiegłego roku widać znaczne zahamowanie ekspansji tego przewoźnika w naszym kraju. W pierwszym kwartale miał on największe spadki w przewozach z Polski. W dalszej kolejności spadek odnotował również Small Planet. Nowym liderem w pierwszym kwartale, jeśli chodzi zarówno o liczbę obsłużonych pasażerów jak i wzrost ilościowy był Travel Service



PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

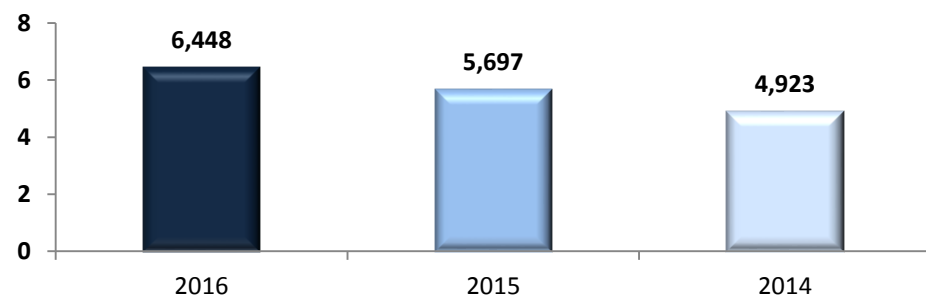
Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym kwartale 2016 roku ponad 6,4 mln pasażerów, co stanowi 13% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Wzrost w pierwszym kwartale był zatem o 3 p.p. wyższy od 4 kwartału 2015 roku. W pierwszym kwartale zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu o 54 km.

Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. W pierwszym kwartale wzrosły one o 7% (jeśli wyłączyć operacje bez przewozów pasażerów). Podobnie jak w przypadku pasażerów, dynamika wzrostu liczby operacji przewyższyła dynamikę odnotowaną w czwartym kwartale 2015 roku.

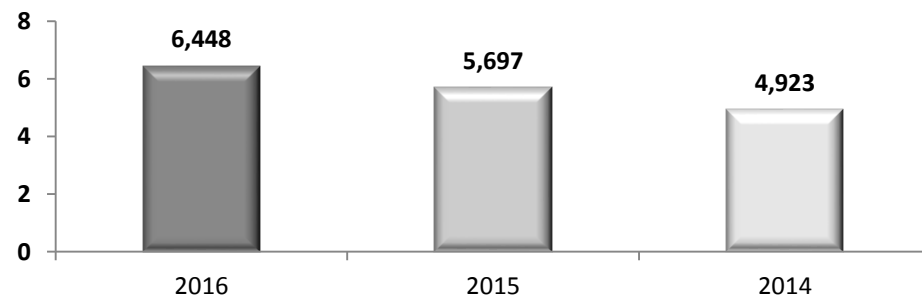
W pierwszym kwartale doszło też do znaczącego wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 10%, czyli o przeszło 4,6 p.p. więcej niż wyniosła dynamika dla czwartego kwartału 2015 r.

Utrzymał się również trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc. Seat factor (S/F) wyniósł w pierwszym kwartale 74%, czyli o 2 p. p. więcej niż w analogicznym okresie minionego roku, a LF 79%, co daje z kolei wynik o 2 p.p. lepszy.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





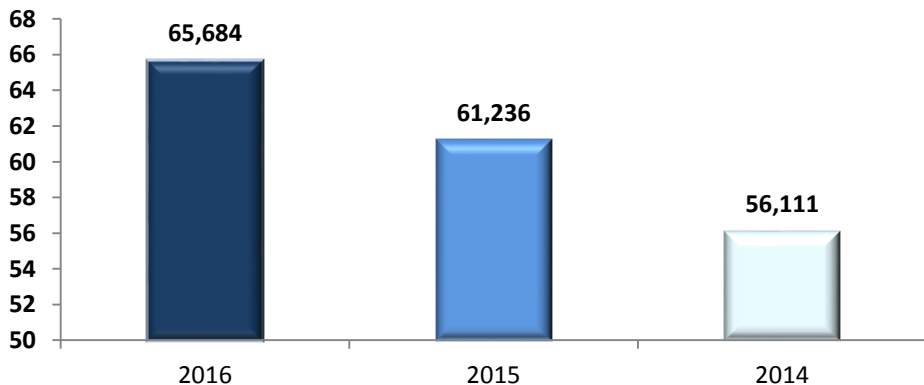
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

W pierwszym kwartale 2016 średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wyniosła 99. Wartość ta zwiększyła się zatem o 5 pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku.

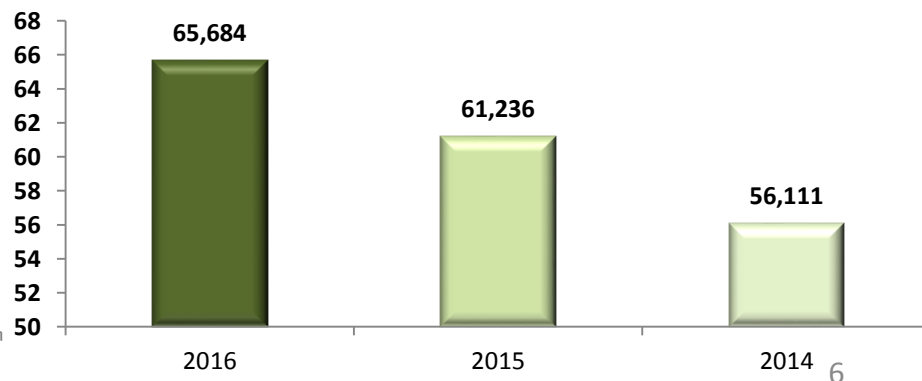
Warto wskazać, że zarówno przewoźnicy niskokosztowi jak i sieciowi zanotowali wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. W obu przypadkach na pokładach samolotów podróżowało średnio o 3 pasażerów więcej. Różnica polegała na tym, że w przypadku przewoźników niskokosztowych średnia ta wyniosła 143 pasażerów, a w przypadku sieciowych 65. W związku z powyższym S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł w pierwszym kwartale o 2 p.p. (1,8 p.p.), a sieciowych 1,4 p.p. (LF wyniósł 1 p.p.). Ponadto przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli oferowanie o 17%, a sieciowi o 6%.

