



# **ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W TRZECIM KWARTALE 2016 ROKU**

**Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz**

**Warszawa, grudzień 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 trzecim kwartale 2016 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 1% spadek. Znaczne wzrosty uzyskali przewoźnicy LCC w szczególności Ryanair i Wizz Air, a także sieciowy PLL LOT. To ci przewoźnicy byli jednymi z głównych motorów wzrostu w polskich portach lotniczych. Spośród wszystkich portów spadki w trzecim kwartale odnotowano na lotniskach: Łódź-Lublinek, Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz-Szwederowo. Gorsze wyniki Zielonej Góry-Babimost wynikały z faktu, że w trzecim kwartale 2015 roku lotnisko przejęło pasażerów z lotniska Poznań-Ławica, w związku z przebudową pasa startowego, zatem spadku przewozów w trzecim kwartale 2016 roku nie należy rozpatrywać w ramach zmniejszenia oferowania i redukcji połączeń.**

Przewozy pasażerskie w trzecim kwartale 2016 roku w Polsce zwiększyły się o 9%, w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku. W trzech kwartałach wzrost wyniósł 10%. Bardzo dobre wyniki ruchu lotniczego miały miejsce przy niewiele niższej dynamice liczby operacji (+8%) zarówno w trzecim jak i w trzech kwartałach łącznie (także 8% wzrost). W tym czasie średnia liczba pasażerów przypadających na rejs się nie zmieniła i wyniosła 121 (111 w trzech kwartałach – wzrost o 2 pasażerów), a średnia wielkość samolotów zmniejszyła się o 1 miejsce pasażerskie w stosunku do trzeciego kwartału 2015 (w trzech kwartałach łącznie wskaźnik ten był na tym samym poziomie, co w analogicznym okresie w 2015 roku). Choć S/F, liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wzrósł zaledwie o 1 p. p. (w trzech kwartałach podobna wartość) to należy wskazać, że i tak można go uznać za satysfakcjonujący, jeśli weźmie się pod uwagę przeszło 8% wzrost liczby oferowanych miejsc pasażerskich (wzrost o 9% 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 nieco lepszy wynik od porównywalnych europejskich portów. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa/Modlin) uzyskały 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 (+10%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Jednocześnie liczba operacji w trzech kwartałach wzrosła o 9%. Bardzo dobre wyniki w trzech kwartałach odnotowano także w przewozach krajowych (+8%), których wzrost również kształtował się na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI.



# PODSUMOWANIE

---

Liderem wzrostu pod względem ilościowym, zarówno w trzecim jak i w trzech kwartałach łącznie, było lotnisko Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych, podobnie jak w drugim, tak i w trzecim kwartale, najlepszy wynik odnotował port Kraków-Balice, a następnie Poznań-Ławica. Dodatkowo dynamiki ruchu uzyskały także pozostałe porty regionalne, z wyłączeniem portu Łódź-Lublinek i Zielona Góra-Babimost. W dużej mierze była to zasługa przewoźników LCC i przewoźników sieciowych, którzy otworzyli nowe połączenia w kilku polskich portach.

W ramach przewozów regularnych w trzecim kwartale największe wzrosty były po raz kolejny w przypadku Wielkiej Brytanii, a następnie Szwecji, Niemiec i Ukrainy. W przewozach czarterowych najpopularniejszym kierunkiem była Grecja. Warto wskazać, że spadki przewozów nastąpiły w przypadku kierunków o niestabilnej sytuacji politycznej, jak Turcja, Egipt czy Maroko.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach 2016 roku, w trzecim kwartale polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka o 16 km. W trzech kwartałach dynamika ta była też wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku była także znacznie wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym. Współczynnik LF natomiast zwiększył się w trzech kwartałach o 1,1 p. p., co było wynikiem zbliżonym do wzrostu współczynnika S/F. Wzrost wskaźnika LF był też wyższy niż w przypadku rezultatów osiągniętych w Europie i na świecie prezentowanych przez IATA.

Podobnie jak w pierwszym półroczu, tak i w trzech kwartałach, doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy niskokosztowi i sieciowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników czarterowych. Działo się to przy różnych dynamikach reprezentujących poszczególne modele biznesowe. Co ciekawe, podobnie jak w drugim, tak i w trzecim kwartale, to przewoźnicy sieciowi odnotowali wyższą dynamikę (+17%) aniżeli przewoźnicy niskokosztowi (+7%). Najwyższe dynamiki wśród przewoźników LCC uzyskali Ryanair i Wizz Air. Dobre wyniki zanotował również EasyJet. W przypadku przewoźników sieciowych, największe wzrosty ilościowe miał PLL LOT, a następnie Lufthansa i Air Canada. Na zwiększenie ekspansji przewoźników sieciowych miała wpływ przede wszystkim rozwijająca się siatka połączeń PLL LOT.

Pomimo ogólnych spadków w ruchu czarterowym, niektórym przewoźnikom udało się odnotować wzrost ruchu. Do nich zalicza się m.in. Enter Air, który w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku obsłużył 72 tys. pasażerów więcej, a także Travel Service (+53 tys. pasażerów) czy Tui Airlines (+13 tys.).



# PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

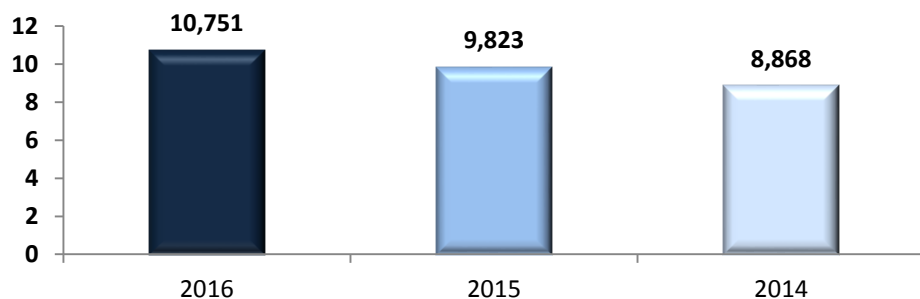
Polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie w trzech kwartałach 2016 roku ponad 26 mln pasażerów, co stanowi prawie 10% wzrost w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. W trzecim kwartale dynamika wyniosła 9%, a zatem była o ponad 1 p. p. wyższa, niż wynik w drugim kwartale. W trzecim kwartale zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu – o 16 km.

Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. W trzecim kwartale było ich o 9% więcej, natomiast łącznie po trzech kwartałach wzrost wyniósł 8% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). Dynamika wzrostu liczby operacji była wyższa od tej zaobserwowanej w drugim kwartale o 1 p. p.

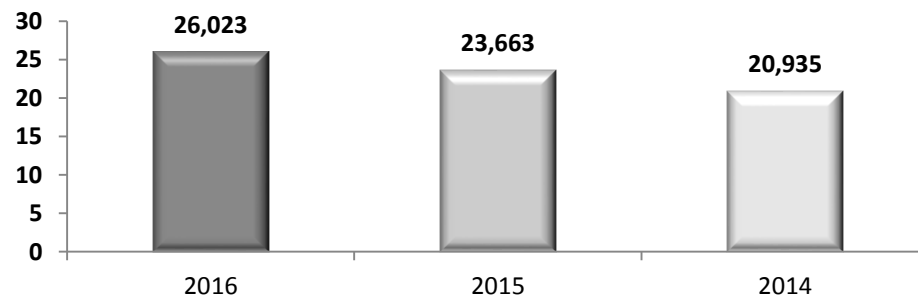
W trzecim kwartale doszło ponownie do wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła w samym trzecim kwartale o 8%, a łącznie po trzech kwartałach o 9%.

