



ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W 2016 ROKU

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, marzec 2017 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 Porównanie przewozów LCC i sieciowych



PODSUMOWANIE

W czwartym kwartale 2016 roku na rynku występowała 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 także łącznie w całym roku. W 2016 roku polskie porty lotnicze obsłużyły blisko 34 mln pasażerów. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w przypadku ruchu regularnego. Po gorszych trzech kwartałach pozytywne wyniki można dostrzec również na rynku połączeń czarterowych, które w czwartym kwartale odnotowały 15% wzrost. Głównymi motorami wzrostu w polskich portach lotniczych tak w czwartym kwartale jak i całym roku był Ryanair i Wizzair, a przede wszystkim sieciowy PLL LOT. Spośród wszystkich portów spadki w 2016 roku odnotowano jedynie na lotnisku Łódź-Lublinek. Słabsze wyniki Zielonej Góry-Babimost wynikały z faktu, że w trzecim kwartale 2015 roku lotnisko przejęło pasażerów z Portu Lotniczego Poznań-Ławica (przebudowa pasa startowego), dlatego spadku przewozów w trzecim kwartale 2016 roku, a co za tym idzie również w całym roku, nie należy rozpatrywać w ramach redukcji połączeń.

Przewozy pasażerskie w czwartym kwartale 2016 roku w Polsce zwiększyły się o 18%, w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku. W całym roku wzrost wyniósł 12%. Bardzo dobre wyniki ruchu pasażerskiego miały miejsce przy równie wysokiej dynamice liczby operacji zarówno w czwartym kwartale (+14%) jak i w całym roku (9% wzrost). W czwartym kwartale średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła o 2 i wyniosła 108 (110 w całym roku– wzrost również o 2 pasażerów), a średnia wielkość samolotów zwiększyła się o 1 miejsce pasażerskie w stosunku do czwartego kwartału 2015 (w całym roku łącznie wskaźnik ten był na tym samym poziomie, co w 2015 roku). Warto dodać, że S/F, liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wzrósł zarówno w czwartym kwartale jak i całym roku o 1 p.p. , a oferowanie miejsc pasażerskich odpowiednio o 16 p.p. i 10 p.p.

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w 2016 roku znacznie przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło 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 w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 6 p.p.). Bardzo dobre wyniki w całym roku odnotowano także w przewozach krajowych (+15%), których wzrost również kształtował się na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI (o 10 p.p.).



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu pod względem ilościowym, zarówno w czwartym jak i w całym roku, było lotnisko Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych, najlepszy wynik w czwartym kwartale i łącznie w 2016 roku odnotował port Kraków-Balice (podobnie jak w dwóch poprzednich kwartałach), a następnie Gdańsk im. L. Wałęsy. W całym roku dodatnie 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 czwartym kwartale, największe wzrosty były w przypadku Wielkiej Brytanii, a następnie Włoch, Ukrainy, Hiszpanii i Szwecji. W przypadku przewozów czarterowych największy wzrost odnotowano w przypadku Hiszpanii, a następnie Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Grecji. Warto wskazać, że największe spadki przewozów nastąpiły w przypadku kierunków o niestabilnej sytuacji politycznej, jak Turcja, Egipt czy Izrael.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach 2016 roku, tak i w czwartym, polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka o 37 km. W całym roku 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 2016 roku o 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 czwartym kwartale 2016 roku, tak i w całym roku, doszło do nieznacznej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. W 2016 roku głównie przewoźnicy sieciowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników czarterowych. Udział przewoźników niskokosztowych pozostał na tym samym poziomie co w roku 2015. Z kolei dość duże różnice odnotowano w dynamikach wzrostu reprezentujących poszczególne modele biznesowe, które były bardzo zróżnicowane w poszczególnych kwartałach. Przewoźnicy sieciowi z wyjątkiem pierwszego kwartału odnotowywali wyższą dynamikę w pozostałych kwartałach aniżeli przewoźnicy niskokosztowi. W całym roku ruch w tym segmencie wzrósł o 16% (LCC +12%). Co ciekawe, po nieco słabszych wynikach z trzech kwartałów, w samym czwartym kwartale przewoźnicy czarterowi odnotowali najwyższy wzrost ruchu z całego roku (+26% w ostatnim kwartale). Najwyższe dynamiki wśród przewoźników LCC w 2016 roku uzyskali Ryanair i Wizzair. Dobre wyniki zanotował również EasyJet. W przypadku przewoźników sieciowych, największe wzrosty ilościowe miał PLL LOT, który znacznie rozwinął swoją siatkę połączeń, a następnie KLM i Lufthansa. Pomimo ogólnych spadków w ruchu czarterowym w całym roku, niektórym przewoźnikom udało się odnotować wzrost ruchu. Do nich zalicza się m.in. Travel Service (+106 tys. pasażerów), Enter Air (+80 tys.) czy Tui Airlines (+32 tys.).



PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

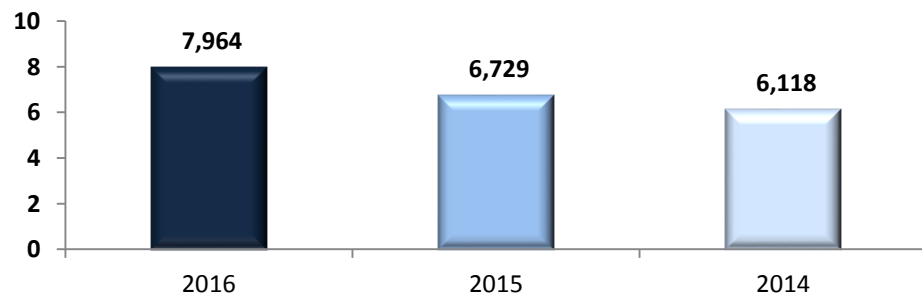
Polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie w 2016 roku blisko 34 mln pasażerów, co stanowi 12% wzrost w stosunku do 2015 roku. W czwartym kwartale dynamika wyniosła 18%, a zatem była o ponad 9 p.p. wyższa, niż wynik w trzecim kwartale. W czwartym kwartale zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu – o 37 km.

Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. W całym roku wzrosły one o 9%, a w samym czwartym kwartale było ich o 14% więcej. Dynamika wzrostu liczby operacji była wyższa od tej zaobserwowanej w trzecim kwartale o 6 p.p.

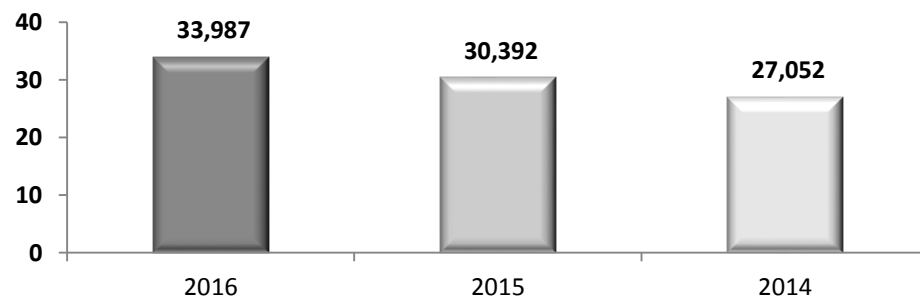
W czwartym kwartale 2016 roku doszło też do znaczącego wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 16% względem analogicznego okresu 2015 roku, a łącznie w całym roku 2016 roku o 10% względem roku 2015.