Wyniki pierwszego kwartału 2016 pokazują, że rynek w drugiej części sezonu zimowego znacznie przyspieszył. Od stycznia do marca 2016 roku dynamiki wzrostu liczby operacji kształtowały się odpowiednio na poziomie 6, 9 i 7 %. W przypadku przewoźników niskokosztowych wzrosty były wyższe od przewoźników sieciowych i wyniosły kolejno 17, 18 i 17% (przewoźnicy sieciowi w styczniu nie odnotowali zmiany wielkości ruchu, natomiast w lutym i marcu osiągnęli wzrosty kolejno o 5 i 4%). Warto ponadto odnotować, że dynamiki ruchu zanotowane w pierwszych trzech miesiącach roku były wyższe od dynamik odnotowanych w pierwszej części sezonu zimowego 2015r.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*



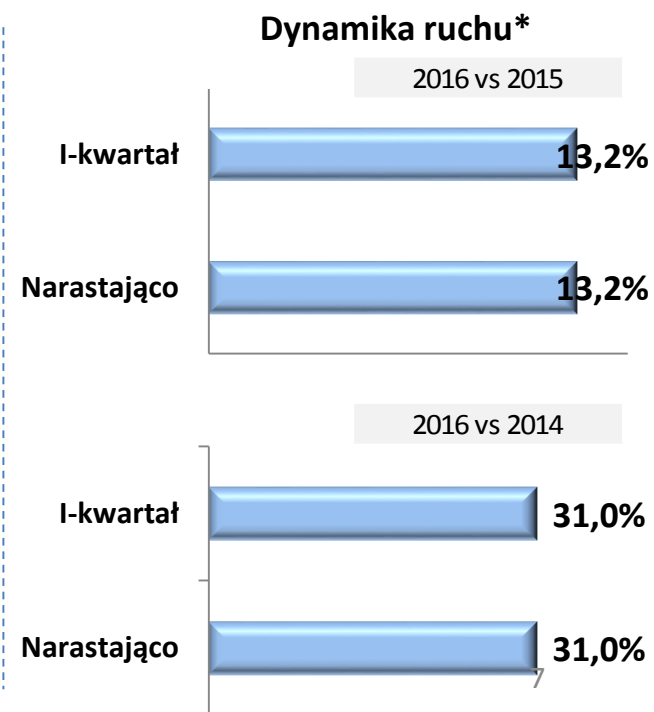
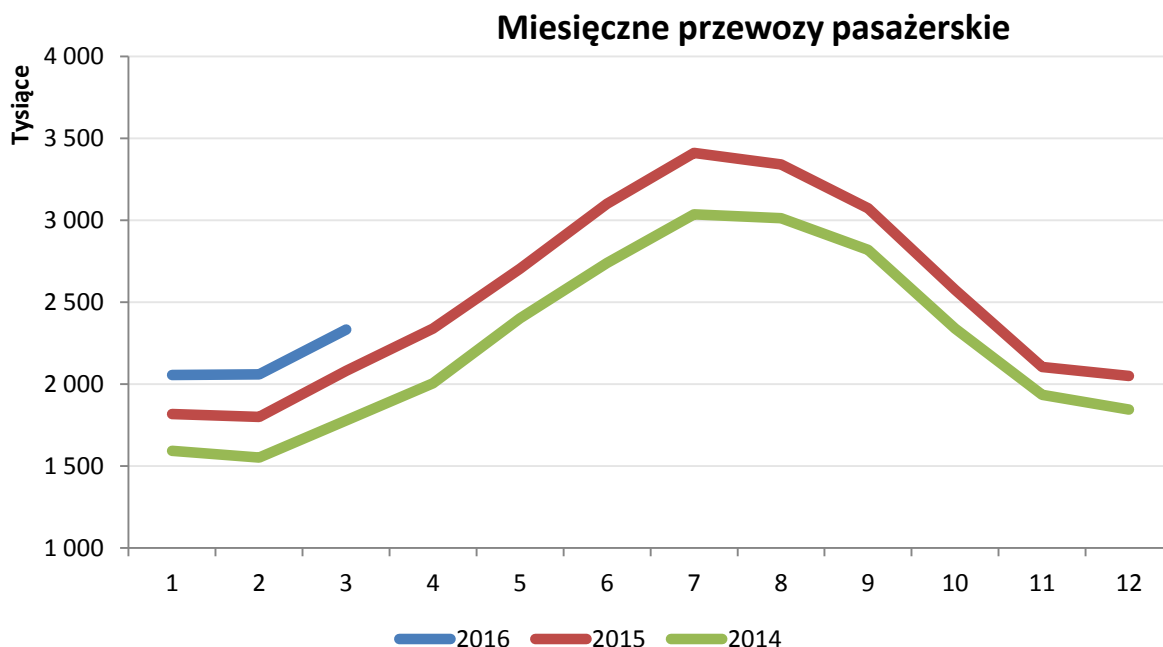


SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W pierwszym kwartale 2016 roku zaobserwowano spadek ruchu na rynku czarterowym o 20%. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami dynamika kształtowała się na różnym poziomie, choć we wszystkich trzech miesiącach 2016 roku można dostrzec wyraźną tendencję malejącą. Dynamika wzrostu ruchu od stycznia do marca była ujemna i wyniosła kolejno -18%, -20% i 23%.

Dynamika ruchu regularnego w ostatnich trzech miesiącach sezonu zimowego kształtowała się z kolei na poziomie 15%, 17% oraz 15%, odpowiednio dla stycznia, lutego i marca. Łącznie w pierwszym kwartale dynamika ruchu regularnego wyniosła 16% i była wyższa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku.⁸

W pierwszym kwartale dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI (+5,3 p.p.). Ponadto również porty regionalne osiągnęły łącznie wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI.



Źródło: ULC

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



WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej lotniska Warszawa/Modlin) liderem pod względem przewiezionych pasażerów w pierwszym kwartale było po raz lotnisko w Modlinie. Ruch w tym porcie wzrósł w pierwszym kwartale o 30%, co przełożyło się na ponad 154 tys. pasażerów obsłużonych więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Warto podkreślić, że również wysoki wzrost ilościowy odnotowało lotnisko Kraków- Balice (151 tys.), a następnie w Gdańsku-Rębiechowie i Katowicach- Pyrzowicach. Wśród pozostałych portów regionalnych należy wyróżnić lotnisko w Lublinie (najwyższy wzrost procentowy), gdzie ruch wzrósł dwukrotnie w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Warto także podkreślić, że oprócz nieznacznego spadku ruchu na lotnisku Zielona Góra- Babimost, wszystkie porty nie zanotowały ujemnej dynamiki w przewozach.