Utrzymał się również trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym wzrost ten w trzecim jak i drugim kwartale był na nieco niższym poziomie niż w pierwszym kwartale. W konsekwencji, narastająco po trzech kwartałach, zarówno S/F jak i LF wzrosły o ok. 1 p. p. w stosunku do analogicznego okresu minionego roku (S/F dla trzech kwartałów 2016 r. przyjmował wartość 81%, a LF 85%). W trzecim kwartale 2016 roku S/F wyniósł 85%, a LF 88%, czyli również o ok. 1 p. p. więcej niż w zeszłym roku.

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



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





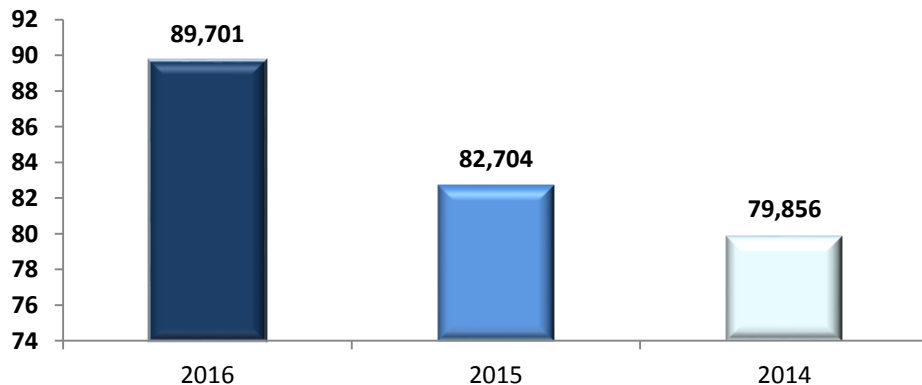
# OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Podobnie jak w drugim, tak i w trzecim kwartale średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (w trzecim kwartale średnio 121 pasażerów) utrzymała się na tym samym poziomie w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku. Łącznie w trzech kwartałach liczba ta wyniosła 111, czyli odpowiednio 2 pasażerów więcej niż rok wcześniej.

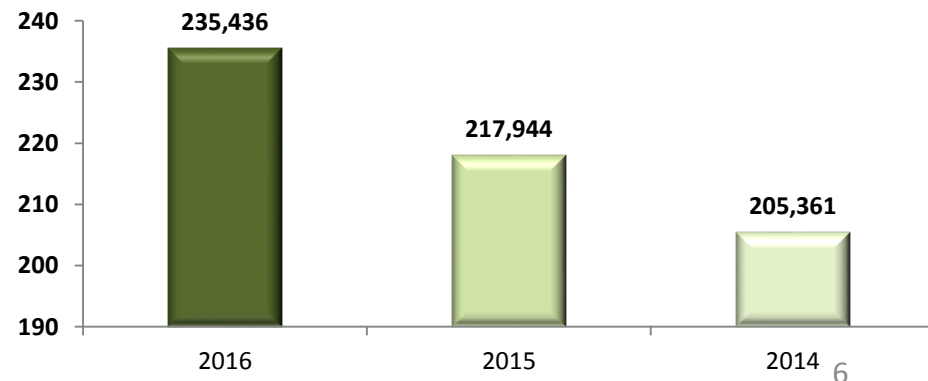
Przewoźnicy niskokosztowi zanotowali niższy niż w drugim kwartale wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację, przy czym należy uznać, że wartości te były i tak wyższe niż w przypadku przewoźników sieciowych, na których to pokładach samolotów podróżowało w trzecim kwartale średnio tyle samo pasażerów co w analogicznym okresie 2015 roku, a w trzech kwartałach nastąpił wzrost o 1 pasażera. W przypadku przewoźników niskokosztowych nastąpił w tym okresie wzrost o 3 pasażerów, a w trzech kwartałach łącznie o 4. Mimo to S/F przewoźników niskokosztowych spadł w trzecim kwartale o 1 p. p., a łącznie po trzech kwartałach wzrósł o 1 p. p. Z kolei przewoźnicy sieciowi zarówno w trzecim jak i łącznie trzech kwartałach zwiększyli współczynnik wypełnienia miejsc o 1 p. p.

Wyniki trzeciego kwartału 2016 roku pokazują, że rynek w drugiej połowie sezonu letniego znacznie się rozwinął. Od lipca do września 2016 roku dynamiki wzrostu liczby operacji kształtowały się odpowiednio na poziomie 7, 9 i 12%. Również w tym kwartale wyższe wzrosty od przewoźników niskokosztowych odnotowali przewoźnicy sieciowi. W przypadku przewoźników sieciowych, liczba operacji wzrosła w poszczególnych miesiącach trzeciego kwartału o 15, 18 i 17%, a w przypadku przewoźników niskokosztowych o 6, 7 i 9%.

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



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



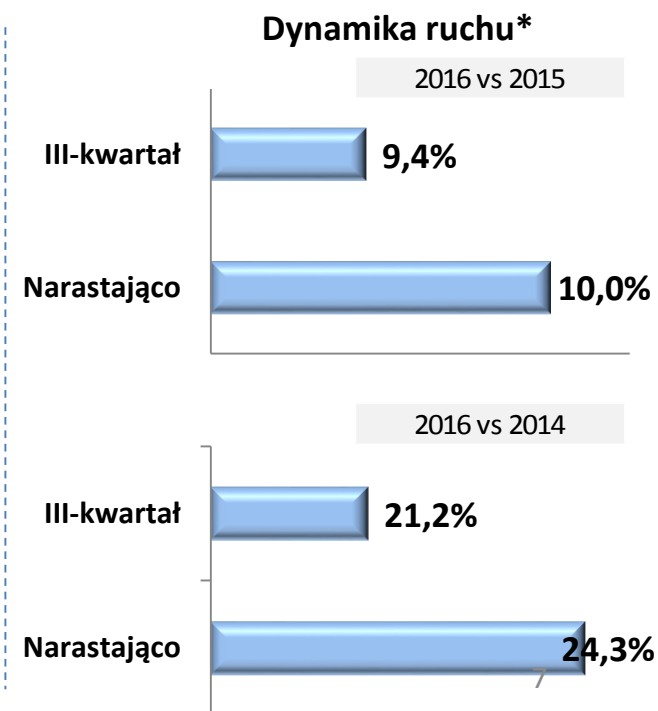
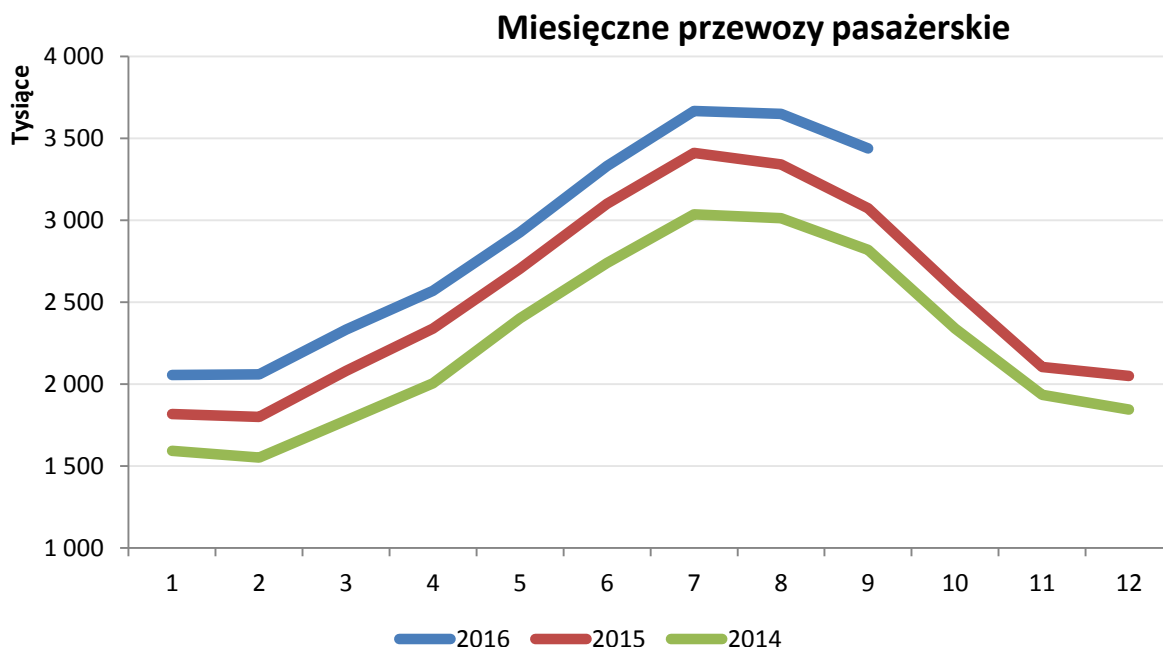


# SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W trzecim kwartale 2016 roku zaobserwowano nieznaczny, tj. o 1%, spadek ruchu na rynku czarterowym. Wskazuje to na zahamowanie negatywnego trendu na rynku z poprzedniego kwartału, kiedy to spadek był rzędu 11%. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami dynamika (mierzona liczbą pasażerów) od lipca do września względem analogicznych miesięcy ubiegłego roku była ujemna w lipcu i sierpniu (-4%), a dodatnia we wrześniu (6%).

Ostatnie miesiące sezonu letniego przyniosły z kolei wysoki wzrost w ruchu regularnym. Jego dynamika kształtowała się w lipcu na poziomie 11%, natomiast w sierpniu i wrześniu na poziomie 13%.

Jak pokazują powyższe dane, to przewozy regularne wpłynęły na wzrost dynamiki w trzecim kwartale o 9% w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku (o 1 p. p. więcej niż w poprzednim kwartale), a łącznie po trzech kwartałach o 10%.





# WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

Pośród portów regionalnych (z uwzględnieniem lotniska Warszawa/Modlin), liderem wzrostów ilościowych pozostaje w trzecim kwartale lotnisko Kraków-Balice (+203 tys. pasażerów więcej). Warto jednak podkreślić, że wzrosty na lotnisku miały charakter linearny i nie widać, aby znaczne zwiększenie ruchu nastąpiło w okresie organizacji Światowych Dni Młodzieży odbywających się w lipcu w Krakowie. Port uzyskał także najwyższe rezultaty w trzech kwartałach łącznie (+539 tys. pasażerów). Wysokie wzrosty ilościowe w samym trzecim kwartale odnotowało też lotnisko Poznań-Ławica (+92 tys.), a następnie Warszawa/Modlin (+74 tys.). Największe spadki ilościowe w trzecim kwartale wystąpiły w porcie lotniczym: Łódź-Lublinek (-39 tys.), następnie o kilka tysięcy zmniejszył się ruch w porcie Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz-Szwederowo oraz Zielona Góra-Babimost. W przypadku Łodzi zmniejszenie liczby pasażerów nastąpiło w związku z redukcją oferowania Ryanair oraz wycofaniem się z połączeń z początkiem roku Czech Airlines do Edynburga (również zawiesił połączenia z Rzeszowa).

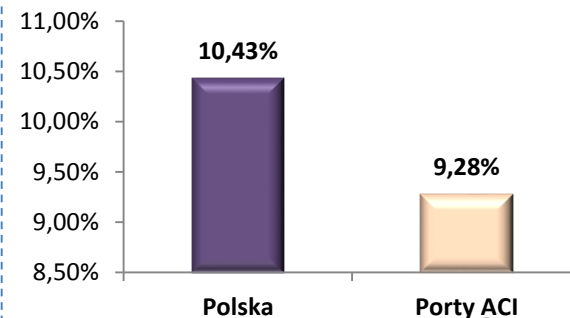
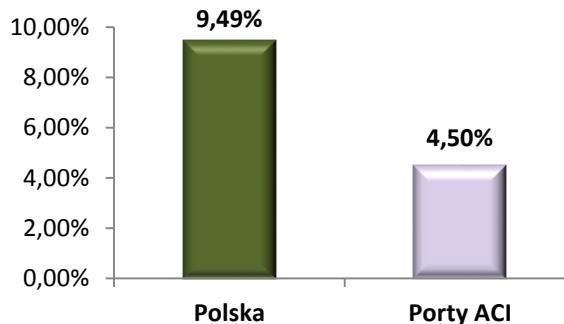
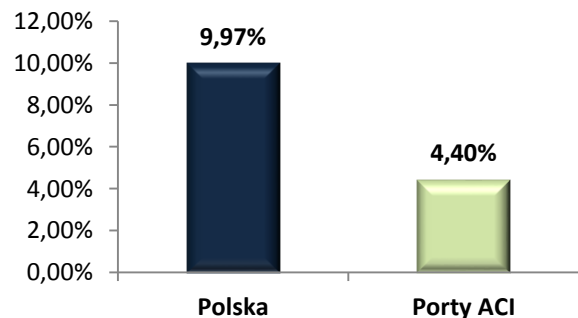
Na dobre wyniki pozostałych portów wpłynęli głównie przewoźnicy niskokosztowi, na czele z Ryanair i Wizz Air, którzy łącznie w portach regionalnych zwiększyli przewozy w trzech kwartałach o 1 145 tys. pasażerów. W przypadku Wizz Air największe wzrosty ilościowe zanotowano na trasach do/z Wielkiej Brytanii, Szwecji oraz Holandii. W przypadku Ryanair były to Wielka Brytania, Hiszpania i Niemcy.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach, przewozy w portach regionalnych wzrosły również dzięki przewoźnikom sieciowym (+12% w trzecim kwartale, 11% łącznie w trzech kwartałach), a w szczególności dzięki PLL LOT, który zwiększył oferowanie o 13% (po trzech kwartałach 17%). Warto również wspomnieć o dynamicznym rozwoju w trzech kwartałach innych przewoźników sieciowych, takich jak KLM (+59 tys.), British Airways (+34 tys.) i Lufthansa (+ 20 tys.). Warto zwrócić uwagę również na Sprint Air, który od początku roku otworzył szereg nowych połączeń z lotniska Radom-Sadków oraz Olsztyn-Mazury, zwiększając liczbę przewiezionych pasażerów ponad 2,2- krotnie w stosunku do trzech kwartałów 2015 roku (w samym trzecim kwartale 6 tys. pasażerów więcej).