Tak w czwartym kwartale, jak i w całym 2016 roku, doszło do nieznacznego wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc. Seat factor (S/F) wyniósł w czwartym kwartale 79%, o 1 p.p. więcej, niż analogicznym okresie poprzedniego roku. Dla całego roku wyniósł on 80%, co również było wynikiem o ok. 1 p.p. lepszym w porównaniu do poprzedniego roku.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





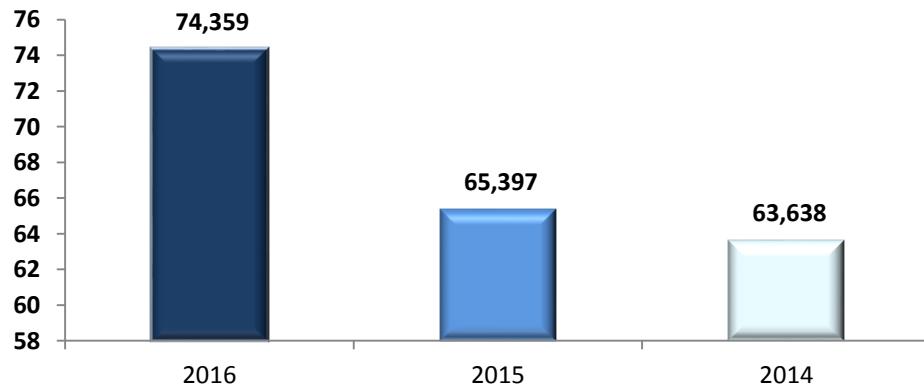
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Zarówno w czwartym kwartale, jak i w całym 2016 roku, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs (o 2 pasażerów więcej w obu przypadkach). W czwartym kwartale i w całym roku wartości te wyniosły odpowiednio 108 i 110.

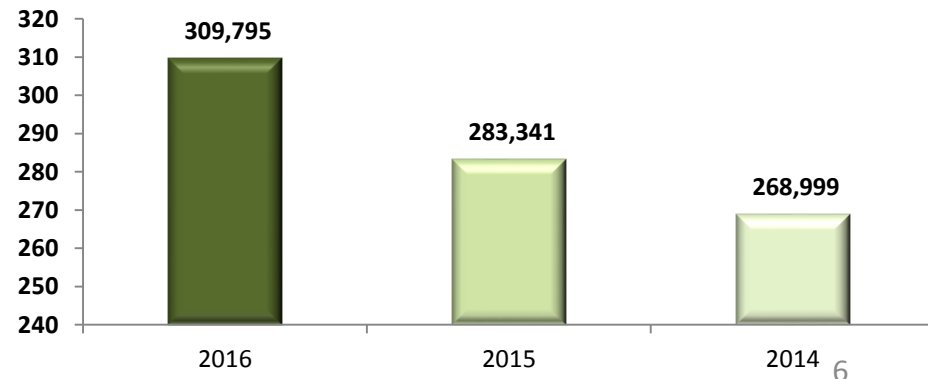
Warto wskazać, że podobnie jak w trzecim kwartale, w czwartym to przewoźnicy niskokosztowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników sieciowych podróżowało średnio o 1 pasażera więcej, to w przypadku przewoźników niskokosztowych nastąpił w tym okresie wzrost o 9 pasażerów. W całym roku średnia liczba pasażerów na pokładzie dla przewoźników sieciowych wzrosła o 1, a LCC o 5.

Wyniki czwartego kwartału 2016 roku pokazują, że rynek w pierwszej połowie sezonu zimowego znacznie się rozwinął. Od października do grudnia 2016 roku dynamiki wzrostu liczby operacji kształtowały się odpowiednio na poziomie 13, 23 i 15%. Wysoką dynamikę wzrostu liczby operacji w tym czasie odnotowali zarówno przewoźnicy niskokosztowi jak i sieciowi. W przypadku przewoźników sieciowych, liczba operacji wzrosła w poszczególnych miesiącach czwartego kwartału o 21, 16 i 17%, a w przypadku przewoźników niskokosztowych o 5, 8 i 12%.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*



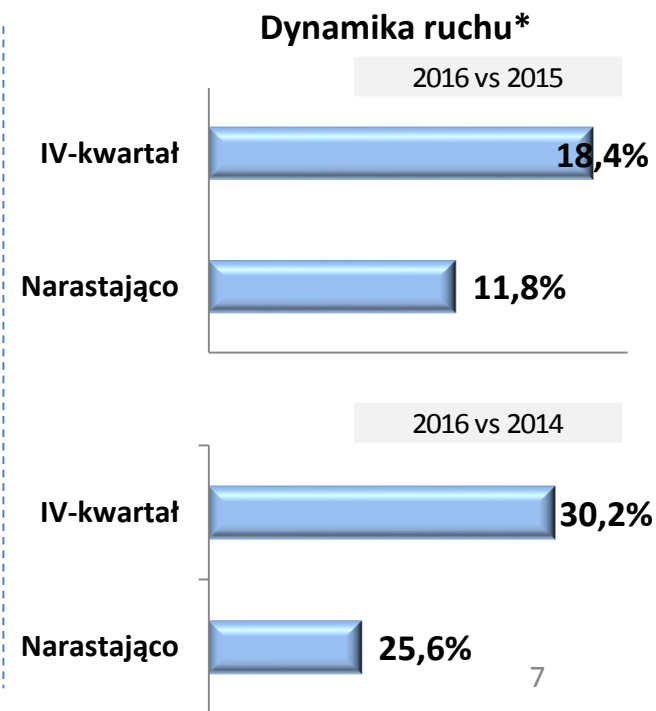
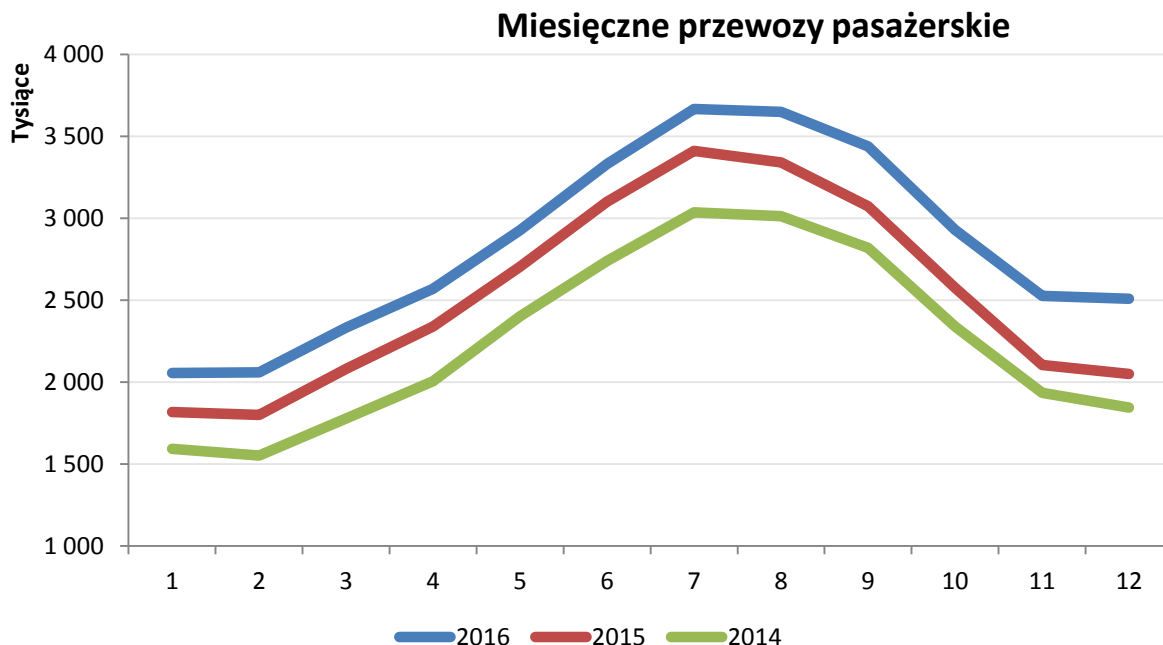


SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W 2016 roku zaobserwowano 4% spadek ruchu na rynku czarterowym. Pomimo dość wysokiego wzrostu w czwartym kwartale (15%) nie udało się zahamować negatywnego trendu na rynku z pierwszego półrocza, kiedy to spadek był rzędu 14%. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami dynamika (mierzona liczbą pasażerów) od października do grudnia względem analogicznych miesięcy poprzedniego roku była dodatnia i wyniosła odpowiednio 6, 21 i 25%.

Ostatnie miesiące roku przyniosły bardzo wysoki wzrost w ruchu regularnym. Jego dynamika kształtowała się w październiku na poziomie 14%, a w pozostałych dwóch miesiącach na poziomie 20 i 22%.

Jak pokazują powyższe dane, to przewozy regularne wpłynęły na wzrost w czwartym kwartale o 18% w stosunku do analogicznego okresu 2015 roku (o 8 p.p. więcej niż w poprzednim kwartale), a w całym roku o 12% (podobny wzrost był w 2015 roku).





WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

W 2016 roku dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI (+7 p.p.). Ponadto, podobnie jak w trzech kwartałach, w całym 2016 roku porty regionalne łącznie osiągnęły wynik wyraźnie lepszy od porównywalnych portów ACI (+4 p.p.).

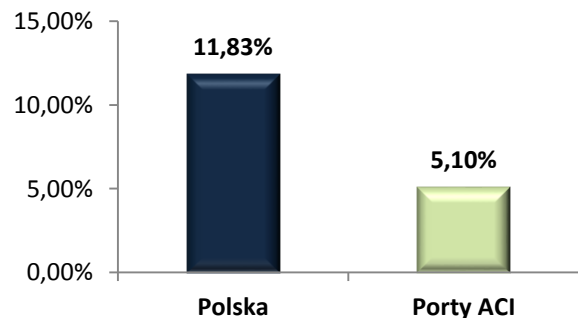
Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej lotnisko Warszawa/Modlin) niekwestionowanym liderem wzrostów było lotnisko Kraków-Balice. Ruch w tym porcie wzrósł w 2016 roku o 18%, co przełożyło się na ponad 766 tys. pasażerów obsłużonych więcej niż w roku poprzednim. Warto podkreślić, 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. W samym czwartym kwartale lotnisko obsłużyło 226 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie 2015 roku. Silna konkurencja przewoźników niskokosztowych na trasach międzynarodowych, jak również konkurencja na trasach krajowych (w tym przypadku silna konkurencja Ryanair z PLL LOT) wpłynęła także na wyniki Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy, który odnotował drugi najwyższy wzrost ilościowy w 2016 roku (+289 tys.) i samym czwartym kwartale (+127 tys.).

Na wyniki pozostałych portów także wpłynęli głównie przewoźnicy niskokosztowi, na czele z Ryanair i Wizzair, którzy łącznie w portach regionalnych zwiększyli przewozy w o 1 461 tys. pasażerów. W przypadku Ryanair największe wzrosty ilościowe zanotowano na trasach do/z Wielkiej Brytanii, Hiszpanii i Niemiec. W przypadku Wizzair były to Wielka Brytania, Szwecja oraz Holandia.

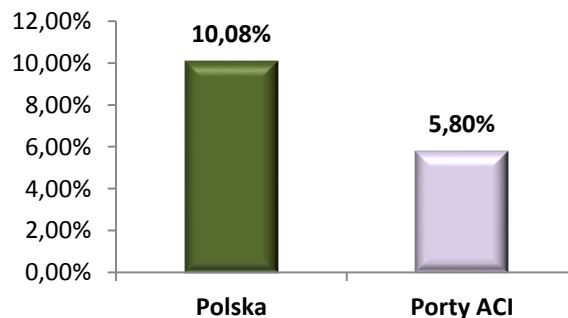
Warto również zauważyć, że podobnie jak w 2015 roku poprawiła się sytuacja portów regionalnych obsługujących mniej niż 1 mln pasażerów. W 2016 wszystkie tego typu porty w Polsce, z wyjątkiem lotniska Łódź-Lublinek oraz Zielona Góra-Babimost, zanotowały wzrosty. Taka sytuacja miała miejsce za sprawą znacznego wzrostu oferowania Wizzair w tego typu portach. W 2016 roku przewoźnik ten przewiózł ponad 133 tys. pasażerów więcej niż rok temu. Również Ryanair zwiększył oferowanie, choć wciąż nie zrekompensowało to spadków oferty z 2014 roku. W porównaniu z 2015 roku liczba pasażerów na tych lotniskach wzrosła z kolei o 64 tys.

Warto również wspomnieć o dynamicznym rozwoju w 2016 roku w portach regionalnych przewoźników sieciowych, takich jak KLM (78 tys. więcej pasażerów dzięki zwiększeniu oferowania w Krakowie do Amsterdamu), British Airways (+45 tys.) i SAS (+ 33 tys., w drugim kwartale otworzył połączenie z Krakowa do Kopenhagi).

