



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

Opracowanie: Wydział Statystyk i Analiz

Warszawa, wrzesień 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 drugim kwartale 2016 roku na rynku obowiązywała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W pierwszych miesiącach sezonu letniego doszło zarówno do zwiększenia liczby pasażerów jak i liczby operacji. Współczynnik wypełnienia miejsc wzrósł z kolei o 1 p. p. W efekcie wszystkie te wskaźniki wzrosły łącznie w całym półroczu. Wyraźnie silny wzrost przewozów widać w przypadku ruchu regularnego. Z kolei w przypadku czarterów, podobnie jak w poprzednich kwartałach, doszło do znacznego zahamowania ruchu. W dalszym ciągu bardzo dobre wyniki uzyskali przewoźnicy LCC w szczególności Ryanair i Wizzair, którzy byli jednymi z głównych motorów wzrostu w polskich portach lotniczych. Ponadto, podobnie jak w pierwszym kwartale, znaczne wzrosty odnotował PLL LOT (+ 19%), dzięki zwiększeniu oferowania i otwarciu kolejnych połączeń. Spośród wszystkich portów lotniczych spadki odnotował tylko Łódź- Lublinek oraz Zielona Góra- Babimost.

Przewozy pasażerskie w drugim kwartale 2016 roku w Polsce zwiększyły się o 8%, w porównaniu z analogicznym okresem 2015 roku. W półroczu wzrost wyniósł 10%. Dobre wyniki ruchu lotniczego miały miejsce przy takiej samej dynamice liczby operacji (+8%) w drugim kwartale (8% wzrost także w całym półroczu). W tym czasie średnia liczba pasażerów przypadających na rejs się nie zmieniła i wyniosła 111 pasażerów (w całym półroczu 106, wzrost o 3 p.p.), a średnia wielkość samolotów zmniejszyła się o 1 miejsce pasażerskie w stosunku do drugiego kwartału 2015 (o 1 miejsce wzrosło w całym półroczu). Choć S/F, liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku, wzrósł zaledwie o 1 p. p. (w półroczu podobna wartość) to należy wskazać, że i tak można go uznać za satysfakcjonujący, jeśli weźmie się pod uwagę przeszło 7% wzrost liczby oferowanych miejsc pasażerskich.

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w pierwszym półroczu znacznie przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło tylko nieznacznie gorszy wynik od porównywalnych europejskich portów. Porty regionalne (z uwzględnieniem WMI) uzyskały z kolei 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 (+10%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Należy podkreślić, że do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się przewozy zarówno z pierwszego jak i drugiego kwartału. Bardzo dobre wyniki w pierwszym półroczu odnotowano także w przewozach krajowych (+9%), które kształtowały się również na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI.



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu, pod względem ilościowym w drugim kwartale i w pierwszym półroczu było lotnisko Chopina w Warszawie. Wśród portów regionalnych, najlepszy wynik w drugim kwartale odnotował port Kraków-Balice, a następnie Gdańsk im. Wałęsy. Bardzo dobre wyniki uzyskało także lotnisko w Lublinie. Dodatkowo dynamiki ruchu uzyskały także pozostałe porty regionalne, z wyłączeniem portu Łódź- Lublinek oraz Zielona Góra-Babimost. W dużej mierze była to zasługa przewoźników LCC, którzy zwiększyli oferowanie i przewoźników sieciowych, którzy otworzyli nowe połączenia w kilku polskich portach.

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

Podobnie, jak w pierwszym kwartale 2016 roku, polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka o 11 km. W obu 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 o 1,1 punktu procentowego, co było wynikiem zbliżonym do wzrostu współczynnika S/F. Wzrost wskaźnika LF był też wyższy niż w przypadku rezultatów osiągniętych w Europie i na świecie prezentowanych przez IATA.

Podobnie jak w pierwszym kwartale, tak i w drugim, doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Przewoźnicy niskokosztowi w całym półroczu zwiększyli swój udział kosztem przewoźników sieciowych i czarterowych. Działo się to przy różnych dynamikach reprezentujących poszczególne modele biznesowe. Co ciekawe w drugim kwartale to przewoźnicy sieciowi odnotowali wyższą dynamikę (+14%) niż przewoźnicy LCC (+8%).

Najwyższe dynamiki wśród przewoźników LCC uzyskali Ryanair i Wizzair. Dobre wyniki zanotował również Easy Jet. W przypadku przewoźników sieciowych największe wzrosty ilościowe miał PLL LOT, KLM i SAS.

Słabe wyniki w drugim kwartale odnotowali przewoźnicy czarterowi, w przypadku których ruch spadł o 10%. Warto wskazać, że w dalszym ciągu liderem tutaj pozostaje Enter Air, któremu udało się jako jednemu z nielicznych uzyskać nieznaczny wzrost w przewozach. Pod względem ilościowym największe spadki odnotował z kolei Small Planet Airlines.



PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

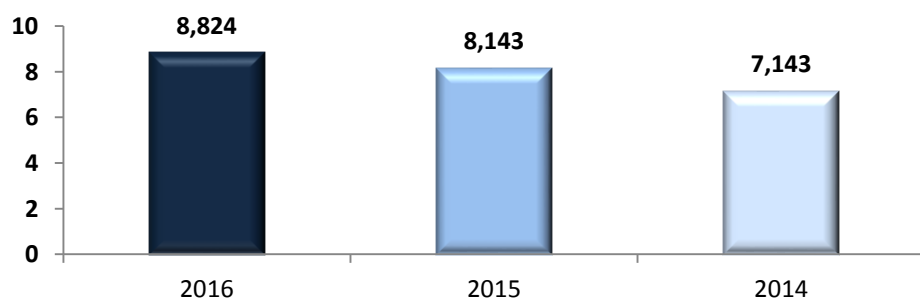
Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym półroczu 2016 roku ponad 15,2 mln pasażerów, co stanowi 10% wzrost w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Wzrost w drugim kwartale wyniósł 8%, a zatem był on o ok. 5 punktów procentowych niższy w porównaniu do wyników zanotowanych dla pierwszego kwartału. W drugim kwartale zwiększyła się również średnia długość odcinka lotu o 11 km.

Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji. Zarówno w drugim kwartale jak i w pierwszym półroczu wzrosły one o 8% (jeśli wyłączyć operacje bez przewozów pasażerów). W przeciwieństwie jednak do pasażerów dynamika wzrostu liczby operacji była nieco wyższa od dynamiki odnotowanej w pierwszym kwartale 2016 roku (o 1 p.p.).

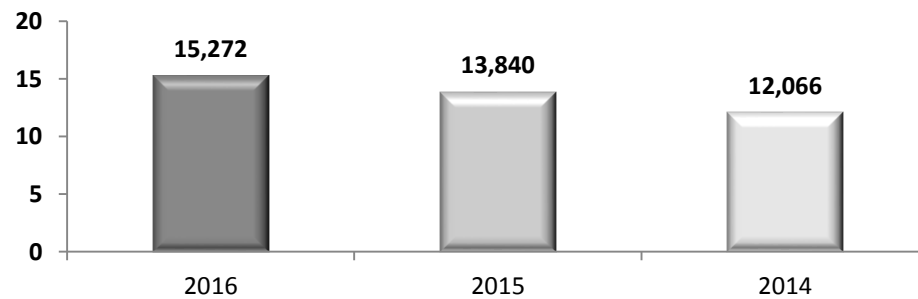
W drugim kwartale doszło też do wzrostu oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 7%, a łącznie w pierwszym półroczu 2016 roku o 9%.