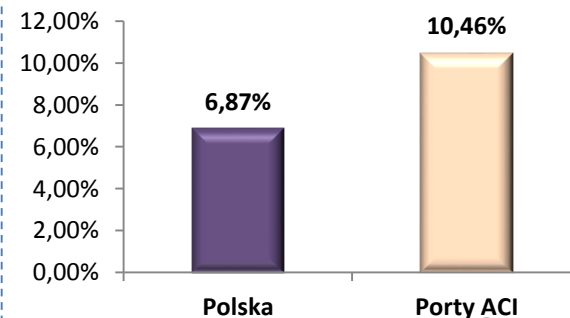
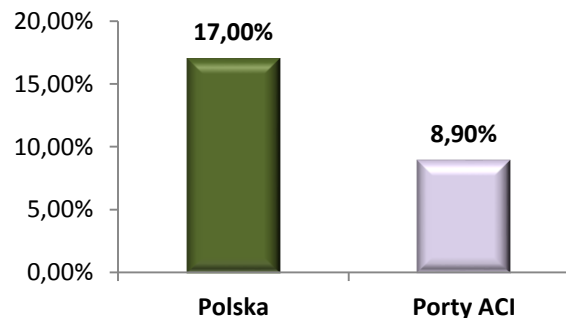
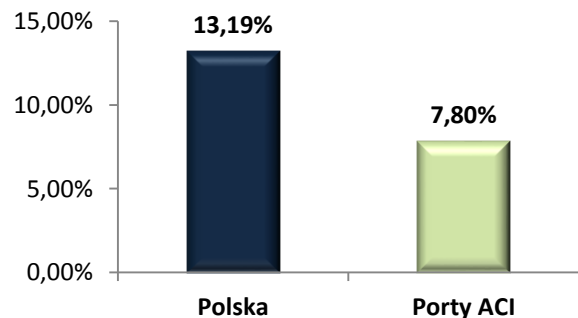
Na taki stan rzeczy wpłynęli przede wszystkim przewoźnicy niskokosztowi, na czele z Ryanair i Wizzair, którzy w portach regionalnych (z uwzględnieniem Warszawa/Modlin) zwiększyli przewozy o ponad 544 tys. pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Łącznie obaj wskazani przewoźnicy uzyskali w tym okresie 73% udział w rynku. Jeśli chodzi o Wizzair największe wzrosty ilościowe dotyczyły tras z/do Wielkiej Brytanii i Szwecji. W przypadku Ryanair była to Wielka Brytania, a następnie Hiszpania.

Przewozy w pierwszym kwartale 2016 roku w przypadku portów regionalnych wzrosły także dzięki przewoźnikom sieciowym (+6%). Tutaj na uwagę zasługuje PLL LOT, który zwiększając oferowanie o 16%, przewiózł ponad 30 tys. pasażerów więcej (na połączeniach krajowych). Warto również wspomnieć o dynamicznym rozwoju innych przewoźników sieciowych, np. KLM i British Airways w Krakowie (z którego z którego rozpoczęły regularne operacje w 2 kwartale 2015 r.), Finnair w Gdańsku (rozpoczął operacje również w 2 kwartale 2015 r.) oraz o podejmowanych próbach realizacji połączeń przez mniejszych przewoźników sieciowych spoza ich baz operacyjnych, jak Czech Airlines czy Adria Airways.

Dynamika całego rynku*

Dynamika portów regionalnych*

Dynamika WAW*





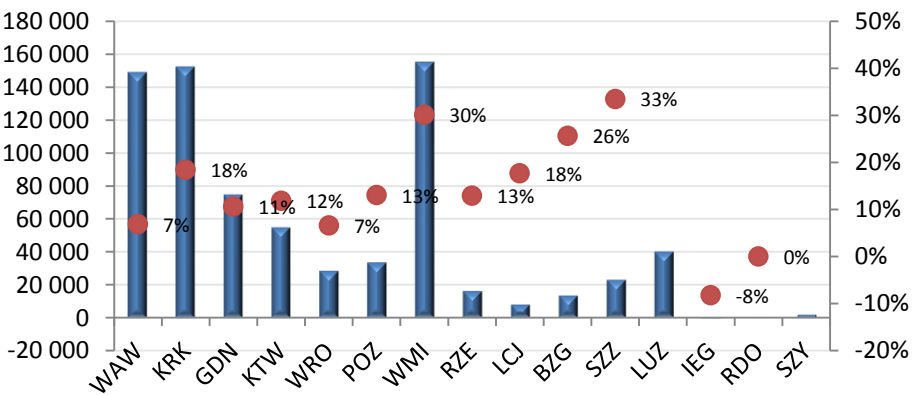
WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

Warto również pokreślić, że na wyniki wielu portów miały wpływ także spadki w ruchu czarterowym. Największy spadek ilościowy miał miejsce w przypadku lotniska Chopina w Warszawie (-32 tys.). Katowice to drugi największy po aglomeracji warszawskiej rynek czarterowy, który również odczuł turbulencje na rynku wynikające z niepewnej sytuacji w krajach popularnych w sezonie zimowym (ok 8 tys. mniej przewiezionych pasażerów). W dalszej kolejności największe spadki odnotowane były we Wrocławiu, Poznaniu i Gdańsku.

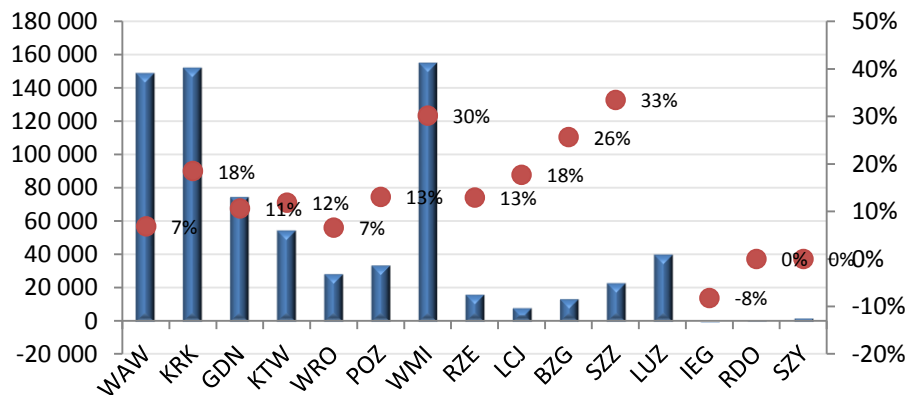
W przypadku lotniska Chopina w Warszawie łączna dynamika ruchu w pierwszym kwartale wyniosła 7% i była nieco niższa niż w przypadku portów ACI (wykres ze str. 8). Warto podkreślić, że wpływ na rozwój w porcie Chopina w Warszawie mieli zarówno przewoźnicy sieciowi (+9,1%) jak i niskokosztowi (+8,5%). Największy wzrost ilościowy (+159 tys.) w porcie uzyskał PLL LOT, który po wygaśnięciu ograniczeń dotyczących siatki połączeń mógł zwiększyć oferowanie i otworzył kilkanaście nowych kierunków. Ponadto nadal dynamicznie rozwijał się Wizzair (+60 tys.). Oprócz tych przewoźników silne wzrosty ilościowe odnotował Emirates, Lufthansa i Small Planet. Największe spadki z kolei były w przypadku Eurolotu, który wycofał się z rynku, a następnie Travel Service. Ponadto po okresie bardzo zdecydowanej ekspansji także Norwegian znacznie ograniczył oferowanie w warszawskim porcie.