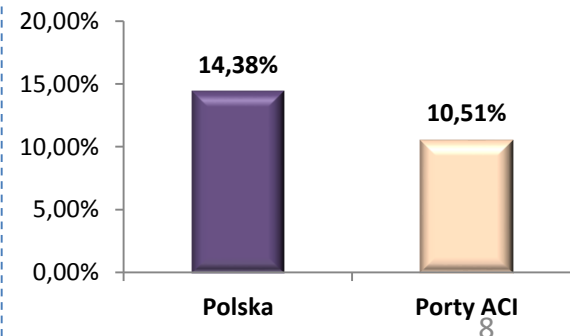
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



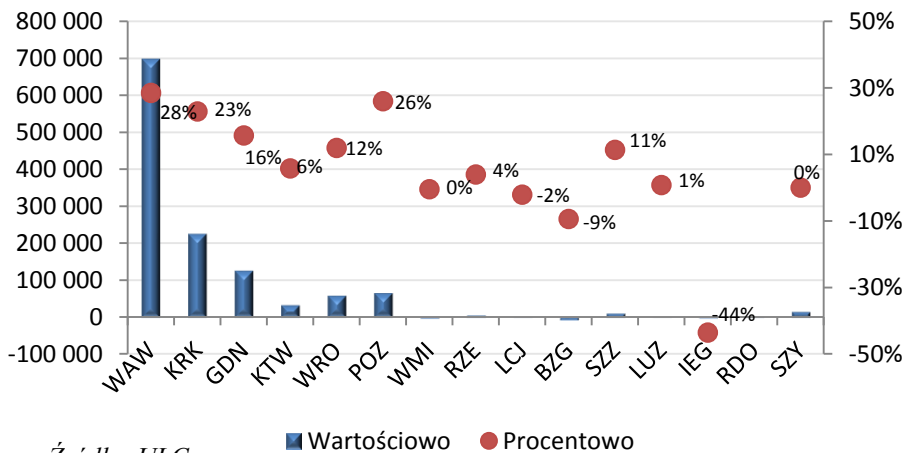


WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

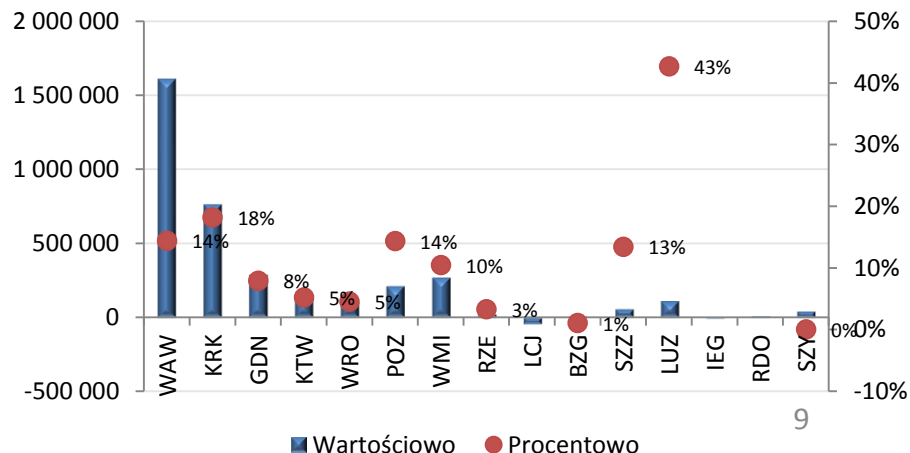
Warto zwrócić uwagę również na Sprint Air, który od początku roku otworzył szereg nowych połączeń z lotniska Radom-Sadków oraz Olsztyn-Mazury, zwiększając liczbę przewiezionych pasażerów ponad 1,7- krotnie w stosunku do 2015 roku. W samym czwartym kwartale przewoźnik jednak zredukował niektóre połączenia krajowe (głównie Olsztyn-Mazury) i zawiesił połączenie do Berlina z Radomia.

Porównując przewozy samego lotniska Chopina w Warszawie należy podkreślić, że mimo nieco słabszych wyników w ruchu czarterowym (ok. 10 tys. pasażerów mniej), port za sprawą przewozów regularnych łącznie wygenerował w 2016 roku 14% 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 czwartym kwartale 2016 roku (28% wzrost) na wysoką dynamikę zrealizowaną przez port Chopina w Warszawie wpływ mieli zarówno przewoźnicy niskokosztowi (+35%), sieciowi (+25%) jak i czarterowi (+44%). Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku, w całym roku zanotował PLL LOT (również w czwartym kwartale). Przewoźnik otworzył w 2016 roku wiele nowych i wznowionych połączeń (m.in. Zurich, Barcelona, Ateny, Wenecja, Charków, Zagrzeb) i zwiększył oferowanie, dzięki czemu obsłużył w 2016 roku o 1 084 tys. pasażerów więcej (+ 359 tys. w czwartym kwartale). W porcie nadal dynamicznie rozwijał się Wizzair, który otworzył w ciągu całego roku kilka nowych połączeń (m.in. Aberdeen, Bari, Bristol, Porto, Keflavik) oraz Ryanair, który w czwartym kwartale przeniósł loty krajowe z lotniska Warszawa/Modlin. W 2016 roku na lotnisku zainaugurowano również nowe połączenia długodystansowe. Od stycznia PLL LOT zaczął regularnie latać do Tokio, a w październiku do Seulu. W sezonie letnim na polskim rynku zaczęła również operować Air Canada Rouge (połączenie do Toronto) oraz Air China, która jesienią otworzyła połączenie do Pekinu. Dobre wzrosty ilościowe w tym porcie miał również Travel Service, Emirates, Lufthansa oraz Ukraine International Airlines, która w czerwcu otworzyła nowe połączenie do Winnicy. Największe spadki odnotował przewoźnik Norwegian Air Shuttle, Small Planet czy Alitalia, które 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