**Dynamika całego rynku\***

**Dynamika portów regionalnych\***

**Dynamika WAW\***





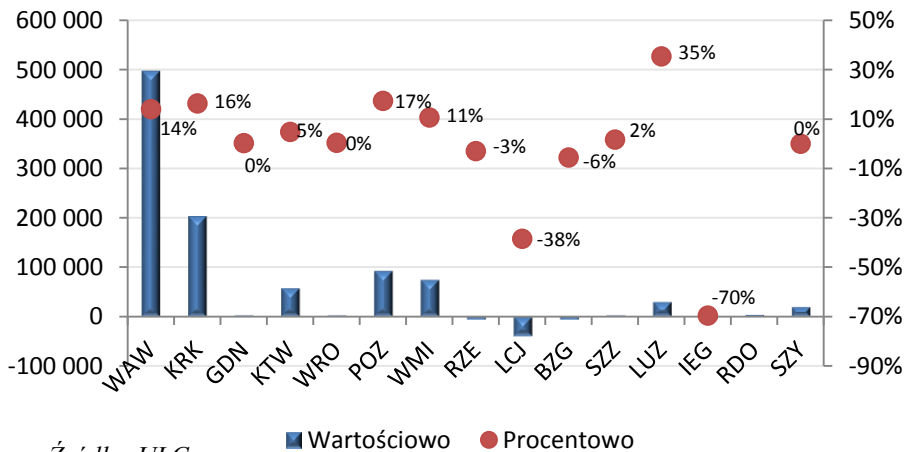


# WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

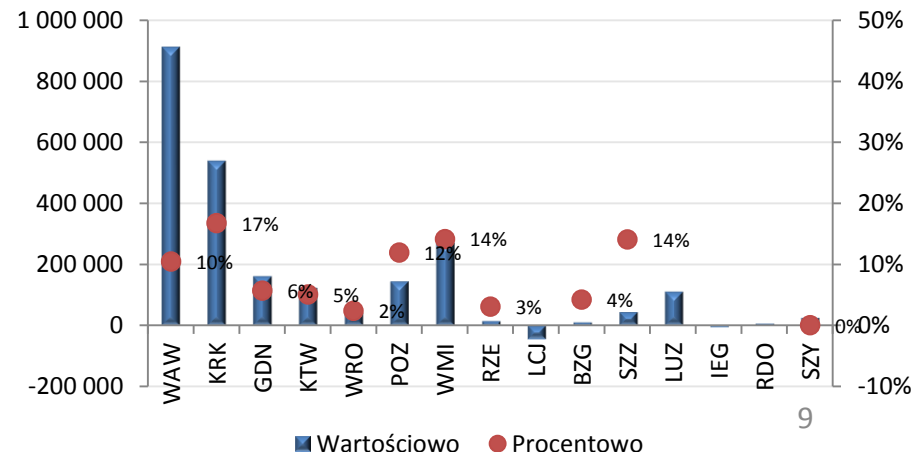
Warto dodać, że na wyniki w wielu portach regionalnych miały wpływ spadki w ruchu czarterowym. Wśród nich największe spadki ilościowe po trzech kwartałach miały miejsce w przypadku lotniska Gdańsk im. L. Wałęsy (-49 tys.), Wrocław-Strachowice (-43 tys.). Jedynie lotnisko Katowice-Pyrzowice, dzięki wynikom z trzeciego kwartału, nie zanotowało w tym okresie spadków przewozów czarterowych (+17 tys.).

Porównując przewozy samego lotniska Chopina w Warszawie należy podkreślić, że mimo słabszych wyników w ruchu czarterowym (ponad 53 tys. pasażerów mniej w trzech kwartałach), port za sprawą przewozów regularnych łącznie wygenerował 10% wzrost. Odnotowana dynamika była także wyższa w stosunku do porównywalnych portów ACI (wykres na str. 8 – proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali pomiędzy wykresami). W samym trzecim kwartale 2016 roku (14% wzrost) na dynamikę zrealizowaną przez port Chopina w Warszawie wpływ mieli przede wszystkim przewoźnicy sieciowi (+19%) jak i niskokosztowi (+9%). Warto jednak dodać, że również niektórzy przewoźnicy czarterowi uzyskali dobre wyniki. Największy wzrost ilościowy, podobnie jak w ubiegłych kwartałach, zanotował PLL LOT. Przewoźnik otworzył w tym roku nowe połączenia i zwiększył oferowanie, dzięki czemu obsłużył w trzecim kwartale o 322 tys. pasażerów więcej (+724 tys. łącznie po trzech kwartałach). W porcie nadal dynamicznie rozwijał się Wizz Air, który otworzył z końcem drugiego kwartału m.in. połączenie do Sardynii, a od sierpnia do Split. W trzecim kwartale zwiększył on przewozy o 20% (+97 tys. pasażerów). Dobre wzrosty ilościowe w tym porcie miał również Travel Service, Air Canada, która z końcem drugiego kwartału zadebiutowała na warszawskim lotnisku połączeniem do Toronto, a także Emirates, Qatar Airlines oraz Ukraine International Airlines. Nowe połączenie do Pekinu zainaugurowała z końcem września również Air China. Największe spadki odnotował przewoźnik Small Planet, a następnie SunExpress, Norwegian i Alitalia, które już w poprzednich kwartałach znacznie ograniczyły oferowanie na warszawskie lotnisko.

**Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał\***



**Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco\***



Źródło: ULC

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

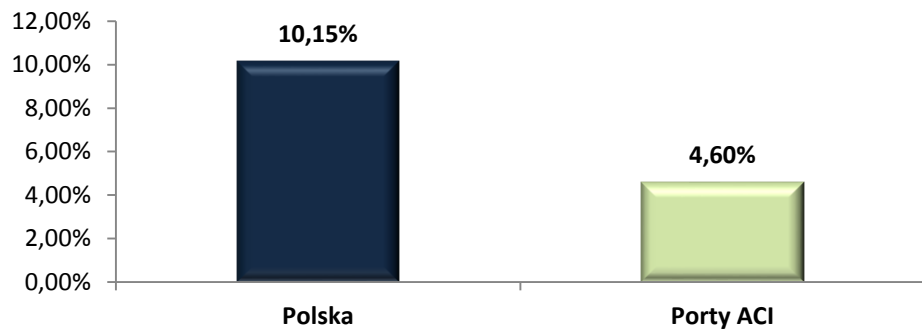


# PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

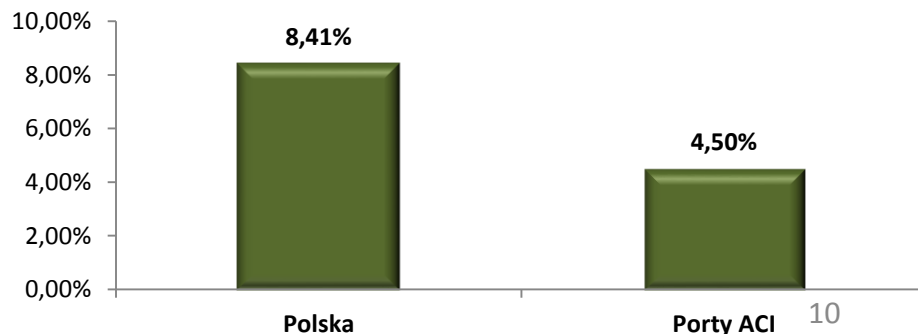
Łącznie po trzech kwartałach, ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+10%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o 9% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). W samym trzecim kwartale wartości były podobne. Do wzrostu ruchu międzynarodowego w trzecim kwartale ponownie przyczyniły się przewozy regularne. Wśród przewoźników niskokosztowych największe wzrosty ilościowe odnotowali, podobnie jak w pierwszym półroczu, Ryanair, Wizz Air i EasyJet. Wśród przewoźników sieciowych, największe wzrosty mieli PLL LOT, Lufthansa, Air Canada oraz Ukraine International Airlines.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych kształtowała się, w ujęciu narastającym po trzech kwartałach, na wyższym poziomie od portów ACI. Polski rynek odnotował wzrost przewozów na poziomie 8%. O 5% wzrosła z kolei liczba operacji. Średnia wielkość samolotów nieznacznie spadła (o 1 miejsce pasażerskie), ale oferowanie wzrosło o 4%. W samym trzecim kwartale liczba pasażerów wzrosła o 7%, liczba operacji o 8%, a oferowanie o 4%. Średnia liczba miejsc w samolocie spadła z kolei o 4 miejsca w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku i wyniosła 91 miejsc. Wskaźnik LF wzrósł o 2 p. i wyniósł 77% (SF miał podobne wartości). Rynek przewozów krajowych, tak jak w poprzednich kwartałach, rozwinął się głównie za sprawą PLL LOT, którego ruch krajowy wzrósł o 13%. Ryanair z 22% udziałem w rynku ponownie uzyskał drugi wynik w przewozach. Warto również dodać, że Sprint Air powiększył z końcem drugiego kwartału swoją siatkę rejsów krajowych o połączenie między lotniskami Olsztyn-Mazury, a Wrocław-Strachowice oraz zwiększył oferowanie na istniejących już trasach. Dzięki temu w samym trzecim kwartale odnotował 24% wzrost.