Warto również podkreślić, że z początkiem roku Sprint Air rozpoczął regularne połączenia w porcie lotniczym Olsztyn - Mazury.

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

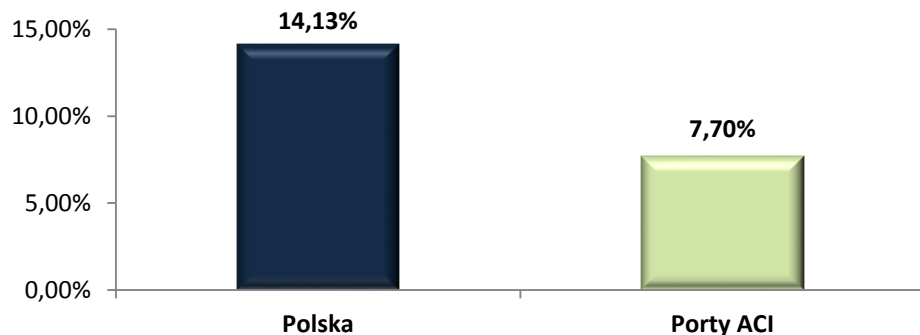


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

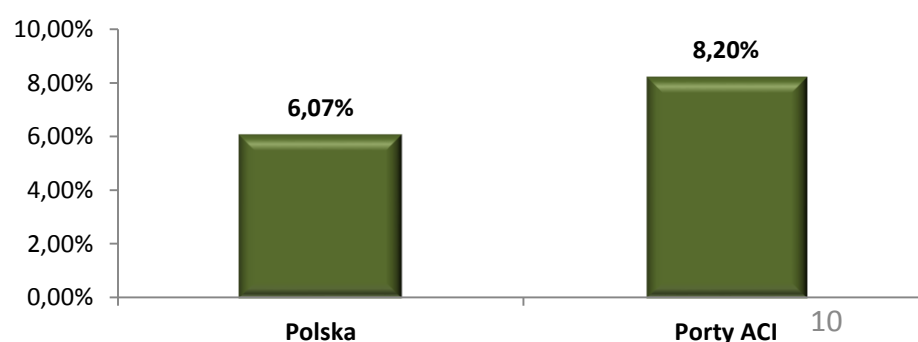
W pierwszym kwartale ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+14%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 10% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). Do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się przewozy regularne. Pod względem ilościowym największe wzrosty odnotowali przewoźnicy niskokosztowi Ryanair, Wizzair, a następnie sieciowy PLL LOT.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszym kwartale kształtowała się na niższym poziomie w porównaniu do portów ACI. Towarzyszył temu spadek liczby operacji o 4% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). Na ten wynik miało wpływ wycofanie się z rynku Eurolotu. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że pomimo spadku oferowania (spadek o 2 p.p.) rynek obsłużył o 5% więcej pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia wielkość samolotów wzrosła w tym czasie o 2 miejsca pasażerskie, wskaźniki S/F i LF wzrosły kolejno o 5 p.p. i 4 p.p. Rynek przewozów krajowych rozwinął się w szczególności za sprawą PLL LOT, który zwiększył ruch o przeszło 10%. Warto zauważyć, że przewoźnik ten rozpoczął w styczniu regularne operacje pomiędzy Krakowem, a Gdańskiem. Ryanair odnotował z kolei 20% udział w ruchu krajowym i uzyskał drugi w kolejności wynik w przewozach. Warto również odnotować, że z początkiem 2016 roku Sprint Air powiększył swoją siatkę rejsów krajowych o połączenie pomiędzy nowo otwartym lotniskiem Olsztyn- Mazury, a Krakowem. Wycofanie się z kolei z rynku Eurolotu wpłynęło na wyniki lotniska Bydgoszcz- Szwederowo, z którego w pierwszym kwartale nie były oferowane żadne loty krajowe.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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



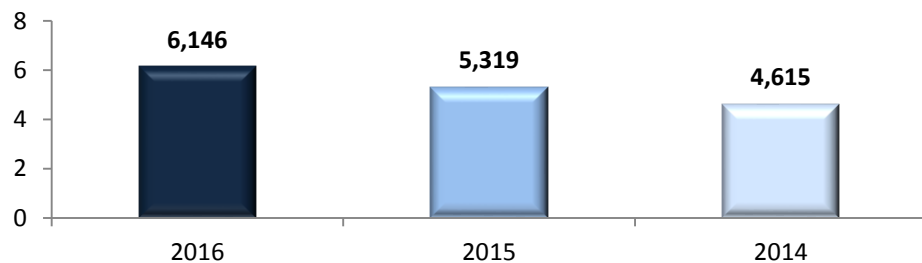
PRZEWOZY REGULARNE

W pierwszym kwartale 2016 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 827 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się łącznie na 16% wzrost ruchu. Podobnie jak w minionym roku największą popularnością w ramach przewozów regularnych w pierwszym kwartale cieszyła się Wielka Brytania. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe odnotowano w przypadku Niemiec, a następnie Norwegii i Hiszpanii. Wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze był zrealizowany przez przewoźników niskokosztowych. Warto nadmienić, że dotychczas wyjątek stanowiły przewozy do Niemiec, gdzie do wzrostu przyczyniała się w największym stopniu sieciowa Lufthansa. W pierwszym kwartale po raz pierwszy to Ryanair (operuje do Kolonii, Dortmundu i Dusseldorfu) odnotował największy wzrost ilościowy do tego kraju (Lufthansa pozostaje liderem pod względem wielkości obsługiwanego ruchu). Warto dodać, że do największych spadków doszło natomiast w przypadku Austrii i Serbii.