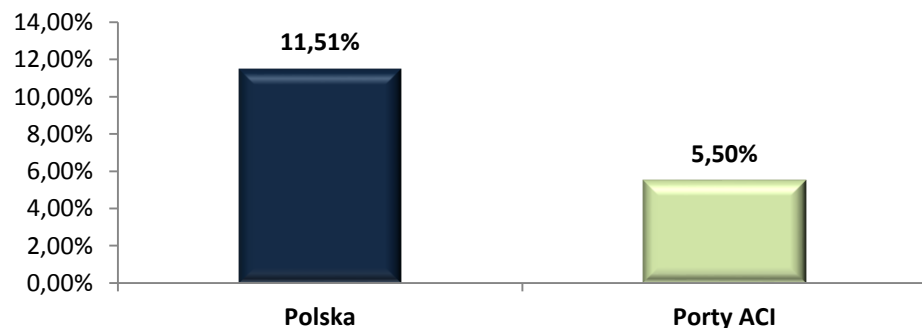


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

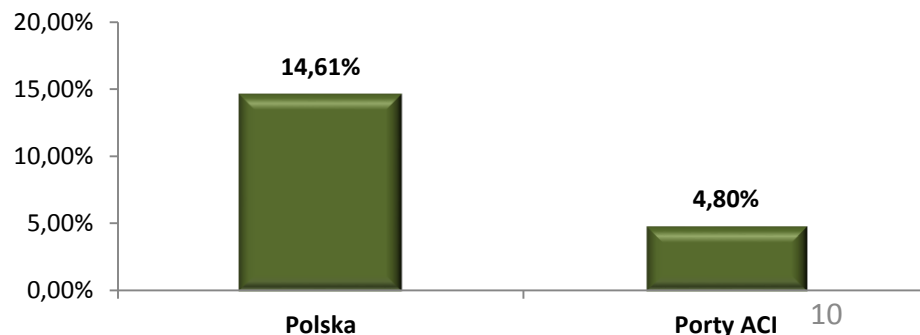
W 2016 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+12%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 10%. Wyniki te dla czwartego kwartału wyniosły odpowiednio +16% i +13%. Do wzrostu w całym ruchu międzynarodowym przyczyniły się przewozy regularne. Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje od lat Ryanair. Niemniej jednak pod względem ilościowym największe wzrosty w 2016 roku odnotował PLL LOT, a dopiero później przewoźnicy LCC, czyli wspomniany Ryanair, a także Wizzair i w znacznie mniejszym stopniu EasyJet. Zarówno w całym roku jak i w samym czwartym kwartale o 1 p.p. wzrosły wskaźniki S/F i LF. Średnia wielkość samolotów w całym roku pozostała na tym samym poziomie (146 miejsc pasażerskich), ale oferowanie wzrosło o 10%. Wskaźnik LF wzrósł o 1 p.p. i wyniósł 85% (SF miał 82% i wzrósł o 1 p.p.). W samym czwartym kwartale średnia liczba miejsc w samolocie wyniosła 145 miejsc pasażerskich, a oferowanie wzrosło o 15%. Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w 2016 roku kształtowała się na znacznie wyższym poziomie niż w portach ACI. Polski rynek odnotował wzrost przewozów pasażerskich na poziomie 15%. O 8% z kolei wzrosła liczba operacji. Średnia wielkość samolotów w całym roku pozostała na tym samym poziomie (93 miejsce pasażerskie), ale oferowanie wzrosło o 9%. Wskaźnik LF wzrósł o 3 p.p. i wyniósł 70% (SF miał podobną wartość). W samym czwartym kwartale liczba pasażerów wzrosła o 36%, liczba operacji o 17%, a oferowanie o 27%. Średnia liczba miejsc w samolocie wzrosła z kolei o 2 miejsca w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku i wyniosła 95 miejsc. Liderem na rynku krajowym był PLL LOT, który zanotował także największy wzrost ilościowy tak w czwartym kwartale (127 tys.) jak i całym roku (+349 tys. pasażerów).

Z kolei Ryanair z 25% udziałem w rynku w całym roku ponownie uzyskał drugi wynik w przewozach krajowych. Przewiół on w tym czasie 134 tys. pasażerów więcej niż w 2015 roku (wzrost o 18%). Warto jednak dodać, że w samym czwartym kwartale, kiedy to przeniesiono operacje do Wrocławia i Gdańska z lotniska Warszawa/Modlin na lotnisko Chopina w Warszawie, przewoźnik odnotował 70% wzrost obsłużonych pasażerów, a oferowanie wzrosło o 50%. Warto również dodać, że lepsze wyniki w całym roku miał też Sprint Air. Pomimo tego, że w czwartym kwartale zawiesił połączenia krajowe do Wrocławia i Krakowa z lotniska Olsztyn- Mazury (na którym operował w pierwszych trzech kwartałach), zdołał jednak odnotować 59% wzrost w czwartym kwartale (42% w całym roku).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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

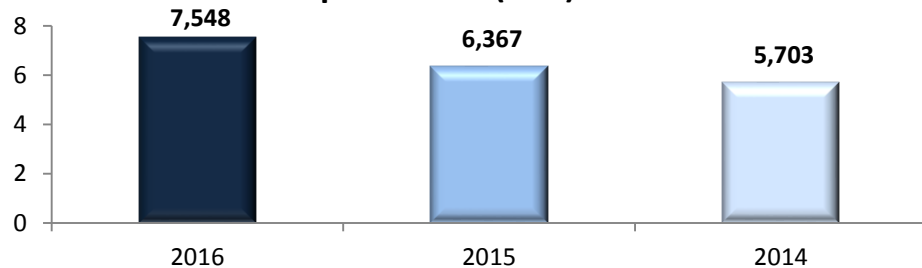


PRZEWOZY REGULARNE

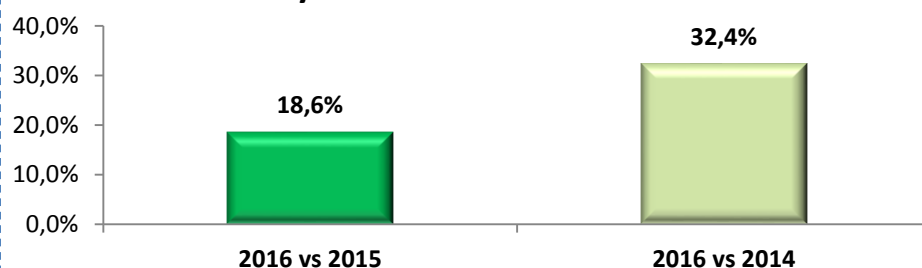
W 2016 roku rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 3,7 mln pasażerów więcej niż w 2015 roku. Podobnie jak w poprzednich latach największą popularnością cieszyła się Wielka Brytania (podobnie w czwartym kwartale). Poza tym, największe wzrosty ilościowe odnotowano w przypadku Hiszpanii, Niemiec i Szwecji. Za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze odpowiedzialni byli przewoźnicy niskokosztowi. Wyjątek stanowią Niemcy, gdzie od lat Lufthansa obsługuje najwięcej pasażerów. Warto jednak podkreślić, że najwyższe przyrosty ilościowe zanotował na tym kierunku w 2016 roku PLL LOT i Ryanair. Do największych spadków doszło natomiast w przypadku Turcji oraz w znacznie mniejszym stopniu Belgii. W samym czwartym kwartale oprócz Wielkiej Brytanii największe wzrosty przewozów odnotowano w przypadku Włoch i Ukrainy.

W 2016 roku prawie we wszystkich portach lotniczych doszło do wzrostu przewozów. Spadki zanotowano jedynie w przypadku lotniska Łódź-Lublink i Zielona Góra-Babimost. Podobnie było w czwartym kwartale, choć dodatkowo spadek przewozów odnotowano na lotnisku Warszawa/Modlin. Wynikało to z faktu, że z końcem października Ryanair przeniósł swoje krajowe loty na lotnisko Chopina w Warszawie.

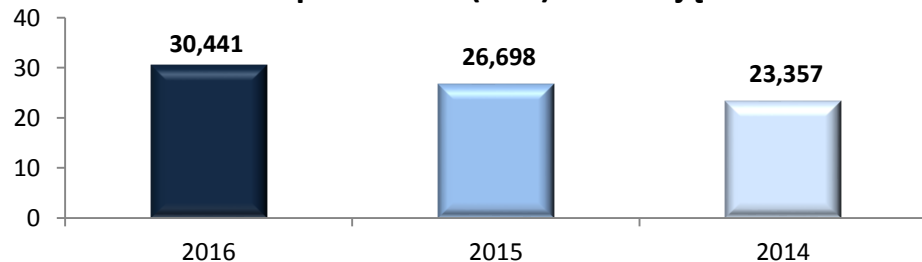
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



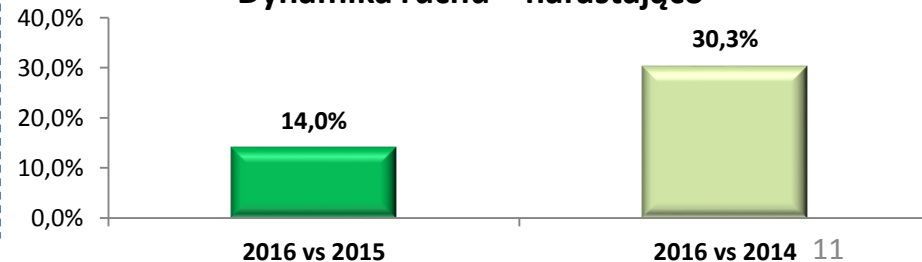
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