Utrzymał się również trend wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc, przy czym w pierwszym kwartale wzrost ten był wyższy niż w drugim kwartale. W konsekwencji w pierwszym półroczu zarówno Seat factor (S/F) jak i LF wzrosły o 1 punkt procentowy więcej, niż w analogicznym okresie minionego roku (SF miał wartość 78%, a LF 82%). W drugim kwartale 2016 roku SF wyniósł 81%, a LF 84%, co w obu przypadkach również było wynikiem o ok. 1 punkt procentowy lepszym w porównaniu do ubiegłego roku.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*





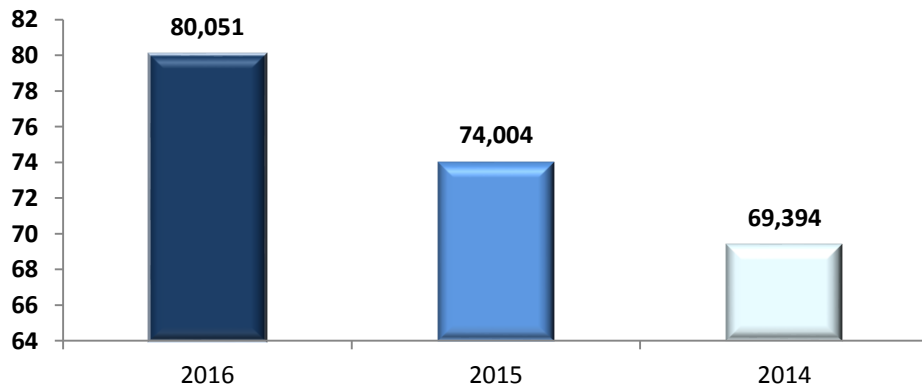
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

O ile w pierwszym kwartale doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs, o tyle w drugim kwartale wartość ta się nie zmieniła i wyniosła 111. W pierwszym półroczu liczba ta wyniosła 106, czyli odpowiednio o 3 pasażerów więcej niż rok wcześniej.

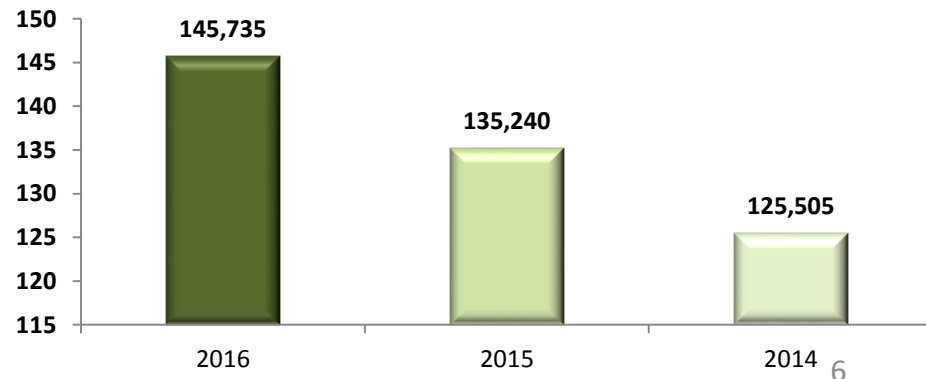
Warto wskazać, że to przewoźnicy niskokosztowi zanotowali wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas, gdy na pokładach samolotów przewoźników sieciowych podróżowało w drugim kwartale średnio o 1 pasażera mniej (w półroczu się nie zmienił), to w przypadku przewoźników niskokosztowych nastąpił w tym okresie wzrost o 7 pasażerów, a w całym półroczu o 5. W związku z tym S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł w drugim kwartale o 1,5 p. p., a w pierwszym półroczu o 1,6 p. p. Z kolei przewoźnicy sieciowi w całym półroczu nie zdołali zwiększyć współczynnika wypełnienia miejsc, a w drugim kwartale wskaźnik ten spadł o 1 p. p.

Wyniki drugiego kwartału 2016 roku pokazują, że rynek w pierwszych trzech miesiącach sezonu letniego znacznie się rozwinął. Od kwietnia do czerwca 2016 r. dynamiki wzrostu liczby operacji kształtowały się odpowiednio na poziomie 10, 8 i 7%. Co ciekawe pod względem operacji to przewoźnicy sieciowi odnotowali wyższe wzrosty od przewoźników niskokosztowych. W przypadku sieciowych operacje wzrosły w poszczególnych miesiącach drugiego kwartału o 17, 13 i 13%, a przewoźników LCC o 2, 5, i 4%.

Liczba operacji (tys.) - kwartał*



Liczba operacji (tys.) narastająco*





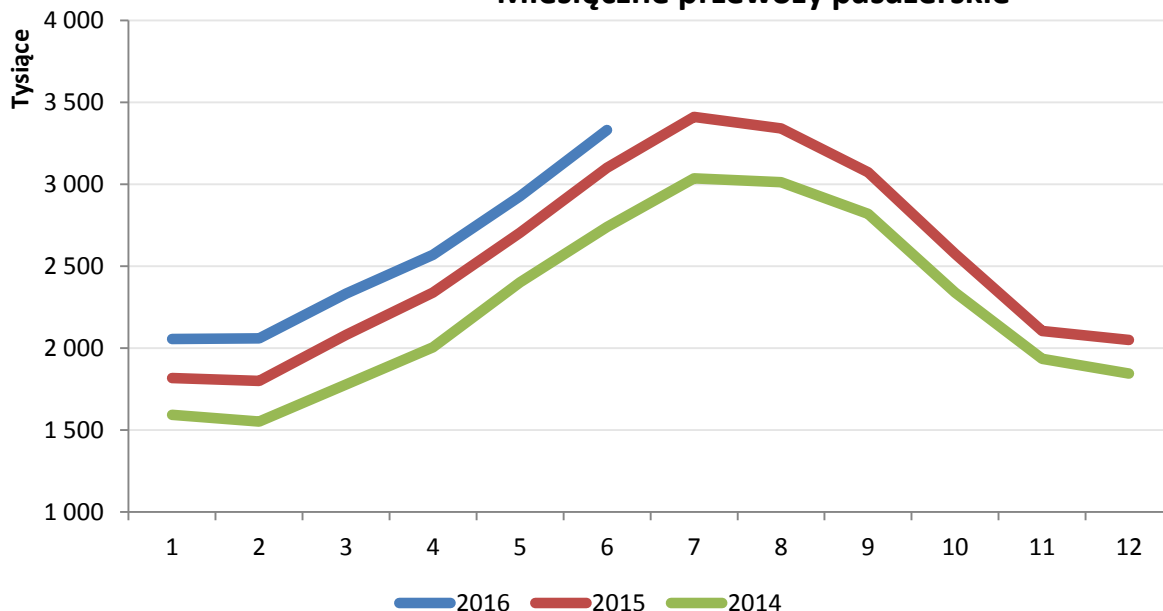
SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W drugim kwartale 2016 roku zaobserwowano spadek ruchu na rynku czarterowym o 11%, choć nie był on aż tak wysoki jak w poprzednim kwartale. Pomiedzy poszczególnymi miesiącami (mierzone liczbą pasażerów) można zidentyfikować znaczne różnice w dynamice ruchu. W pierwszych trzech miesiącach sezonu letniego można dostrzec wyraźną tendencję malejącą. Dynamika wzrostu ruchu od kwietnia do czerwca względem analogicznych miesięcy roku poprzedniego była ujemna i wyniosła kolejno -20, -17 oraz -7%.