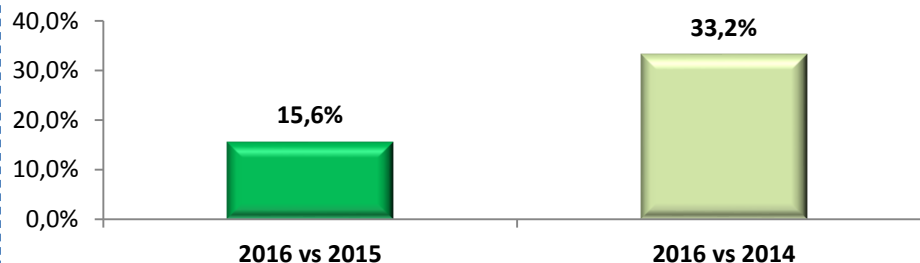
Należy podkreślić, że w pierwszym kwartale we wszystkich polskich portach lotniczych doszło do wzrostów przewozów. Jedyne i nieznaczny spadek zanotował port Zielona Góra- Babimost.

Warto również zaznaczyć, że przewoźnicy LCC obecnie posiadają 66% udziałów w międzynarodowych przewozach regularnych.

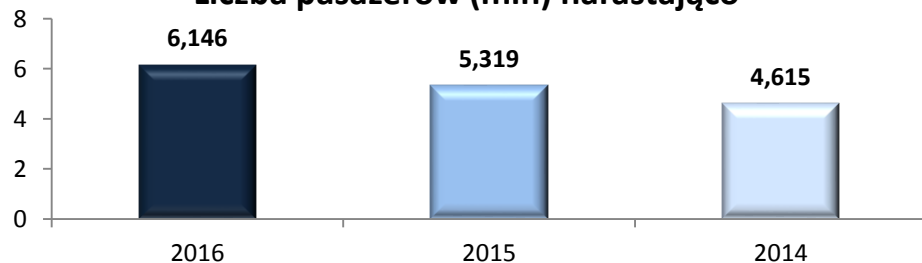
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



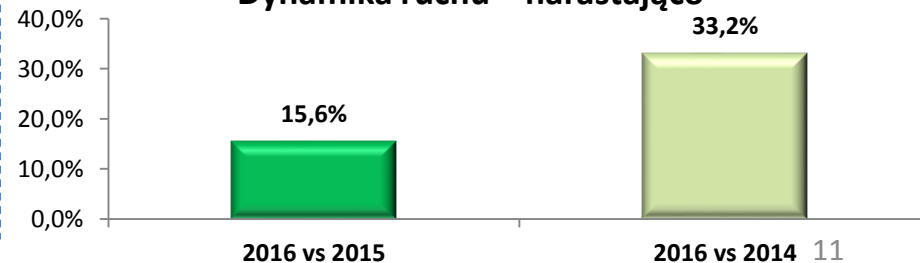
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



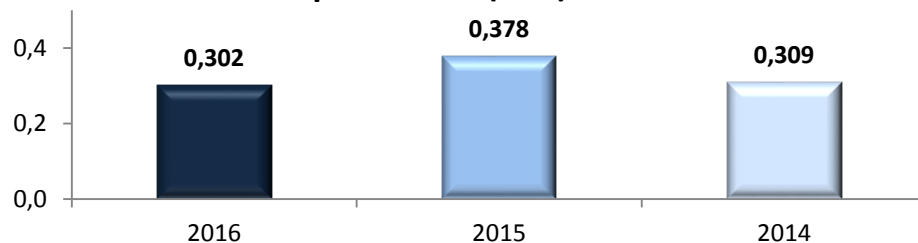


PRZEWOZY CZARTEROWE

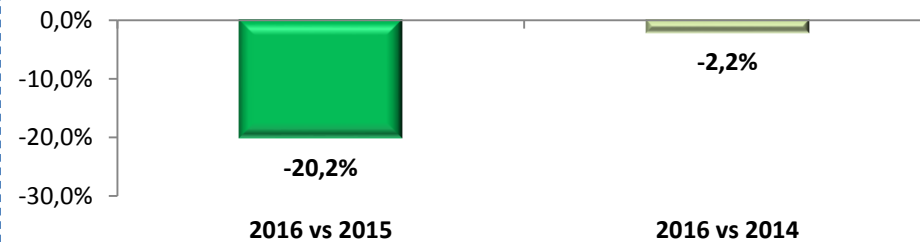
W pierwszym kwartale 2016 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 76 tys. pasażerów mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się łącznie na 20% spadek. Na ten wynik szczególnie wpłynęła redukcja przewozów do krajów o niestabilnej sytuacji politycznej i zagrożonych atakami terrorystycznymi. Wiodącym pod względem spadków był Egipt (-80 tys. pasażerów). Ponadto znaczne spadki nastąpiły kolejno w przypadku Izraela, Turcji oraz Maroka. Warto odnotować, że znaczenie tych rynków w przewozach czarterowych z Polski istotnie zmalało, a największymi beneficjentami tych zmian były kraje europejskie położone w rejonie Morza Śródziemnego jak Hiszpania (głównie wyspy Fuerteventura i Teneryfa), Włochy i Portugalia. Należy jednak wskazać, że i w tych przypadkach doszło do zmniejszenia przewozów. Coraz bardziej popularne stają się z kolei kierunki dalekodystansowe, w szczególności rejon Karaibów (najpopularniejsza Kuba). W porównaniu z pierwszym kwartałem 2015 roku ruch w tym kierunku wzrósł o 10%.

Mniejsze zainteresowanie przewozami czarterowymi w minionym kwartale wpłynęło na wyniki wszystkich portów, w których ten ruch się odbywał. Spadki w przewozach zanotowały niemal wszystkie lotniska. Wyjątek stanowił Rzeszów- Jasionka, w którym liczba obsłużonych pasażerów nieznacznie wzrosła. Należy jednak podkreślić, że port ten nie generuje dużego ruchu czarterowego. Wśród przewoźników nowym liderem na rynku stał się Travel Service, który przewiózł ok 9 tys. więcej pasażerów niż w analogicznym okresie poprzedniego roku (+11%). Enter Air z kolei nie tylko stracił pozycję lidera, ale również uzyskał największe spadki ilościowe w przewozach (-58 tys.) na polskim rynku. W dalszej kolejności największy spadek był w przypadku Small Planet. Analizując przewozy czarterowe w Polsce nie można zapomnieć o ofercie przewoźników LCC, którzy coraz chętniej operują do portów wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu turystycznego (np. Hiszpania, Grecja, Malta, Cypr). Tego typu ruch zwiększył się ponad 2,5 krotnie. Liderem pod względem kierunków wakacyjnych pozostał Ryanair, choć i Wizzair zwiększył przewozy na tych kierunkach.