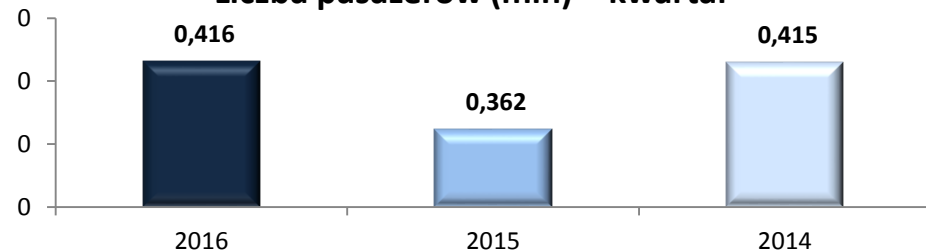


PRZEWOZY CZARTEROWE

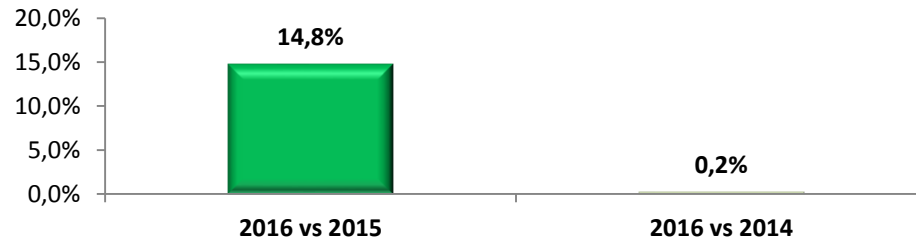
W 2016 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 148 tys. mniej pasażerów niż rok wcześniej. Warto jednak wskazać, że po znacznym zahamowaniu wzrostów w pierwszych trzech kwartałach, w czwartym kwartale rynek zwiększył przewozy i zaczął odrabiać straty. Sytuacja ta była związana ze spadkami przewozów do krajów o niestabilnej sytuacji politycznej i zagrożonych atakami terrorystycznymi: Turcji, Egiptu, Maroka i Tunezji. Warto odnotować, że znaczenie tych rynków w przewozach czarterowych z Polski istotnie zmalało. Podczas gdy udział tych kierunków w 2007 wynosił blisko 68%, obecnie zmalał on do 12%. Największymi beneficjentami tych zmian były kraje europejskie położone w rejonie Morza Śródziemnego i Czarnego: Grecja, Hiszpania, Bułgaria, Portugalia czy Włochy. Co ważne, Egipt z roku na rok traci pozycję lidera przewozów czarterowych w sezonie zimowym na rzecz atlantyckich wysp Hiszpanii (Fuerteventura, Teneryfa) i Grecji (Kreta, Rodos). Coraz większą popularnością cieszą się również zimowe kierunki dalekodystansowe, w szczególności rejon Karaibów, gdzie w 2016 roku przewozy wzrosły ponad 1,7-krotnie.

W 2016 roku większość portów odnotowała spadki w przewozach czarterowych. Jedynie lotnisko Katowice-Pyrzowice oraz Poznań-Ławica zdołały zwiększyć przewozy uzyskując równo po 2% wzrostu ruchu. Wśród przewoźników ponownie najwięcej pasażerów obsłużył Enter Air, choć to Travel Service odnotował największe wzrosty ilościowe w całym roku i pomniejszył tym samym stratę do lidera. Największy spadek był w przypadku Small Planet Airlines (-78 tys.) oraz Pegasus Airlines (-53 tys.). Analizując przewozy czarterowe w Polsce nie można zapomnieć o ofercie przewoźników LCC, którzy coraz częściej 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 31%. Liderem pod względem kierunków wakacyjnych, podobnie jak w 2015 roku, pozostał Ryanair, uzyskując największy wzrost ilościowy (+225 tys. pasażerów).

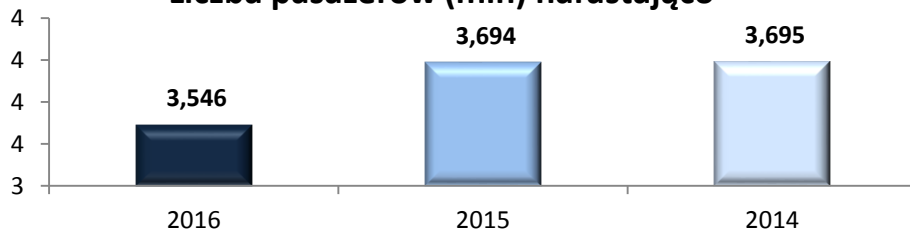
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



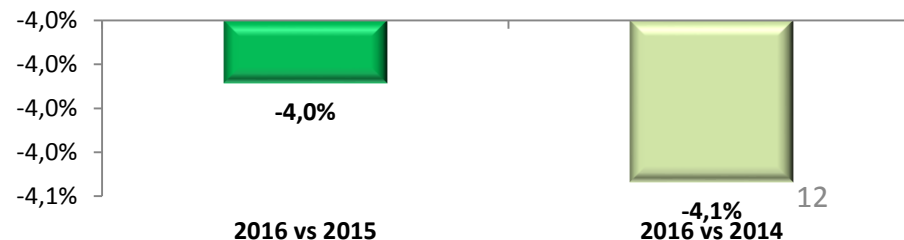
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



Źródło: ULC

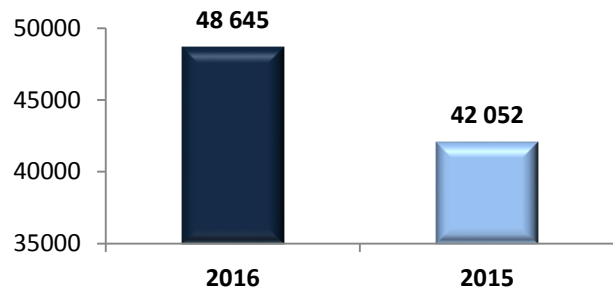
*Prosimy zwrócić uwagę na różnice w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



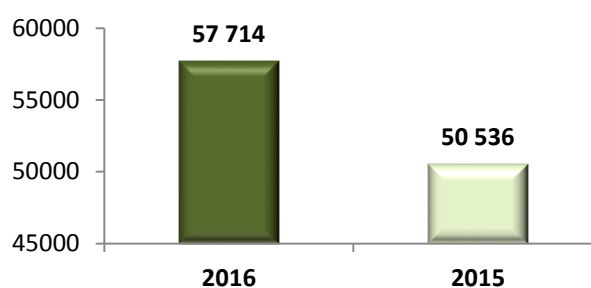
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W całym 2016 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 28 km. Co więcej, dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata. Podobnie było w przypadku oferowania, mierzonych wskaźnikami 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.