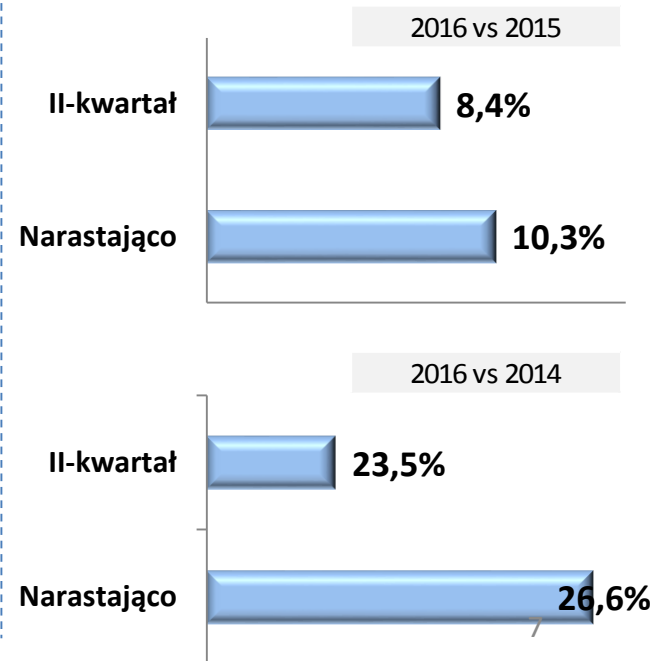
Pierwsze miesiące sezonu letniego przyniosły z kolei wysoki wzrost ruchu regularnego. Dynamika ruchu kształtowała od kwietnia do czerwca na tym samym poziomie tj. 11%.

Jak pokazują powyższe dane w to dzięki tego typu przewozom dynamika w drugim kwartale była o 8% wyższa niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, a w pierwszym półroczu o 10%.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*





WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI EUROPE

Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej lotnisko Warszawa/Modlin) liderem wzrostów ilościowych w drugim kwartale było lotnisko Kraków-Balice (+183 tys. pasażerów więcej). Port również w pierwszym kwartale uzyskał bardzo dobre wyniki, co przełożyło się na najlepszy rezultat także w całym półroczu (+335 tys.). Należy podkreślić, że również wysokie wzrosty odnotowało lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (+85 tys. w drugim kwartale), a następnie lotnisko Warszawa/Modlin, którego wzrost nie był już tak znaczny jak w poprzednich kwartałach (w drugim kwartale 43 tys. więcej). Wśród pozostałych portów regionalnych należy wyróżnić lotnisko w Lublinie czy Szczecin-Goleniów, które w drugim kwartale miały największe wzrosty procentowe (przewozy zwiększyły się odpowiednio o 70% i 17%). Warto także podkreślić, że oprócz spadku ruchu na lotniskach Łódź-Lublinek oraz Zielona Góra- Babimost, porty nie zanotowały ujemnej dynamiki w przewozach. Na gorsze wyniki Łodzi wpływ miało przede wszystkim zmniejszenie oferowania przez Ryanair do Nottingham.

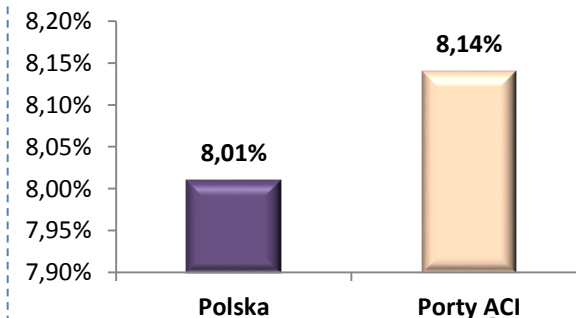
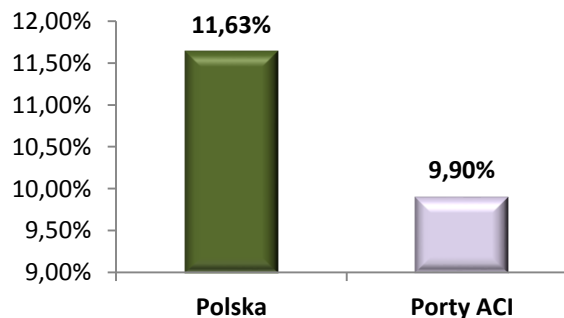
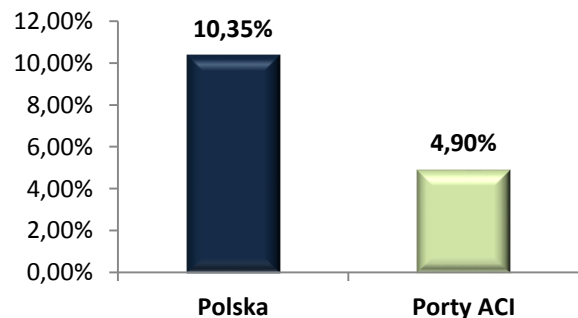
Na dobre wyniki pozostałych portów wpłynęli głównie przewoźnicy niskokosztowi, na czele z Ryanair i Wizzair, którzy w portach regionalnych (z uwzględnieniem Warszawa/Modlin) zwiększyli łącznie przewozy w pierwszym półroczu o 855 tys. pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Razem obaj wskazani przewoźnicy uzyskali w tym okresie 68% udział w rynku. Jeśli chodzi o Wizzair największe wzrosty ilościowe, podobnie jak w pierwszym kwartale, dotyczyły tras z/do Wielkiej Brytanii oraz Szwecji. W przypadku Ryanair była to Wielka Brytania, a następnie Hiszpania (także analogicznie jak w pierwszym kwartale).

Podobnie jak w pierwszym tak i w drugim kwartale przewozy w portach regionalnych wzrosły także dzięki przewoźnikom sieciowym (+12%), a w szczególności dzięki PLL LOT, który zwiększając oferowanie o 21% (w całym półroczu 19%), przewiózł ponad 48 tys. pasażerów więcej na połączeniach krajowych (w półroczu +79 tys.). Warto również wspomnieć o dynamicznym rozwoju innych przewoźników sieciowych np. KLM, który zwiększył oferowanie do Krakowa oraz SAS, który otworzył na tym lotnisku połączenie do Kopenhagi, a także podejmowanych próbach realizacji połączeń przez mniejszych przewoźników sieciowych takich jak Sprintair otwierającego w drugim kwartale połączenia między Radomiem, a Wrocławiem, Praga, Gdańskiem, Berlinem, czy Lwowem.