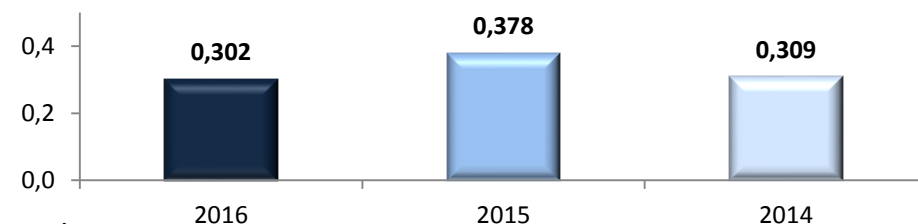
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



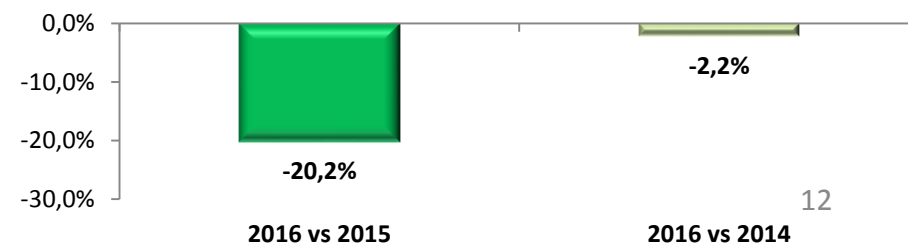
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

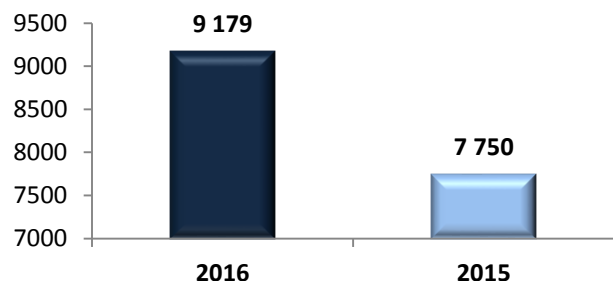




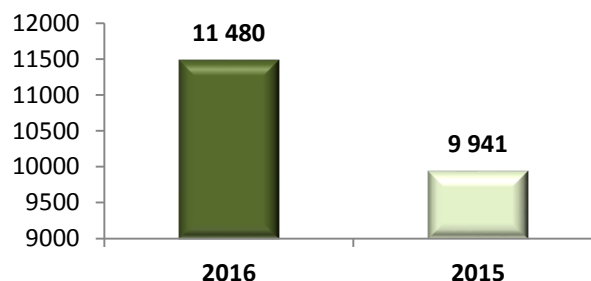
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W pierwszym kwartale 2016 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów (o 5,2 p.p.), głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 54 km. Co więcej, dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata. Podobnie było w przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM. Co ważne przewoźnicy zdołali skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym.

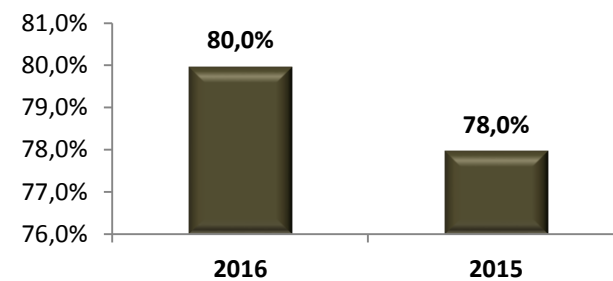
RPKM (mln) – narastająco*



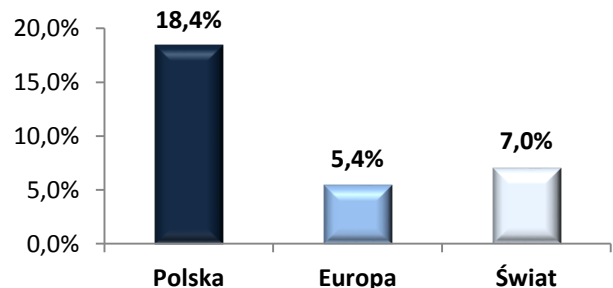
ASKM (mln) – narastająco*



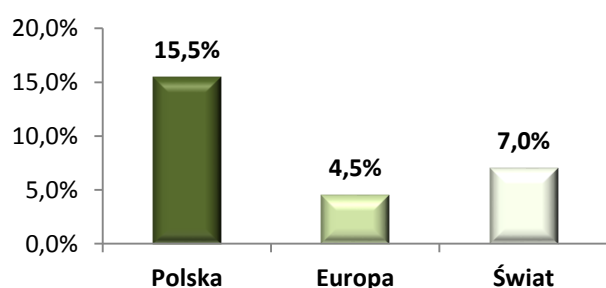
LF- narastająco*



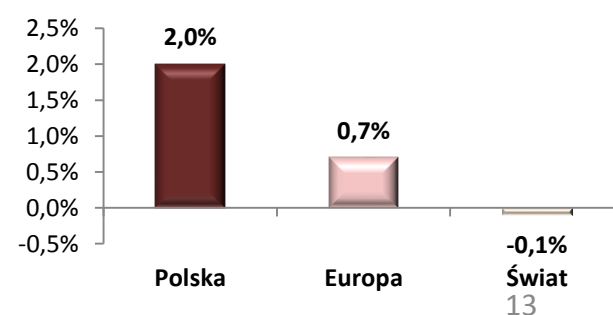
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

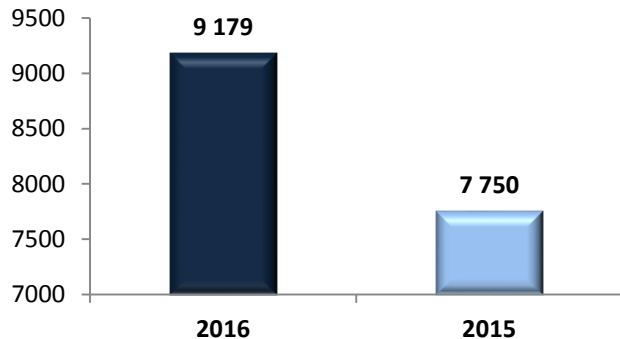




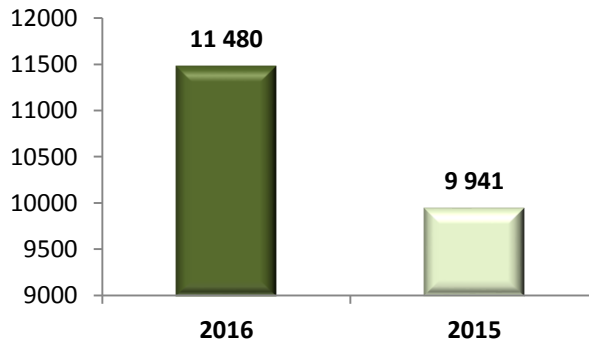
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W pierwszym kwartale różnica we wzroście pomiędzy RPKM a ASKM wyniosła 3 p. p. (wzrost RPKM wyniósł 18% i ASKM 15%). W efekcie współczynnik LF wzrósł 2 p. p. w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Z kolei średnia liczba miejsc w samolocie wzrosła o 3. Co ciekawe na świecie wzrost przewozów pasażerskich był na tym samym poziomie, co wzrost oferowania (wykresy ze str. 13), w efekcie, czego współczynnik LF praktycznie się nie zmienił, a w przypadku Europy wzrost przewozów pasażerskich był wyższy o 0,9 p.p. od wzrostu ASKM (LF wzrósł o 0,7 p.p.).