**Przewozy międzynarodowe\***



**Przewozy krajowe\***



Źródło: ULC i ACI

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

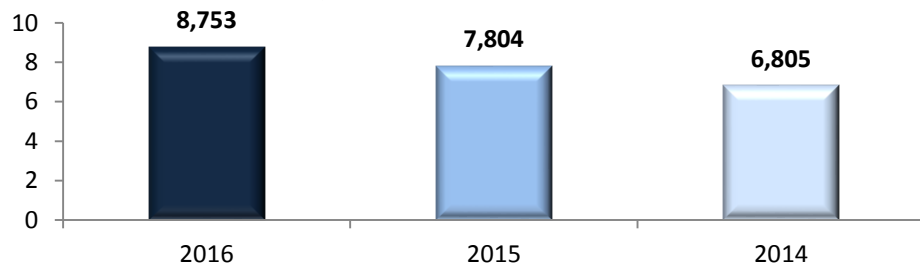


# PRZEWOZY REGULARNE

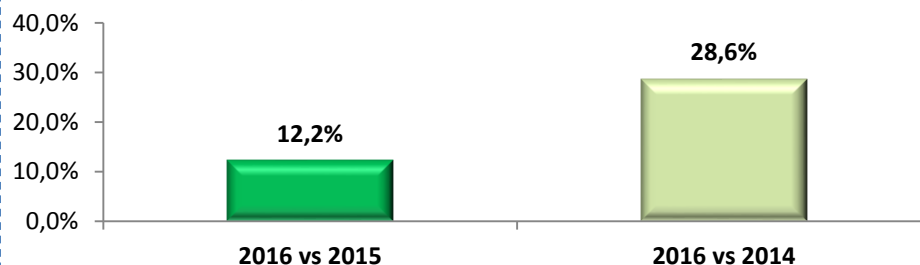
Podobnie jak w pierwszej połowie roku, do największych wzrostów przewozów regularnych doszło w przypadku Wielkiej Brytanii. Poza tym krajem, największe wzrosty ilościowe w trzecim kwartale odnotowano w przypadku Szwecji i Niemiec. Za wzrost liczby pasażerów na pierwszych dwóch kierunkach w dużej mierze odpowiedzialni byli przewoźnicy niskokosztowi. W przypadku Niemiec, to Lufthansa po raz kolejny obsłużyła najwięcej pasażerów. Warto jednak podkreślić, że najwyższy (choć nieznacznie) przyrost ilościowy zanotował na tym kierunku Ryanair. Do największych spadków w trzecim kwartale doszło natomiast w przypadku Norwegii, gdzie przewoźnicy niskokosztowi zmniejszyli oferowanie, a następnie Turcji i Francji.

Podobnie jak w poprzednim kwartale, w trzecim kwartale prawie we wszystkich portach lotniczych doszło do wzrostu przewozów. Wyniki łączne po trzech kwartałach również pozostały bardzo dobre. Spadki zanotowało po raz kolejny lotnisko Łódź-Lublinek i Zielona Góra-Babimost. Wśród linii lotniczych największy wzrost w międzynarodowych przewozach regularnych wykazał PLL LOT (+296 tys.), a następnie Ryanair, Wizz Air i Lufthansa.