Dynamika całego rynku*

Dynamika portów regionalnych*

Dynamika WAW*





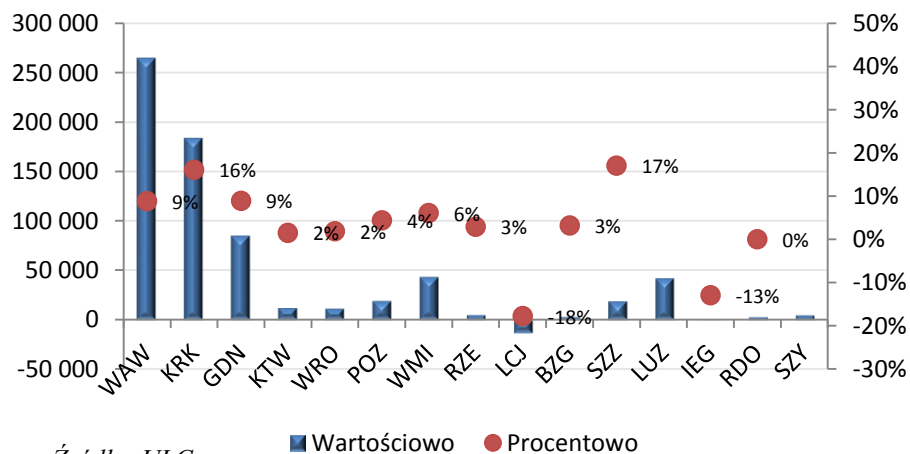
WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

Warto dodać, że na wyniki w wielu portach miały wpływ spadki w ruchu czarterowym. Wśród portów regionalnych największe spadki ilościowe w całym półroczu miały miejsce w przypadku lotniska Poznań-Ławica (-28 tys.), a następnie Wrocław-Strachowice (-26 tys.) i Gdańsk im. L. Wałęsy (-19 tys.). Jednakże lotniskiem, które najbardziej odczuło spadek tego typu przewozów, było lotnisko Chopina w Warszawie, które obsłużyło łącznie w pierwszym i drugim kwartale 80 tys. pasażerów mniej.

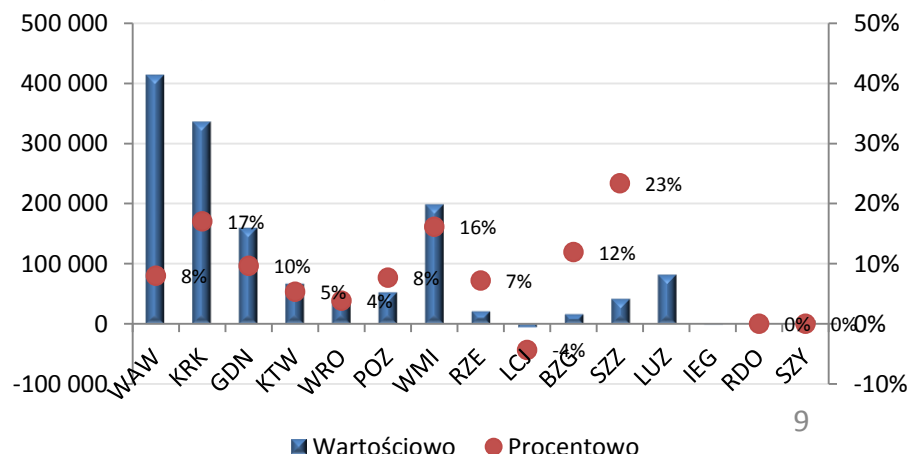
Należy jednak podkreślić, że łączna dynamika ruchu, głównie za sprawą przewozów regularnych na lotnisku Chopina w Warszawie wyniosła 8% i miała nieco niższą wartość niż w przypadku porównywalnych portów ACI (Wykres na str. 8 - Proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami). W drugim kwartale 2016 roku na dynamikę zrealizowaną przez port Chopina w Warszawie wpływ mieli zarówno przewoźnicy sieciowi (+14%) jak i niskokosztowi (+4%). Największy wzrost ilościowy podobnie jak w pierwszym kwartale miał PLL LOT. Przewoźnik otworzył kolejne nowe połączenia i zwiększył oferowanie, dzięki czemu obsłużył w drugim kwartale 242 tys. pasażerów więcej (+402 tys. w pierwszym półroczu). W porcie nadal dynamicznie rozwijał się Wizzair, który zwiększył przewozy o 9% (+39 tys. w drugim kwartale). Oprócz tych przewoźników dobre wzrosty ilościowe w drugim kwartale miała Lufthansa, KLM, a następnie Ukraine International Airlines, który zwiększył przewozy i oferowanie na warszawskie lotnisko o ponad połowę. Największe spadki odnotował Small Planet, w związku z ograniczeniem przewozów czarterowych, a następnie Alitalia, Air France oraz Norwegian, które znacznie ograniczyły oferowanie na warszawskie lotnisko.

Warto również podkreślić, że w drugim kwartale Wizzair zaczął operować na kolejnym polskim lotnisku tj. Olsztyn- Mazury. W czerwcu zainaugurował nowe połączenie do Londynu.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



Źródło: ULC

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

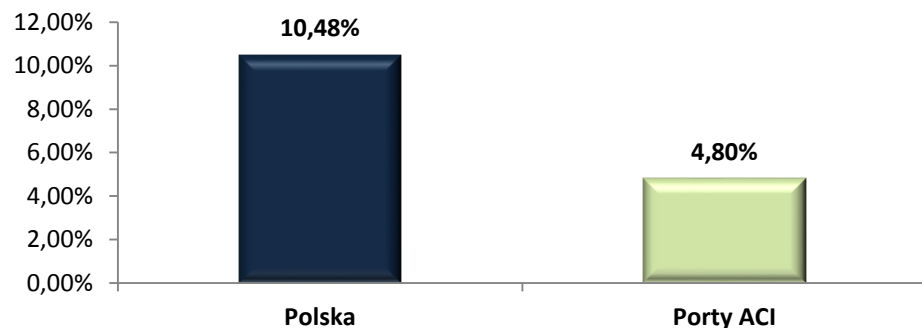


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

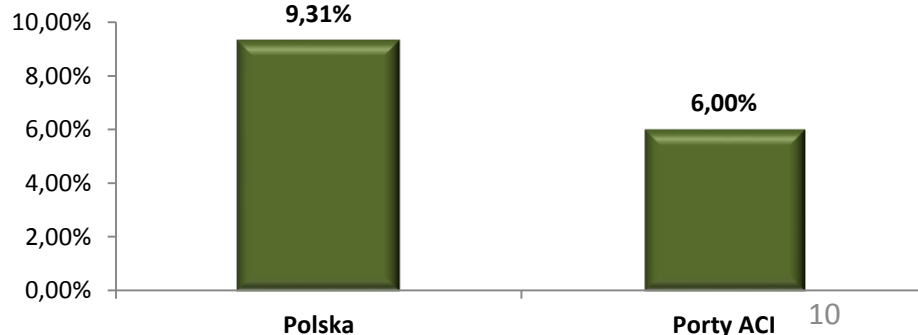
W pierwszym półroczu ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+10%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 9% (przy wyłączeniu operacji bez pasażerów). W samym drugim kwartale obie wartości wzrosły o 8%. Do wzrostu ruchu międzynarodowego przyczyniły się przewozy regularne. Wśród przewoźników niskokosztowych, pod względem ilościowym największe wzrosty odnotowali podobnie jak w pierwszym kwartale Ryanair, Wizzair, Easy Jet, a wśród przewoźników sieciowych PLL LOT czy KLM.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszym półroczu kształtowała się na wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI. Polski rynek odnotował wzrost przewozów na poziomie 9%. O 3% wzrosła z kolei liczba operacji. Warto dodać, że średnia wielkość samolotów wzrosła nieznacznie tj. o 1 miejsce pasażerskie, a oferowanie wzrosło o 4%. Drugi kwartał z kolei przyniósł wzrost liczby pasażerów o 12% przy wzroście liczby operacji o 11% i oferowaniu o 10%. Średnia liczba miejsc w samolocie się nie zmieniła w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku i wyniosła 95 miejsc. Również wskaźnik LF pozostał na tym samym poziomie i wyniósł 71%, drugi wskaźnik S/F wzrósł o zaledwie 1 p.p. Rynek przewozów krajowych tak w pierwszym jak i drugim kwartale rozwinął się głównie za sprawą PLL LOT, którego ruch wzrósł o 13%. Ryanair z kolei z 23% udziałem w rynku uzyskał drugi wynik w przewozach. Warto również odnotować, że Sprint Air powiększył w kwietniu swoją siatkę rejsów krajowych pomiędzy lotniskiem Radom-Sadków, a Wrocław-Strachowice i Gdańsk im. L. Wałęsy i tym samym zwiększył wzrost przewozów o 76% w porównaniu z drugim kwartałem poprzedniego roku.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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