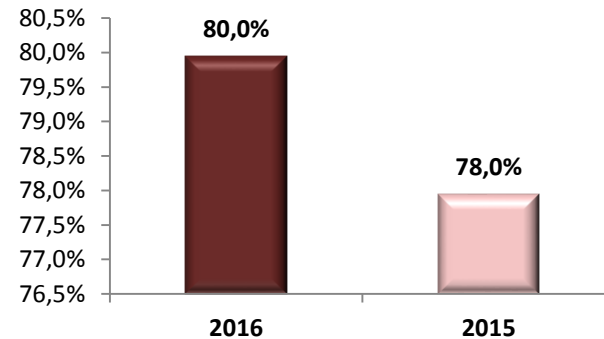
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



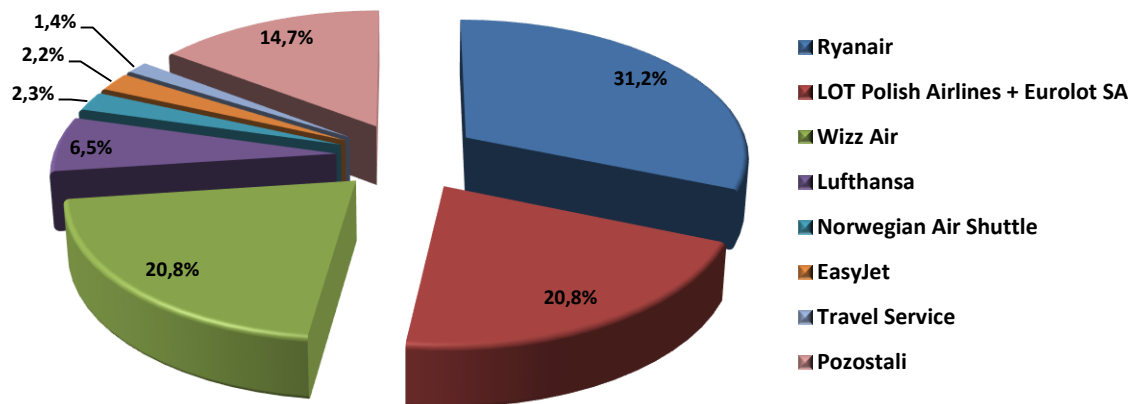


PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

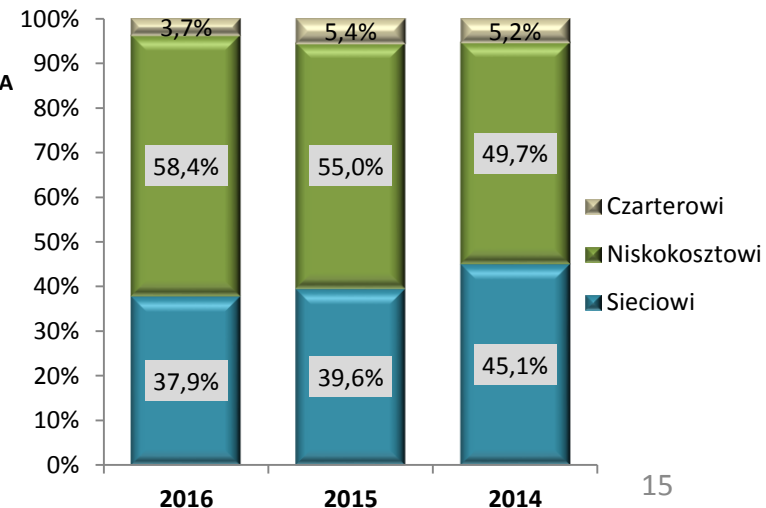
W pierwszym kwartale 2016 roku w Polsce doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Przewoźnicy niskokosztowi rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie (+20%) od swoich sieciowych konkurentów (8% wzrostu). Znaczny spadek nastąpił w przypadku przewoźników czarterowych (-23%).

Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w pierwszym kwartale, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi jak i czarterowi. Największy tj. 31% udział w rynku miał Ryanair. Drugim pod względem udziału w rynku był Wizzair. Obaj przewoźnicy osiągnęli też największe wzrosty ruchu. W dalszej kolejności pod względem udziału w rynku uplasował PLL LOT, który po dwóch latach redukcji połączeń z początkiem stycznia 2016 r. rozwinął siatkę połączeń. Warto również zanotować, że poza wymienionymi przewoźnikami znaczące wzrosty ruchu odnotowali także: Easy Jet, KLM oraz Lufthansa. Wśród przewoźników czarterowych jedynie Travel Service zdołał nieco bardziej zwiększyć liczbę pasażerów (wzrost ruchu o 11%). Największe spadki były w przypadku Eurolotu, który wycofał się z rynku, a następnie Enter Air, który znacznie ograniczył ofertę do krajów ofertę na polskim rynku.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