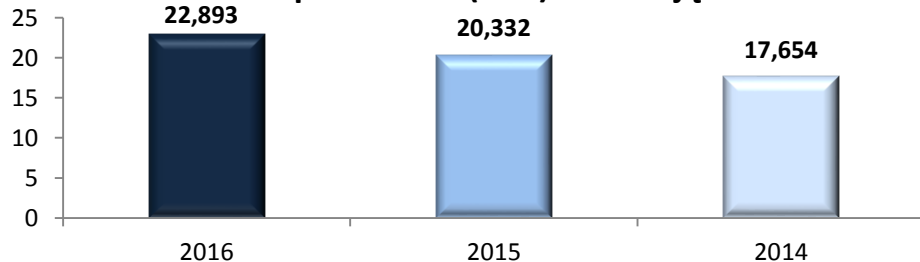
**Liczba pasażerów (mln)- kwartał\***



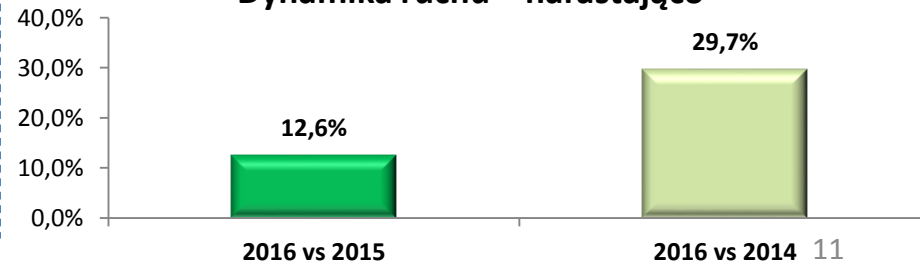
**Dynamika ruchu –kwartał\***



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



**Dynamika ruchu – narastająco\***



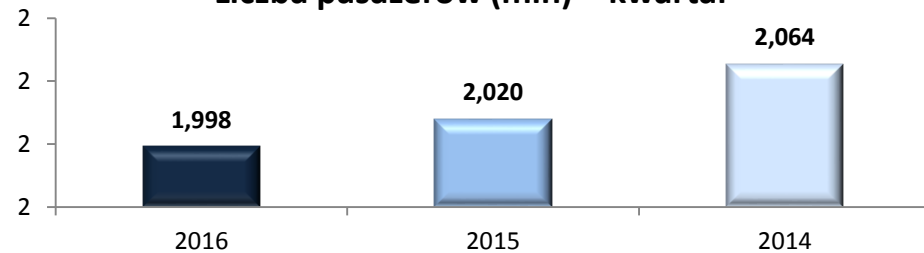


# PRZEWOZY CZARTEROWE

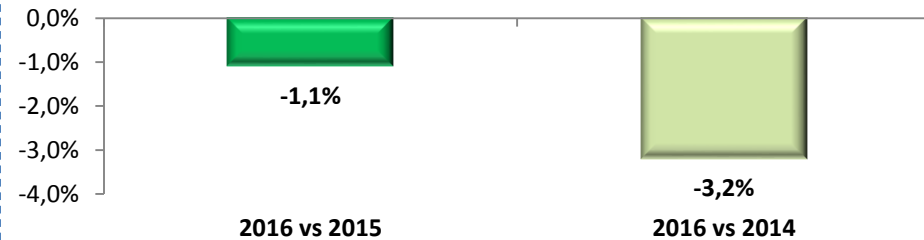
Łącznie po trzech kwartałach 2016 roku, polski rynek przewozów czarterowych obsłużył o ponad 201 tys. pasażerów mniej niż w analogicznym okresie 2015 roku, co dało 6% spadek. Jednakże w trzecim kwartale odnotowano już tylko 1% spadek. Przyczyną wciąż obniżonych wyników na rynku jest w dalszym ciągu niestabilna sytuacja polityczna krajów, które wcześniej stanowiły popularne kierunki wakacyjne oraz zagrożenie atakami terrorystycznymi. Przykładem jest Turcja (320 tys. pasażerów mniej) i Egipt (-53 tys.). Znaczne spadki nastąpiły też w przypadku Maroka i Cypru. Najbardziej popularnym kierunkiem wyjazdowym pozostaje Grecja, a w szczególności Kreta i Rodos. Podobnie jak w ubiegłym kwartale największe ilościowe wzrosty zanotowała Hiszpania (Majorka oraz Fuerteventura), a następnie Bułgaria (Burgas i Warna). Wśród kierunków dalekodystansowych, popularność utrzymała Dominikana.

W trzecim kwartale ponad połowa portów odnotowała spadki w przewozach czarterowych. Największe wzrosty uzyskał port Katowice-Pyrzowice, Chopina w Warszawie i Poznań-Ławica. Największe spadki ilościowe z kolei zanotowało lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (30 tys. pasażerów mniej), Łódź-Lublinek (-21 tys.) i Wrocław-Strachowice (-17 tys.). Wśród przewoźników liderem pozostaje Enter Air, którego przewozy wzrosły o 66 tys. pasażerów. Drugim liderem wzrostów był Travel Service (+56 tys.). Z kolei największe spadki odnotował SunExpress (-42 tys.), Pegasus Airlines oraz Corendon, które operowały głównie do Turcji.

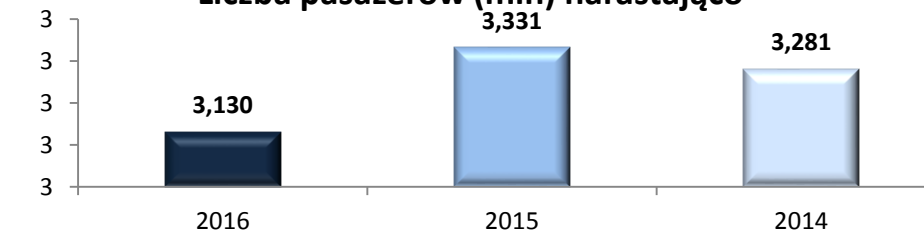
**Liczba pasażerów (mln) – kwartał\***



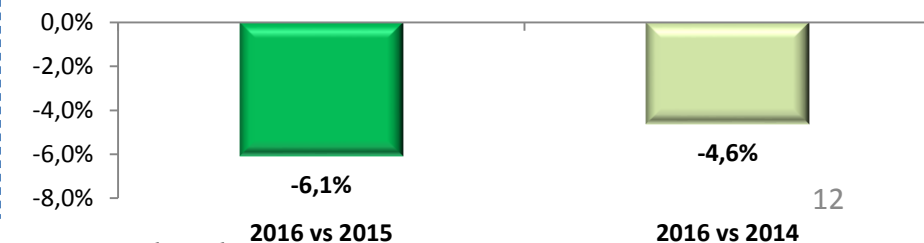
**Dynamika ruchu – kwartał\***



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



**Dynamika ruchu – narastająco\***

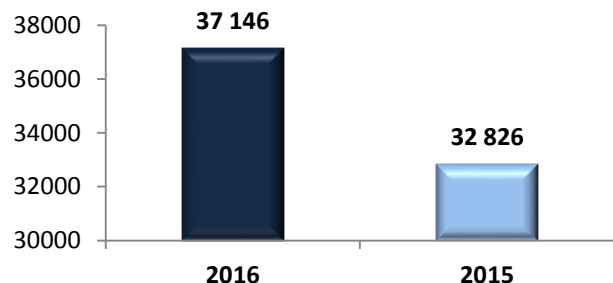




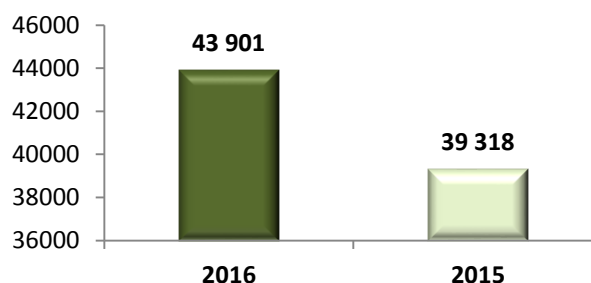
# RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

Łącznie w trzech kwartałach, polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 26 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 p. p. wskaźnik ASKM. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc – o 1 p. p. Co ważne, przewoźnicy zdołali skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim, niż na rynku europejskim i światowym.