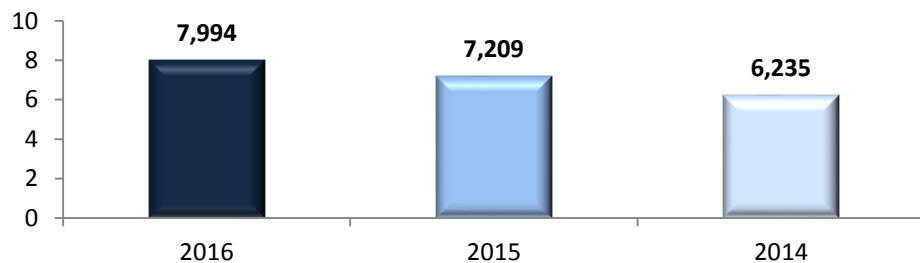


PRZEWOZY REGULARNE

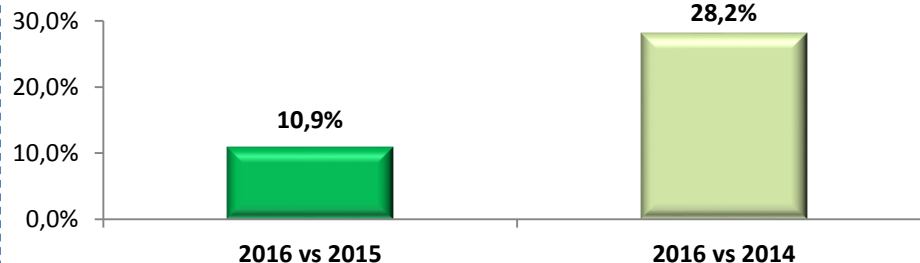
Do największych wzrostów w ramach przewozów regularnych, tak w pierwszym jak i drugim kwartale, doszło w przypadku Wielkiej Brytanii. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe w drugim kwartale odnotowano w przypadku Hiszpanii, a następnie Szwecji i Holandii. Za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze byli odpowiedzialni przewoźnicy niskokosztowi. Wyjątek stanowiły przewozy do Holandii, gdzie do wzrostu przyczynił się w największym stopniu sieciowy KLM. Do największych spadków w drugim kwartale doszło natomiast w przypadku Belgii, Turcji i Norwegii. W przypadku tego ostatniego wpływ na taki wynik miało zmniejszenie oferowania przez Wizzair i Ryanair.

Należy podkreślić, że w drugim kwartale prawie we wszystkich polskich portach lotniczych doszło do wzrostów przewozów. Wyniki dla całego półrocza również były bardzo dobre. Jedyny i nieznaczny spadek zanotował port lotniczy Łódź-Lublinek. Warto również zaznaczyć, że największy wzrost w międzynarodowych przewozach regularnych odnotował PLL LOT (+207 tys.), który w drugim kwartale otworzył kolejne regularne połączenia do chorwackich miast tj: Splitu czy Zadaru, a następnie Ryanair, Wizzair i EasyJet.

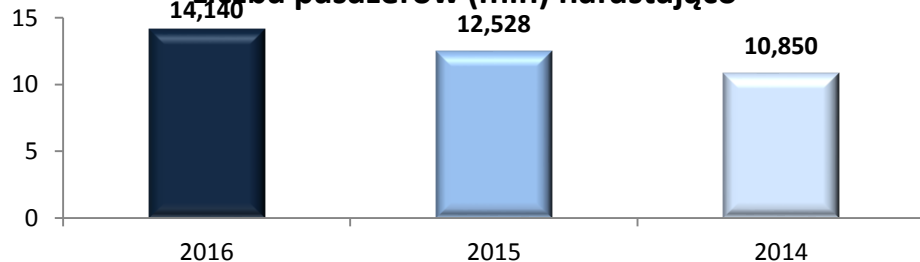
Liczba pasażerów (mln)- kwartał*



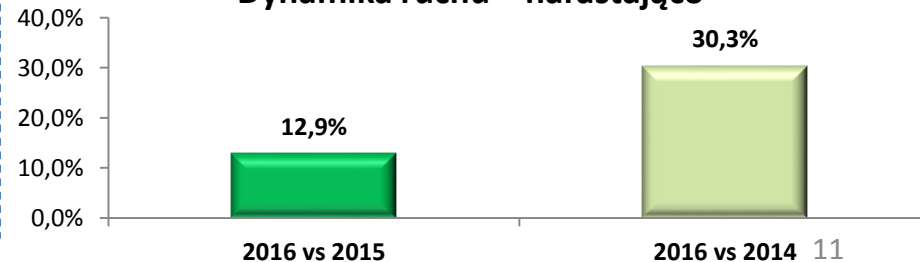
Dynamika ruchu –kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



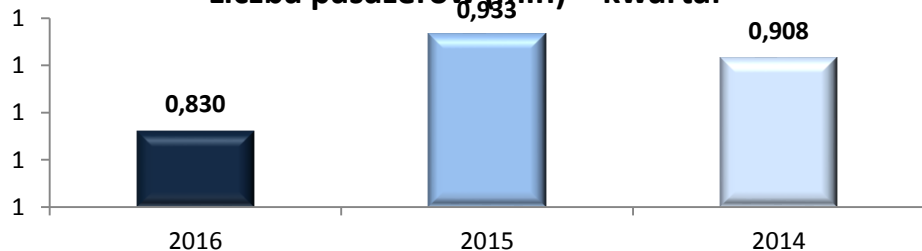


PRZEWOZY CZARTEROWE

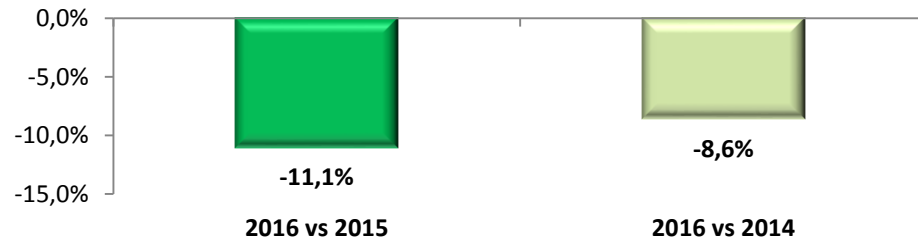
W pierwszym półroczu 2016 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 179 tys. pasażerów mniej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się łącznie na 14% spadek. W samym drugim kwartale również odnotowano 11% spadek. Na ten wynik szczególnie wpłynęła redukcja przewozów do krajów o niestabilnej sytuacji politycznej i zagrożonych atakami terrorystycznymi. Przykładem jest Turcja (114 tys. pasażerów mniej) czy Egipt (-97 tys.). Ponadto znaczne spadki nastąpiły kolejno w przypadku Tunezji i Maroka. Do największych wzrostów doszło po raz kolejny w przypadku Grecji, w której najpopularniejszym miejscem była Kreta i Rodos. Największe jednak ilościowe wzrosty były w przypadku Hiszpanii (głównie Wyspy Kanaryjskie), a następnie Bułgaria (Burgas, Warna). Coraz bardziej popularne stały się również kierunki dalekodystansowe, w szczególności rejon Karaibów. Najpopularniejsza była w tym przypadku Dominikana do której loty oferował TUI Airlines, a następnie Kuba, na którą można było dolecieć z PLL LOT.