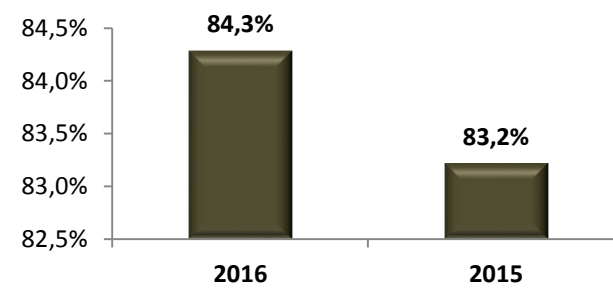
RPKM (mln) – narastająco*



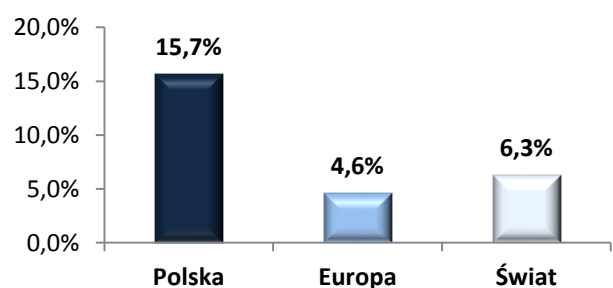
ASKM (mln) – narastająco*



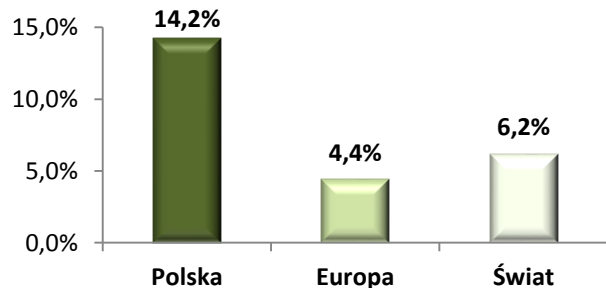
LF- narastająco*



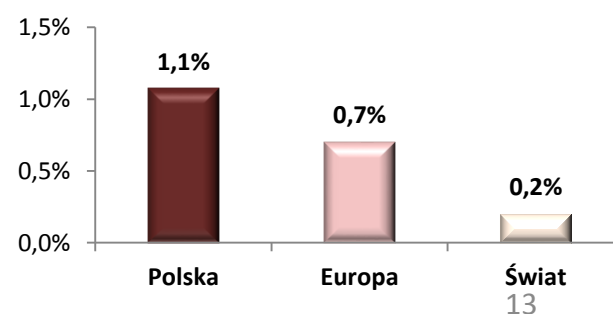
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

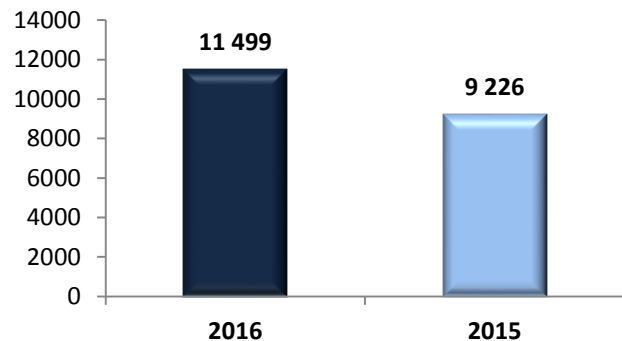




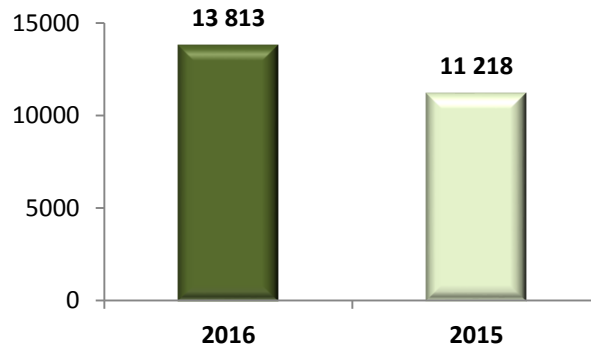
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W czwartym kwartale 2016 roku, dynamika wzrostu przewozów pasażerskich przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania o 1,5 p.p. Dynamika RPKM wyniosła 25% , a ASKM 23,5%. W efekcie współczynnik LF wzrósł o 1 p.p. w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 37 kilometrów, a średnia liczba miejsc w samolocie wzrosła o 1.

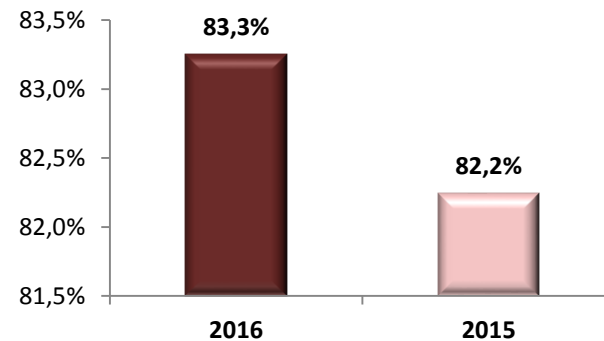
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*





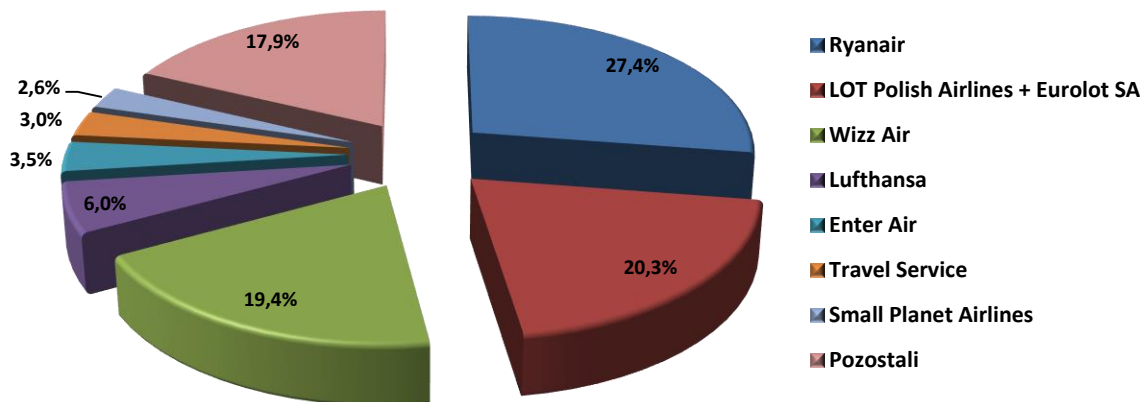
PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

W całym 2016 roku doszło do nieznacznej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Przewoźnicy niskokosztowi utrzymali ten sam udział w rynku co w 2015 roku, z kolei przewoźnicy sieciowi kosztem przewoźników czarterowych zwiększyli swój udział o 1 p.p.