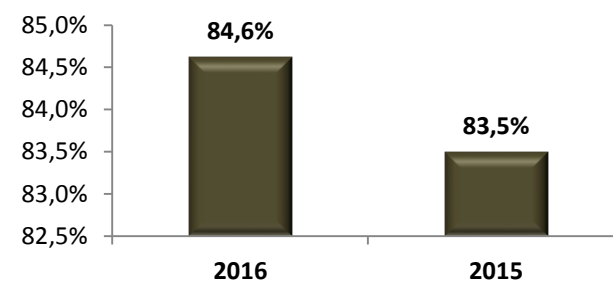
### RPKM (mln) – narastająco\*



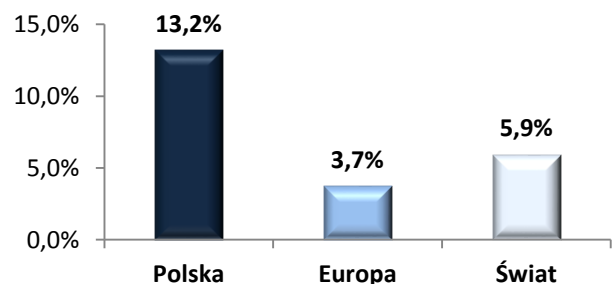
### ASKM (mln) – narastająco\*



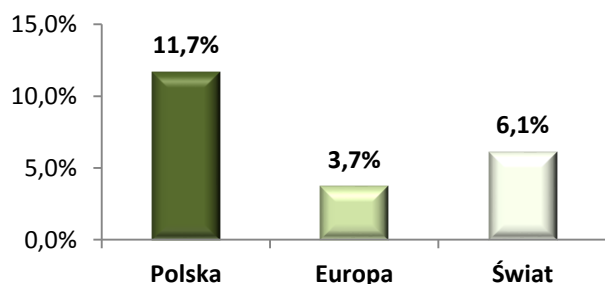
### LF- narastająco\*



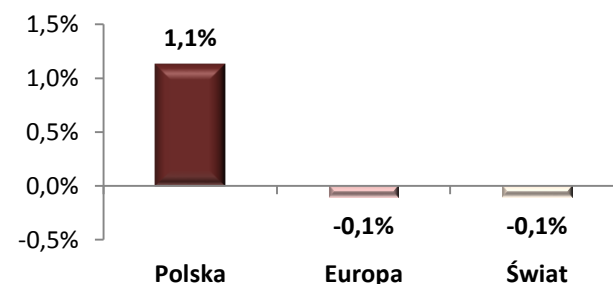
### RPKM – narastająco\*



### ASKM – narastająco\*



### LF – narastająco\*

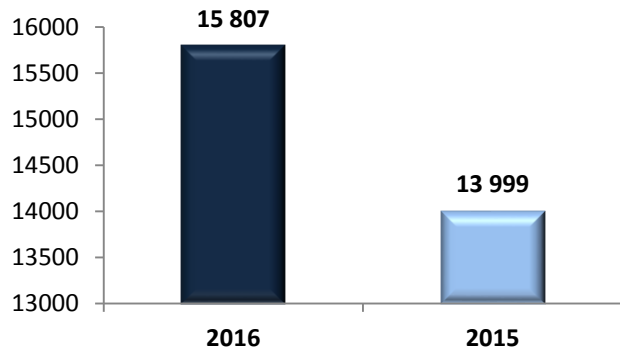




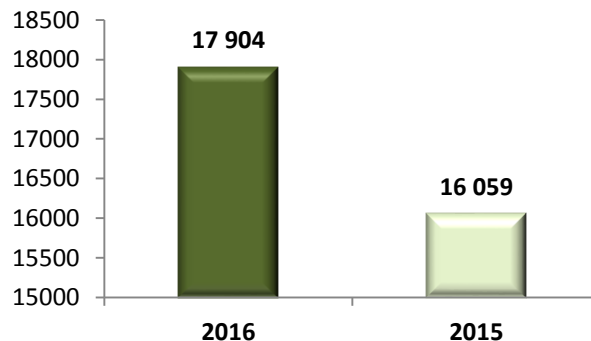
# RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W trzecim kwartale, dynamika wzrostu przewozów pasażerskich przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania i, analogicznie jak w drugim kwartale, wzrosła o 1 p. p. Dynamika RPKM wyniosła 13% i nieco przewyższyła dynamikę ASKM (+11%). W efekcie współczynnik LF wzrósł 1 p. p. w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 16 kilometrów, a średnia liczba miejsc w samolocie spadła o 1.

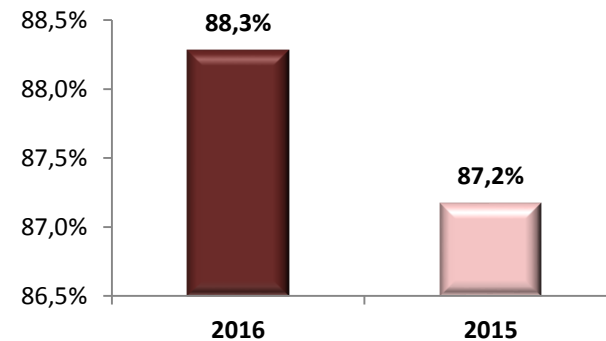
**RPKM (mln) – kwartał\***



**ASKM (mln) – kwartał\***



**LF – kwartał\***



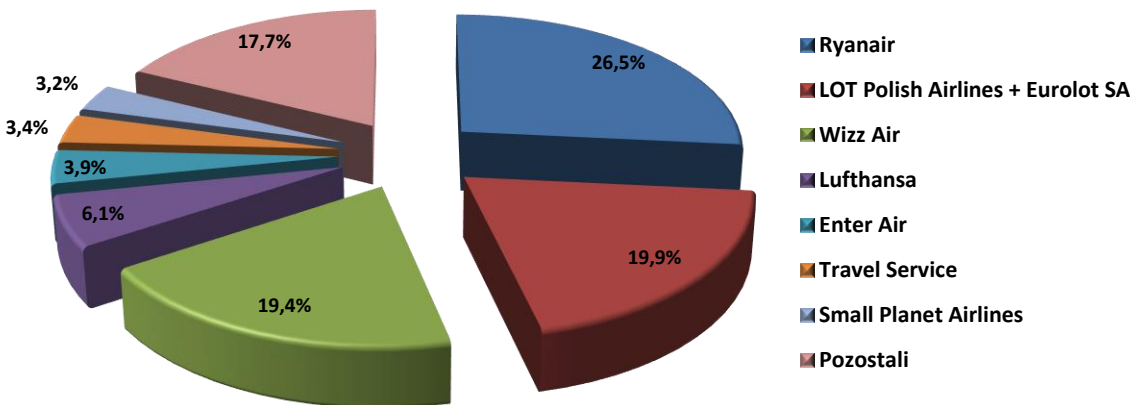


# PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

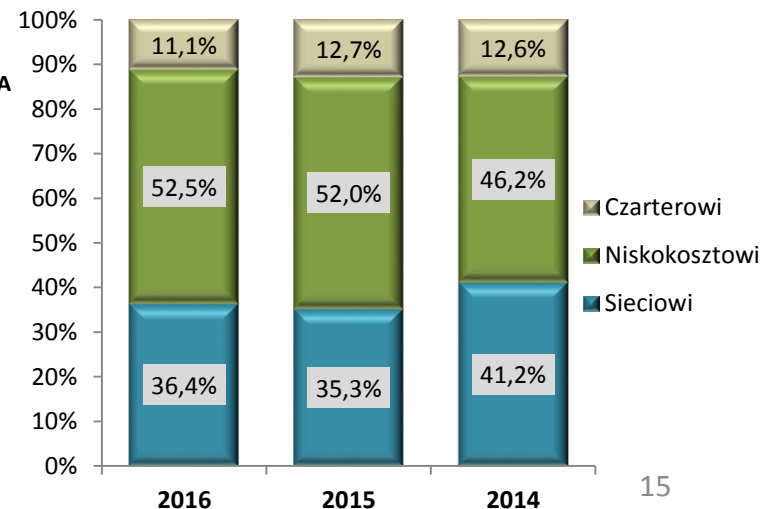
W trzech kwartałach doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy niskokosztowi i sieciowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników czarterowych (4% spadek w przewozach). Te zmiany wynikają z nieco różniących się dynamik ruchu przewoźników sieciowych i niskokosztowych, które wyniosły odpowiednio 14% i 11%. Warto wskazać, że już w drugim kwartale przewoźnicy sieciowi rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie od swoich niskokosztowych konkurentów. W samym trzecim kwartale uzyskali oni 17% wzrost, podczas gdy przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli ruch o 7%. Ponadto warto dodać, że przewoźnicy czarterowi w trzecim kwartale odnotowali po raz pierwszy tym roku wzrost ruchu (+2%).

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 PLL LOT, który w trzech kwartałach łącznie przewiózł ponad 866 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku. Drugim liderem był Ryanair. Wysokie przyrosty uzyskali także: Wizz Air, EasyJet, KLM oraz Travel Service. Największe spadki ruchu oprócz Eurolotu, który wycofał się z rynku, uzyskał Sun Express.