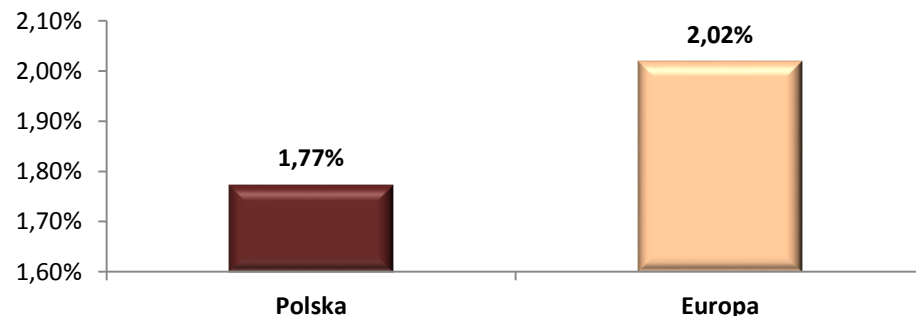
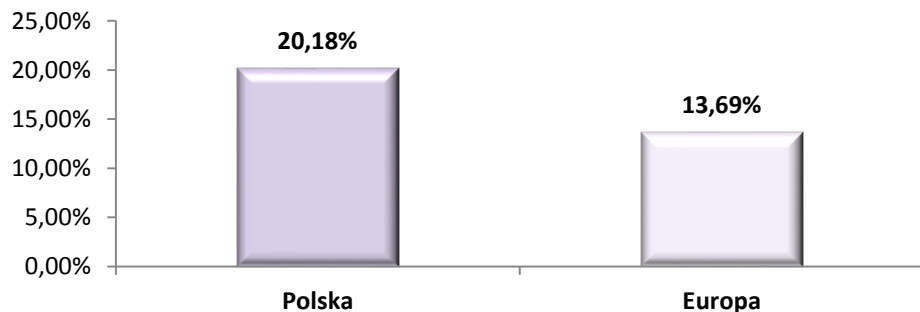
W pierwszym kwartale 2016 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali znacznie wyższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Jednocześnie, przewoźnicy niskokosztowi w Polsce uzyskali niewiele niższy wzrost współczynnika LF w porównaniu z wynikami dla całej Europy (0,25 p. p.). Warto zauważyć, że podczas gdy przewoźnicy LCC w Polsce zwiększyli przewozy (RPKM) o 29%, to zwiększyło się również znacząco oferowanie mierzone współczynnikiem ASKM (+27%).

Współczynnik LF był z kolei w pierwszym kwartale o 1,7 punktu procentowego wyższy od analogicznego kwartału poprzedniego roku. (S/F wzrósł o 2 p.p.). Warto również dodać, że w tym okresie wzrosła o 87 km średnia długość odcinka.

W pierwszym kwartale podobnie jak w ostatnich trzech miesiącach 2015 roku, największy wzrost wśród przewoźników niskokosztowych zanotował Ryanair. Przewoźnik obsłużył ponad 336 tys. pasażerów więcej. Największy, 30% 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 w poprzednich okresach, przede wszystkim umacniał swoją pozycję w kluczowych dla siebie portach w Polsce, gdzie posiada największą przewagę. Podobną drogą podążał Wizzair. Ten przewoźnik obsłużył 267 tys. więcej pasażerów, a największe wzrosty zrealizował na lotnisku Chopina w Warszawie, Gdańsku-Rębiechowo i Katowice- Pyrzowice . Warto też odnotować, że w Lublinie osiągnął 2,5 krotny wzrost. Warto zwrócić uwagę na konkurencję pomiędzy tymi przewoźnikami w północnej Polsce. W Gdańsku wciąż dominował Wizzair, z kolei w Szczecinie to irlandzki przewoźnik odnotował największe wzrosty ilościowe (wzrost procentowy o 67%). Pozostali przewoźnicy, którzy uzyskali istotne wzrosty to: Easy Jet oraz Vueling. Znaczące spadki zanotował Norwegian, który po zdecydowanej ekspansji w Polsce znacznie ograniczył oferowanie do Warszawy.

Porównanie dynamiki ruchu*

Porównanie zmian punktów procentowych LF*



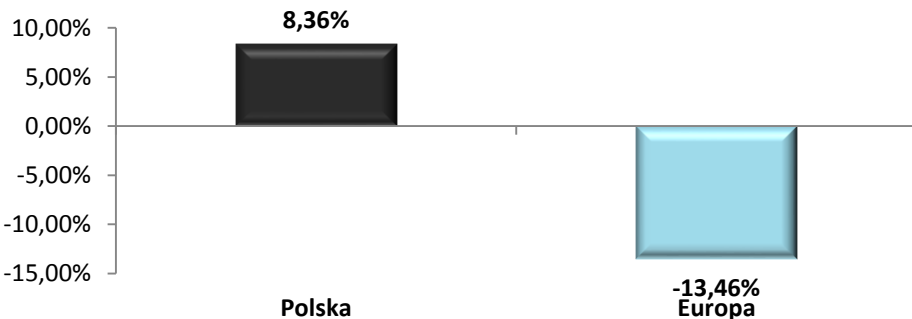


PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

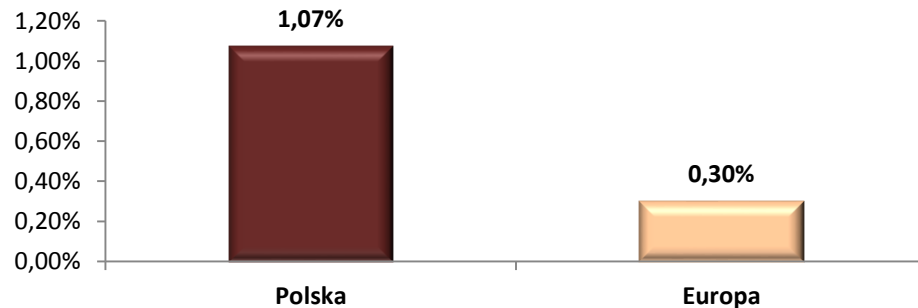
W pierwszym kwartale 2016 roku dynamika przewoźników sieciowych w Polsce przewyższyła wyniki przewoźników AEA, którzy zmniejszyli przewozy o ok. 13,46%. Zdołali oni także wyprzedzić rynek europejski pod względem wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, który wynikał bezpośrednio z wyższej dynamiki przewozów nad oferowaniem. Przewozy (RPKM) wzrosły o 14%, a oferowanie mierzone współczynnikiem ASKM o 13%. Warto podkreślić, że w pierwszym kwartale liczba oferowanych miejsc pasażerskich wśród przewoźników operujących w Polsce zwiększyła się w stosunku do poprzedniego okresu zeszłego roku o ok. 6 %, co było w dużej mierze wynikiem zwiększenia przez tych przewoźników średniej wielkości samolotów (o ok. 3 miejsca pasażerskie). O blisko 43 km zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu.

Największy wzrost przewozów w pierwszych trzech miesiącach 2016 roku odnotował PLL LOT. Było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania. Od stycznia 2016 roku przewoźnik otworzył kilkanaście połączeń europejskich (nowe trasy oraz wznowienie połączeń), a także jedno połączenie długodystansowe do Tokio. Wszystko to przełożyło się na 17% wzrost ruchu wśród przewoźników sieciowych. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku był w przypadku KLM. Warto tu podkreślić, że na dobre wyniki tego przewoźnika miało wpływ w największym stopniu połączenie z Krakowa do Amsterdamu (operuje regularnie od sezonu letniego 2015). Ponadto nieznacznie mniej pasażerów przewiozła Lufthansa. Największe ilościowe spadki w pierwszym kwartale odnotowała Alitalia, która znacznie ograniczyła oferowanie do Warszawy i Krakowa.

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