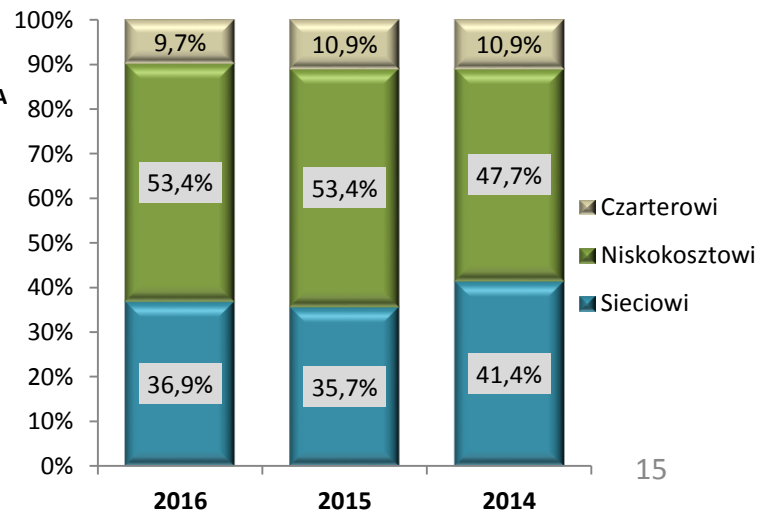
Warto również wskazać, że znaczące różnice w dynamice ruchu wszystkich trzech typów przewoźników występowały w zasadzie w każdym kwartale 2016 r. Od drugiego kwartału aż do końca roku to przewoźnicy sieciowi rozwijali się znacznie bardziej dynamicznie od swoich niskokosztowych konkurentów. Z kolei przewoźnicy czarterowi dopiero od trzeciego kwartału odnotowali dodatnią dynamikę. Wysoki wzrost ruchu w czwartym kwartale (+26%) nie wystarczył jednak, aby przewyższyć rezultat z 2015 roku. Finalnie 2016 rok przewoźnicy czarterowi zakończyli spadkiem ruchu o 1%. Z kolei przewoźnicy sieciowi (+16%) o 4 p.p. mieli wyższą dynamikę od niskokosztowych (+12%). W samym czwartym kwartale uzyskali oni 24% wzrost, podczas gdy przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli ruch o 14%.

Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w 2016 roku, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi, jak i czarterowi. Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się PLL LOT, który po dwóch latach redukcji od początku stycznia 2016 roku otworzył wiele połączeń europejskich. Drugim liderem był Ryanair i Wizzair. Wysokie przyrosty uzyskali także: EasyJet, Travel Service i KLM.

Udział w rynku wg wielkości przewozów



Udział w rynku wg modelu biznesowego





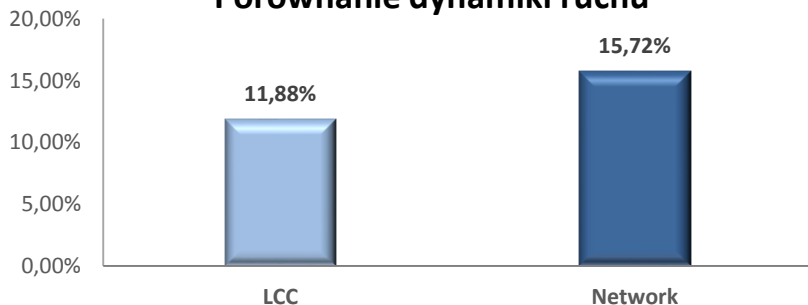
PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

Podobnie jak w poprzednich kwartałach, tak i w całym roku liderem wśród przewoźników niskokosztowych był Ryanair. Przewoźnik obsłużył 1 086 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. Malta, Malaga, Teneryfa czy Korfu). Największy wzrost ilościowy przewoźnik zrealizował w porcie lotniczym Kraków- Balice (+283 tys. pasażerów). W 2016 roku przewoźnik zwiększył oferowanie na istniejących tam trasach oraz otworzył nowe połączenie do Bristolu. Bardzo dobre wyniki na lotnisku osiągnął również inny przewoźnik niskokosztowy tj. EasyJet. Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizzair. Przewiół on ponad 773 tys. więcej pasażerów, niż w 2015 roku (o 158 tys. więcej w samym czwartym kwartale), a największe wzrosty ilościowe zrealizował na lotnisku Chopina w Warszawie, Katowice-Pyrzowice i Poznań-Ławica. Należy również odnotować, że dobre wyniki uzyskał na nowo otwartym lotnisku Olsztyn-Mazury, z którego oferuje regularne loty do Londynu (od drugiego kwartału). Warto dodać, że na tej trasie od czwartego kwartału lata również Ryanair, choć na inne lotnisko. Pozostali przewoźnicy, którzy uzyskali wzrosty to: EasyJet i Eurowings. Największe spadki odnotowano w przypadku Air Berlin, który zredukował oferowanie z Gdańska, Warszawy i Krakowa.

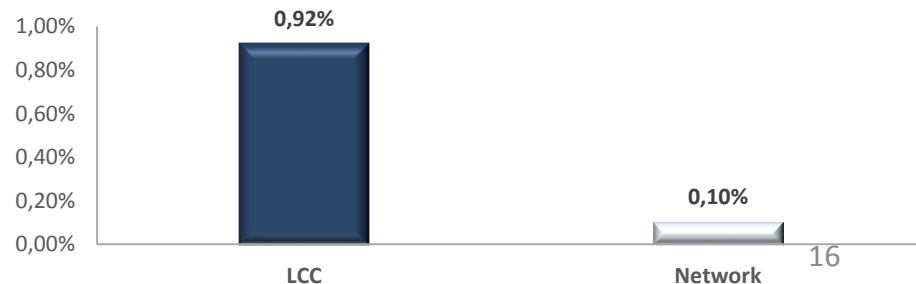
W przypadku przewoźników sieciowych analogicznie jak w poprzednich dwóch kwartałach tak i w czwartym, największy wzrost przewozów odnotował PLL LOT (+450 tys.). Podobnie jak poprzednio było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania i otwierania kolejnych połączeń europejskich. Wszystko to przełożyło się na całoroczną liczbę obsłużonych pasażerów, która wzrosła o 1 316 tys. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów w 2016 roku uzyskał KLM (także w czwartym kwartale), a następnie Lufthansa, Emirates i Ukraine International Airlines. W samym czwartym kwartale oprócz PLL LOT i KLM bardzo dobre wyniki odnotował Qatar Airways, który w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku obsłużył 2-krotnie więcej pasażerów. Największe ilościowe spadki w czwartym kwartale odnotował natomiast Czech Airlines, który zawiesił połączenia z lotniska Rzeszów- Jasionka (Edynburg), a następnie Łódź- Lublinek (Praga, Edynburg) oraz Air Serbia, która zawiesiła operacje z lotniska Chopina w Warszawie do Belgradu.

Wskaźnik S/F przewoźników sieciowych wzrósł w czwartym kwartale, jak i w całym roku o 1 p.p. (LF pozostał na tym samym poziomie co w analogicznym okresie 2015 roku). Z kolei S/F przewoźników niskokosztowych w czwartym kwartale wzrósł o 2 p.p. (LF o 1 p.p.) , a w całym roku o 1 p. p. (LF podobnie).

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*



Źródło: ULC

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



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 i sieciowych w minionych kwartałach danego roku w Polsce wg danych ULC
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** - wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych w minionych kwartałach danego roku na podstawie danych ULC