W drugim kwartale praktycznie wszystkie pory odnotowały spadki w przewozach czarterowych. Wyjątek stanowił Rzeszów- Jasionka (+2,7 tys.), a następnie Szczecin- Goleniów (+ 1,8 tys. pasażerów więcej). Nieznacznie ruch wzrósł także na lotnisku Bydgoszcz-Szwederowo. Należy tu jednak pokreślić, że żaden z tych portów nie dominuje w tego typu przewozach. Wśród portów, w których od lat ruch czarterowy odgrywał ważną rolę, największe spadki ilościowe zanotowało lotnisko Chopina w Warszawie (48 tys. pasażerów mniej), a następnie Poznań- Ławica (-18 tys.) i Wrocław- Strachowice (-15 tys.). W Gdańsku i Krakowie ruch zmniejszył się o ponad 8 tys. pasażerów. Wśród przewoźników w dalszym ciągu liderem pozostaje Enter Air, któremu udało się jako jednemu z nielicznych uzyskać nieznaczny wzrost w przewozach (+8 tys.). Drugim liderem ww. wzrostów był Travel Sevice (+5 tys.). Pod względem ilościowym największe spadki odnotował z kolei Small Planet (-44 tys.).

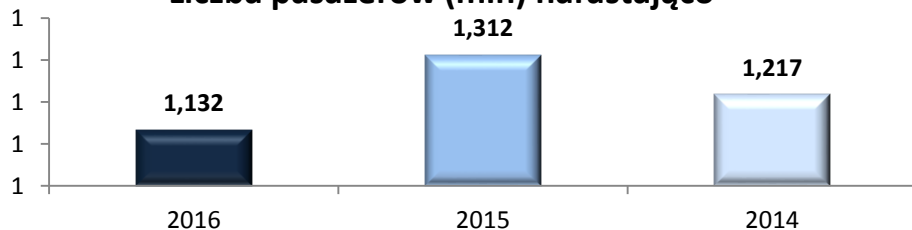
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



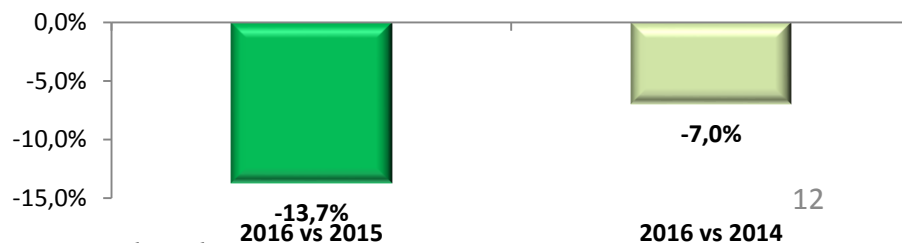
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

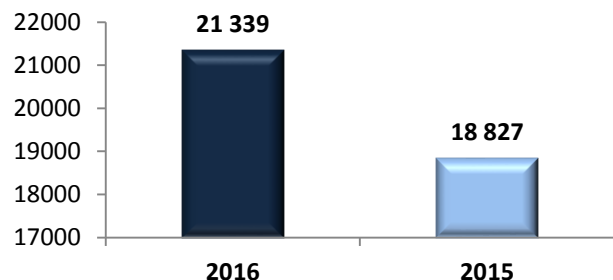




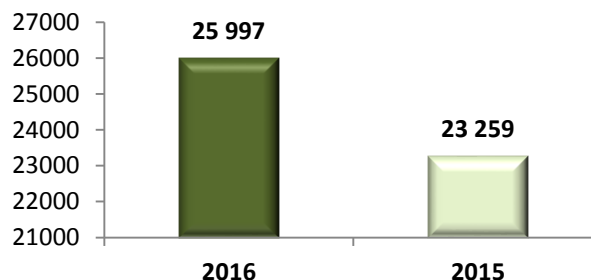
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W pierwszym półroczu polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 30 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.

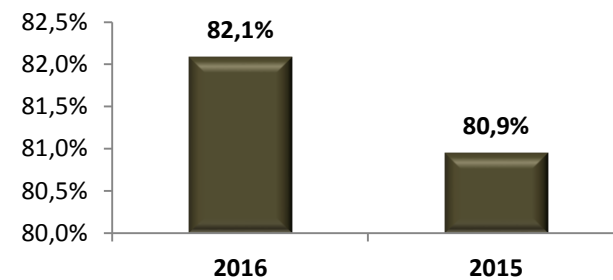
RPKM (mln) – narastająco*



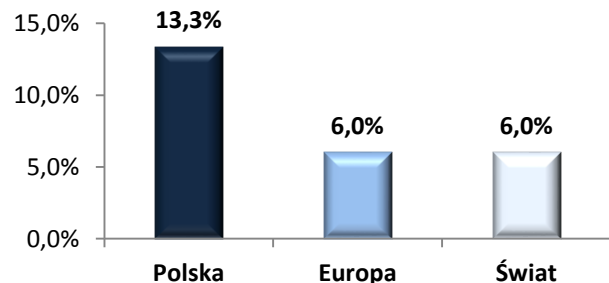
ASKM (mln) – narastająco*



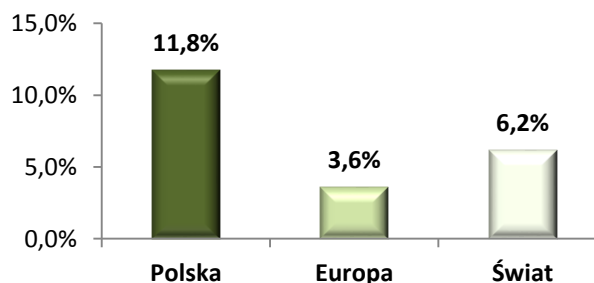
LF- narastająco*



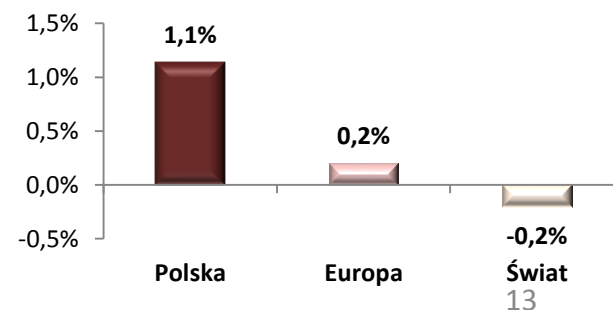
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