**Udział w rynku wg wielkości przewozów**



**Udział w rynku wg modelu biznesowego**





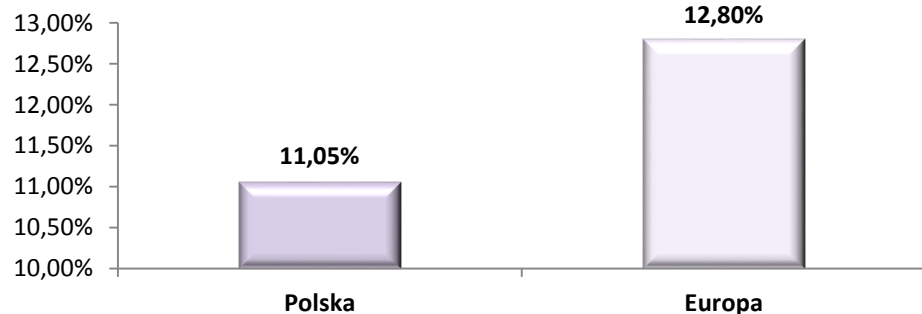
# PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANYMI EUROPEJSKIMI

W trzech kwartałach 2016 roku, przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali nieco niższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Co ważne, przewoźnicy niskokosztowi w Polsce zdołali natomiast podwyższyć współczynnik LF, który w przypadku Europy spadł o ponad 4 p. p. Wzrost LF i S/F o 1 p. p. w Polsce był możliwy, dzięki zwiększeniu oferowania mierzonego współczynnikiem ASKM o 14% i jednocześnie zwiększeniu przewozów (RPKM) o 15%, a także wynikiem uzyskanym w pierwszym i drugim kwartale. Warto przy tym dodać, że w samym trzecim kwartale LF nie uległ zmianie, a S/F spadł o 1 p. p. w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku, a średnia długość odcinka wzrosła o 39 km (w trzech kwartałach o 57 km).

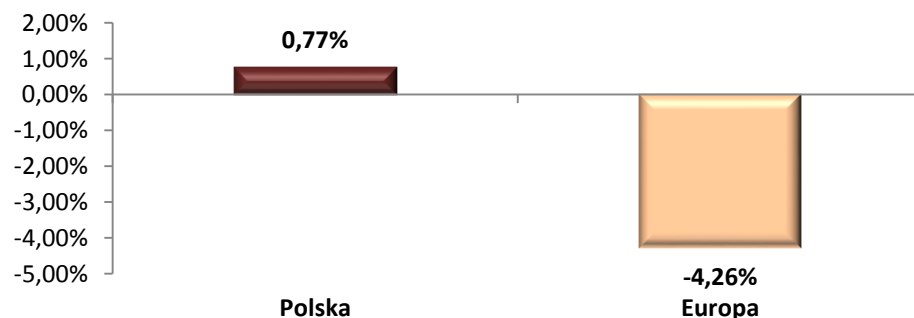
Podobnie jak w pierwszym półroczu, tak i w ostatnich trzech miesiącach sezonu letniego, liderem wśród przewoźników niskokosztowych był Ryanair. Przewoźnik obsłużył ponad 210 tys. pasażerów więcej. Na taki rezultat wpływ miało przede wszystkim zwiększenie oferowania na istniejących już trasach międzynarodowych i popularność połączeń o charakterze stricte turystycznym (tj. Korfu, Teneryfa czy Malta). Największy wzrost ilościowy przewoźnik zrealizował w porcie lotniczym Warszawa-Modlin (+74 tys. pasażerów). Bardzo dobre wyniki osiągnął również na lotnisku Kraków-Balice, Gdańsk im. L. Wałęsy i Poznań-Ławica.

Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizz Air. Przewiół on ponad 176 tys. więcej pasażerów, niż w trzecim kwartale poprzedniego roku, a największe wzrosty ilościowe zrealizował na lotnisku Chopina w Warszawie, Poznań-Ławica oraz w Lublinie. Należy również odnotować, że, podobnie jak w poprzednim kwartale, bardzo dobre wyniki uzyskał na nowo otwartym lotnisku Olsztyn-Mazury, z którego oferuje regularne loty do Londynu (od drugiego kwartału). Pozostali przewoźnicy, którzy uzyskali istotne wzrosty to: EasyJet oraz Eurowings. Największe spadki odnotowano dla Pegasus Airlines. Ponadto, podobnie jak w drugim kwartale, duże spadki były w przypadku Air Berlin.

**Porównanie dynamiki ruchu\***



**Porównanie zmian punktów procentowych LF\***





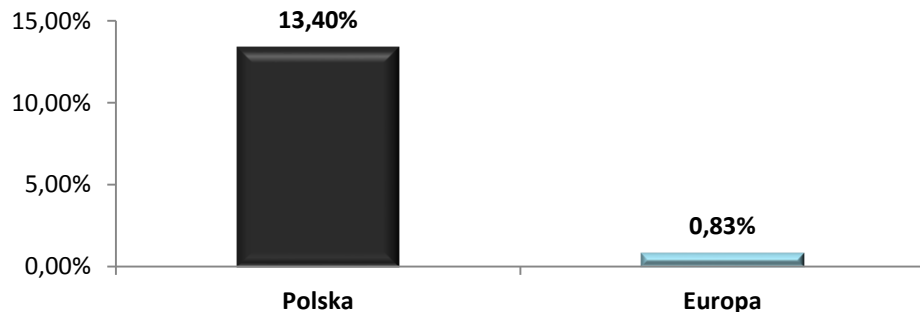


# PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

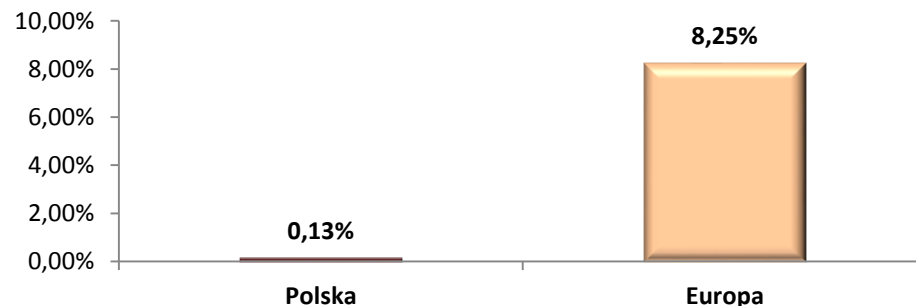
W trzech kwartałach 2016 roku dynamika ruchu w przypadku przewoźników sieciowych w Polsce znacznie przewyższyła dynamikę przewoźników zrzeszonych w AEA. Na taki wynik miały wpływ przede wszystkim przewozy w drugim i trzecim kwartale. We wszystkich trzech kwartałach doszło także do wzrostów liczby operacji. W następstwie tego, oferowanie miejsc pasażerskich wzrosło o 12% (w trzecim kwartale o 16%). Sam współczynnik wypełnienia miejsc nie uległ zmianie w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego (w trzecim kwartale podobnie). S/F, zarówno w trzech kwartałach łącznie, jak i samym trzecim kwartale, wzrósł o 1 p. p. Z kolei o blisko 50 km zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu w trzech kwartałach (43 km w trzecim kwartale).

Analogicznie jak w pierwszym półroczu, tak i w trzecim kwartale, największy wzrost przewozów odnotował PLL LOT. Podobnie jak w poprzednich kwartałach było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania i otwierania kolejnych połączeń europejskich. Wszystko to przełożyło się na 20% wzrost ruchu w trzech kwartałach (24% w trzecim kwartale). Drugi największy ilościowy przyrost przewozów uzyskała Lufthansa, a następnie Air Canada. Największe ilościowe spadki w trzecim kwartale odnotowała natomiast Bulgaria Air oraz Air Serbia, która ograniczyła operacje z Warszawy do Belgradu, a następnie Czech Airlines, która zawiesiła połączenia pomiędzy Pragą i lotniskiem Rzeszów-Jasionka, a następnie Łódź-Lublinek.

### 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 (mierzonego wzrostem ilości pasażerów) we wszystkich polskich portach lotniczych z europejskimi portami zrzeszonymi w ACI
- **Dynamika portów regionalnych** - wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w portach regionalnych Polski i portach 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 analogicznym kwartałem roku poprzedniego, 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 analogicznym kwartałem roku poprzedniego, 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