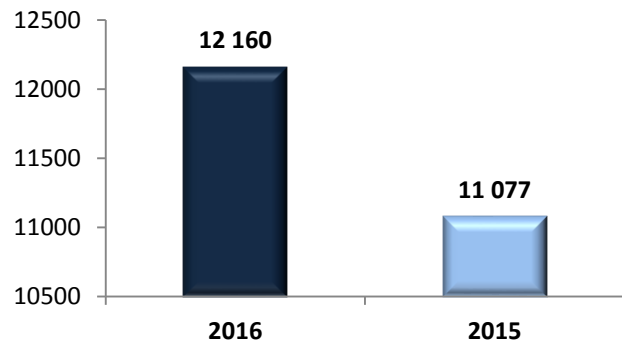




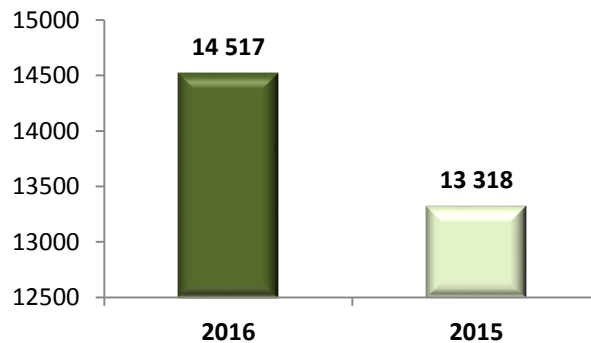
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W drugim kwartale, dynamika wzrostu przewozów pasażerskich przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania o 1 p. p. Dynamika RPKM wyniosła 10% i przewyższyła dynamikę ASKM (+9%). W efekcie współczynnik LF wzrósł zaledwie o 1 p. p. w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia długość odcinka wzrosła natomiast o ok. 11 kilometrów, a średnia liczba miejsc w samolocie spadła o 1.

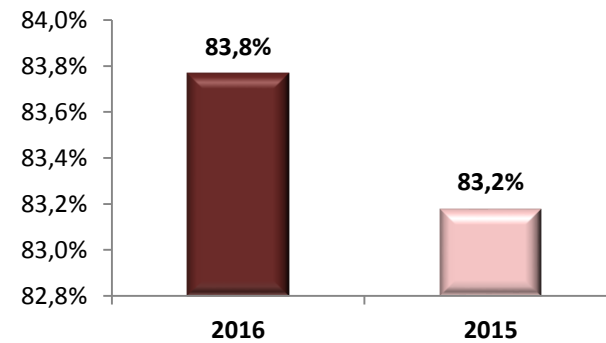
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*





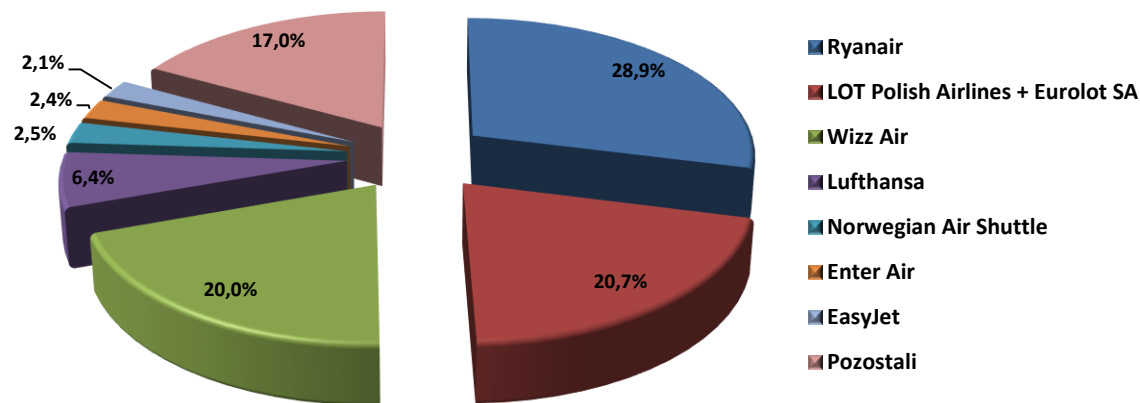
PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

W pierwszym półroczu doszło do istotnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na model biznesowy przewoźnika lotniczego. Głównie przewoźnicy niskokosztowi zwiększyli swój udział kosztem przewoźników sieciowych. Warto jednak odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach przewoźników reprezentujących poszczególne modele biznesowe. O ile w pierwszym kwartale znacznie wyższą dynamikę zanotowali przewoźnicy LCC (+20%), o tyle w drugim kwartale to przewoźnicy sieciowi uzyskali lepszy wynik. Wzrosty wyniosły odpowiednio 8% (LCC) oraz 14% (sieciowi). Analogicznie jak w pierwszym kwartale, w drugim także doszło do znacznych spadków w przypadku przewoźników czarterowych (-10%). W całym półroczu przewoźnicy LCC uzyskali 13% wzrost, przewoźnicy sieciowi 11%, a przewoźnicy czarterowi odnotowali spadek rzędu 13 %.

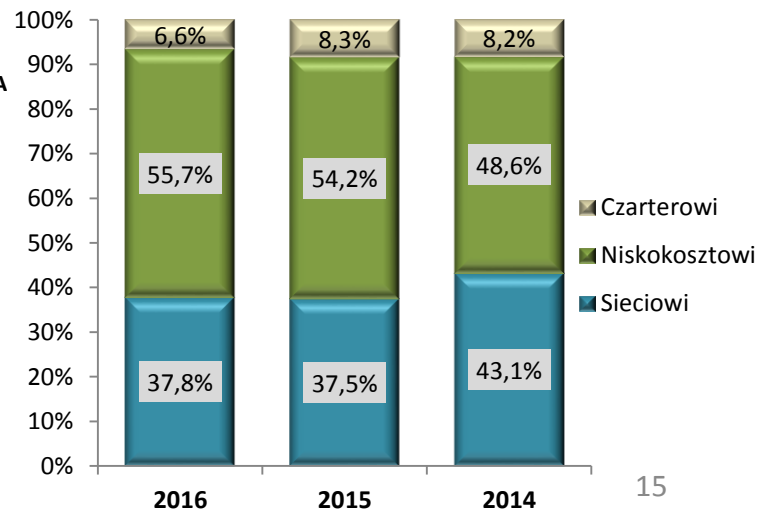
Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w pierwszym półroczu, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi jak i niskokostowi. Wśród przewoźników czarterowych jedynie Travel Service zdołał w całym półroczu uzyskać dodatnią dynamikę ruchu. Należy jednak pamiętać, że Enter Air w dalszym ciągu ma największe udziały w rynku.

Największym przyrostem liczby pasażerów może pochwalić się Ryanair, który w obu kwartałach łącznie przewiózł ponad 514 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku. Drugim liderem był PLL LOT, który po dwóch latach redukcji połączeń od początku stycznia 2016 roku ciągle rozwija swoją siatkę, a następnie Wizzair. Kolejno wysokie przyrosty podobnie jak w pierwszym kwartale odnotował Easy Jet i KLM.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego



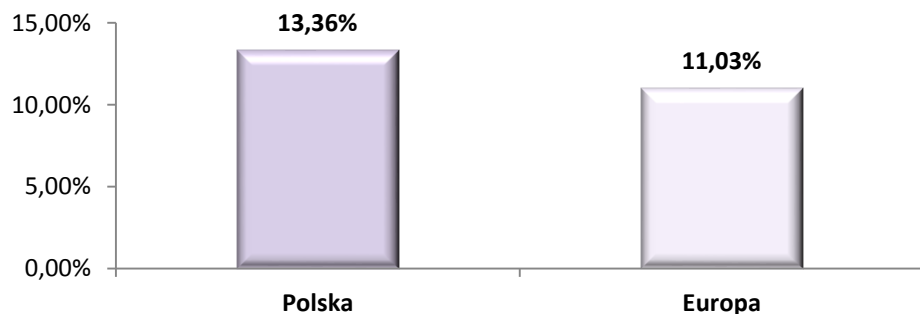


PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANymi EUROPEJSKIMI

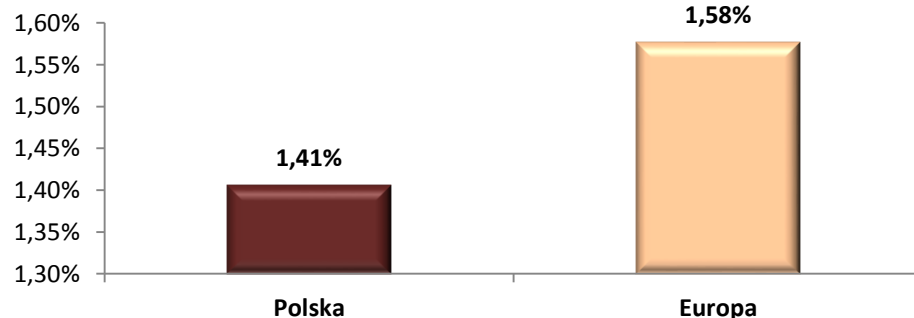
W pierwszej połowie 2016 roku przewoźnicy LCC w Polsce odnotowali nieco wyższą dynamikę ruchu niż średnia dynamika dla przewoźników niskokosztowych w całej Europie. Jednocześnie podobnie jak w pierwszym kwartale, przewoźnicy niskokostowi uzyskali niewiele niższy wzrost współczynnika LF w porównaniu z wynikami dla całej Europy (0,17 p.p. różnicy). Wzrost LF o 1,4 p. p. (S/F wzrósł o 1,6 p.p.) był możliwy dzięki zwiększeniu oferowania mierzonego współczynnikiem ASKM o 17% i jednocześnie zwiększeniu przewozów (RPKM) o 19%. W samym drugim kwartale LF był także o 1,4 punktu procentowego wyższy od analogicznego kwartału poprzedniego roku. (S/F wzrósł o 1,5 p.p.). Warto również dodać, że w tym okresie wzrosła o 54 km średnia długość odcinka (w pierwszym półroczu o 67 km).

Analogicznie do pierwszego kwartału 2016 roku, w pierwszych miesiącach sezonu letniego, liderem wśród przewoźników niskokosztowych był Ryanair. Przewoźnik obsłużył ponad 178 tys. pasażerów więcej. Największy wzrost ilościowy zrealizował w Krakowie (+64 tys.) Na taki wynik wpływ miało przede wszystkim zwiększenie oferowania na istniejących już trasach, nowe połączenie do Bristolu, czy popularność połączeń o charakterze stricte turystycznym (tj. Teneryfa czy Gran Canaria) otwartych jeszcze w pierwszym kwartale 2016 roku. Ponadto bardzo dobre wyniki przewoźnik osiągnął również w Gdańsku i Modlinie. Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizzair. Przewiół on ponad 171 tys. więcej pasażerów niż w drugim kwartale poprzedniego roku, a zatem miał tylko nieznacznie gorszy wzrost niż Ryanair. Największe wzrosty zrealizował na lotnisku Chopina w Warszawie, Gdańsk im. L. Wałęsy, a także w Lublinie. Należy odnotować, że dość dobre wyniki uzyskał na nowo otwartym lotnisku Olsztyn-Mazury, z którego od drugiego kwartału oferuje regularne loty do Londynu. Warto również zwrócić uwagę na konkurencję pomiędzy tymi przewoźnikami w pozostałych lotniskach północnej Polski. Zarówno w pierwszym jak i w drugim kwartale w Gdańsku wciąż dominował Wizzair, a w Szczecinie Ryanair. Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe spadki był Air Berlin oraz Pegasus Airlines.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*



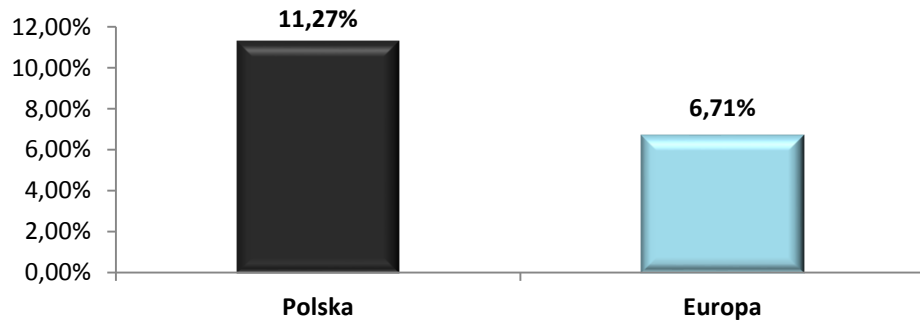


PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

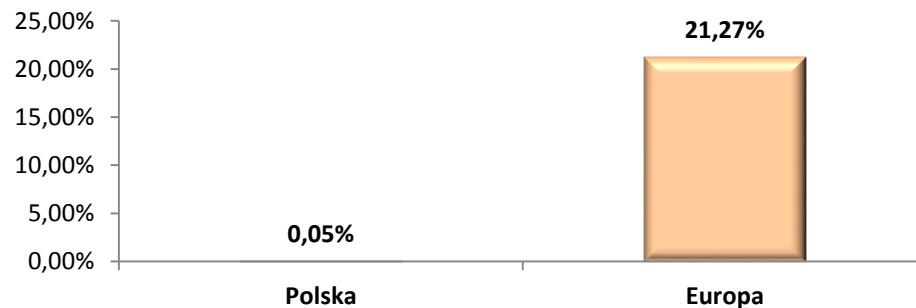
W pierwszym półroczu 2016 roku dynamika ruchu zarówno w przypadku przewoźników sieciowych w Polsce jak i przewoźników zrzeszonych w AEA była dodatnia. Na taki wynik miały wpływ przede wszystkim przewozy w obu kwartałach. Doszło w tym okresie także do wzrostu liczby operacji. W następstwie tego, oferowanie miejsc pasażerskich w półroczu wzrosło o 10% (w drugim kwartale o 13%). Przewoźnicy nie zdołali jednak zwiększyć współczynnika wypełnienia miejsc, który w całym półroczu był na tym samym poziomie co w analogicznym okresie roku poprzedniego (S/F wzrósł o 1 p. p.). O blisko 39 km zwiększyła się z kolei średnia długość odcinka lotu w całym półroczu. W samym drugim kwartale wskaźnik LF spadł o 1 p. p. (S/F był na tym samym poziomie), a średnia długość odcinka lotu wzrosła o 34 km.

Największy wzrost przewozów w pierwszych trzech miesiącach sezonu letniego odnotował PLL LOT. Podobnie jak w pierwszym kwartale było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania i otwierania kolejnych połączeń europejskich. Wszystko to przełożyło się na 18% wzrost ruchu w całym półroczu (19% w drugim kwartale). Drugi największy ilościowy przyrost przewozów, podobnie jak minionym kwartale był w przypadku KLM, a następnie SAS. Warto tu podkreślić, że na tak dobre wyniki tego przewoźnika miało wpływ w największym stopniu otwarcie z końcem marca 2016 roku połączenia z Krakowa do Kopenhagi, a także z Gdańska do Sztokholmu. Największe ilościowe spadki w drugim kwartale odnotował natomiast Air France, który zmniejszył oferowanie z Warszawy do Paryża oraz Alitalia, która zawiesiła operacje z Warszawy do Mediolanu.

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