



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W TRZECIM KWARTALE 2017 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, styczeń 2018 r.



SPIS TREŚCI

- Slajd 3-4 – Podsumowanie
- Slajd 5 – Przewozy pasażerskie łącznie
- Slajd 6 – Operacje pasażerskie łącznie
- Slajd 7 – Przewozy cargo
- Slajd 8 – Sezonowe zmiany przewozów
- Slajd 9 – Wyniki portów – porównanie ACI Europe
- Slajd 10 – Wyniki portów – indywidualne
- Slajd 11 – Przewozy krajowe i międzynarodowe – porównanie ACI
- Slajd 12 – Przewozy regularne
- Slajd 13 – Przewozy czarterowe
- Slajd 14 – RPKM, ASKM, LF narastająco – porównanie z danymi IATA
- Slajd 15 – RPKM, ASKM, LF kwartalnie
- Slajd 16 – Przewoźnicy – modele biznesowe
- Slajd 17 – Porównanie przewozów LCC i sieciowych
- Slajd 18-20 – Opisy wykresów
- Slajd 21 – Słowniczek



PODSUMOWANIE

W trzecim kwartale 2017 roku na rynku, podobnie jak w poprzednich okresach, widoczna jest kontynuacja pozytywnych trendów. W miesiącach sezonu letniego doszło do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji, jak i współczynnika wypełnienia miejsc. Wszystkie te wartości wzrosły też łącznie po trzech kwartałach. Polski rynek po raz kolejny odnotował lepsze wyniki od rynków europejskich i światowych. Wyraźnie silny wzrost przewozów w Polsce odnotowano przede wszystkim w ruchu regularnym, a w drugiej kolejności czarterowym, który po słabszym 2016 roku ponownie osiągnął trend wzrostowy. Po raz kolejny bardzo dobre wyniki odnotowali przewoźnicy LCC, zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, a także sieciowy PLL LOT. To ci przewoźnicy byli jednymi z głównych motorów wzrostu ruchu w polskich portach lotniczych. Warto również wskazać, że w trzecim kwartale większość portów odnotowała dodatnią dynamikę ruchu. Spadek wystąpił tylko w przypadku lotnisk Łódź-Lublinek, Bydgoszcz-Szwederowo i Radom-Sadków.

Przewozy pasażerskie w trzecim kwartale 2017 roku w Polsce zwiększyły się o 19% w porównaniu z analogicznym okresem 2016 roku (+18% po trzech kwartałach 2017 roku). Dobrym wynikiem ruchu pasażerskiego towarzyszyła wysoka dynamika liczby operacji (+11% w trzecim kwartale, a +10% po trzech kwartałach). W analizowanym okresie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 121 do 129 pasażerów w trzecim kwartale 2017 roku, z 111 do 119 pasażerów po trzech kwartałach), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotu o ok. 4 miejsca (3 miejsca po trzech kwartałach) oraz współczynnika wypełnienia miejsc w samolocie o 2 p. p. (S/F wzrósł o 3 p. p.) w stosunku do trzeciego kwartału 2016 roku. Współczynniki te wzrosły również po trzech kwartałach – LF o 3 p. p., a S/F o 4 p. p.

Dodatnią dynamikę odnotowały również przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych (+8% względem trzeciego kwartału 2016 r., +13% w skali trzech kwartałów).

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty po trzech kwartałach przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 9 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło o 10 p. p. lepszy wynik od porównywalnych europejskich portów. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) uzyskały wzrost wyższy o 3 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w tym czasie znacznie wyższą dynamikę ruchu (+16%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe (+10%). Jeszcze lepsze wyniki odnotowano w przewozach krajowych (+29%), które kształtowały się na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI Europe (6%).



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu pod względem ilościowym w trzecim kwartale 2017 r. i po trzech kwartałach 2017 roku łącznie, było lotnisko Chopina w Warszawie. W dalszej kolejności wysokie wzrosty odnotowały lotniska Katowice-Pyrzowice, Gdańsk im. L. Wałęsy oraz Kraków-Balice.

W ramach przewozów regularnych w trzecim kwartale 2017 roku najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, która po raz kolejny odnotowała również największe wzrosty ilościowe, a następnie Niemcy. Popularne były także Włochy, Norwegia i Hiszpania. Pozytywne trendy widać także w przewozach czarterowych, które po słabszym poprzednim roku ponownie odnotowały wzrosty. Najpopularniejszym kierunkiem w przewozach czarterowych w trzecim kwartale 2017 roku była Grecja. Najwyższe wzrosty przewozów czarterowych nastąpiły natomiast na trasach z/do Turcji i Egiptu. Rynki te nieco się odbiły po istotnych spadkach odnotowanych w poprzednim roku.

Po trzech kwartałach 2017 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o 39 km. Warto wskazać, że dynamika ta była wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku po trzech kwartałach była także znacznie wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym (wg. danych IATA). Analogicznie było ze współczynnikiem LF.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach, tak i w trzecim kwartale 2017 roku doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów przewoźników w rynku ze względu na realizowany model biznesowy. O ile dynamika przewoźników sieciowych po trzech kwartałach 2017 r. wyniosła 15%, o tyle w przypadku LCC było to 17%. Najwięcej pasażerów i największe wzrosty ilościowe wśród przewoźników LCC odnotowały Ryanair i Wizz Air. Dobre wyniki zanotował również easyJet. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów obsłużył PLL LOT (który również pod względem ilościowym miał największe wzrosty). Oprócz PLL LOT największe wzrosty po trzech kwartałach 2017 roku miały Air China, KLM i Qatar Airways. Warto wskazać, że to przewoźnicy czarterowi odnotowali po trzech kwartałach 2017 roku najwyższe wzrosty przewozów (+33%) – w szczególności Small Planet Airlines i Enter Air.



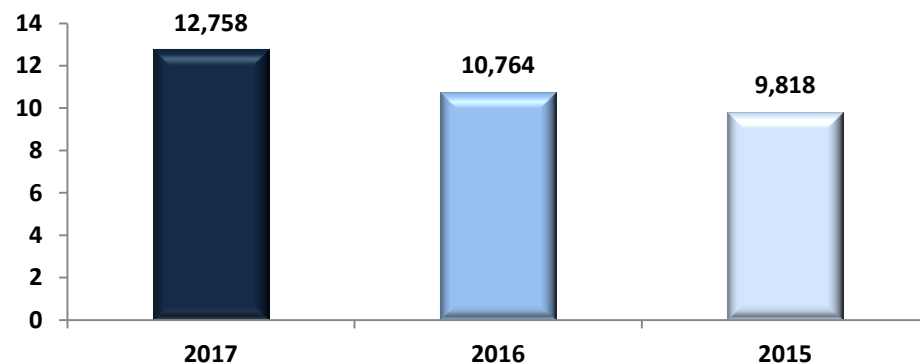
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w trzecim kwartale 2017 roku ponad 12 mln pasażerów (a ponad 30 mln po trzech kwartałach 2017 roku), co stanowi 19% wzrostu w stosunku do trzeciego kwartału 2016 roku i stanowi wynik lepszy niż odnotowano w poprzednich kwartałach. Zwiększyła się też średnia długość odcinka lotu – o 34 km (po trzech kwartałach 2017 roku długość odcinka lotu zwiększyła się o 39 km).

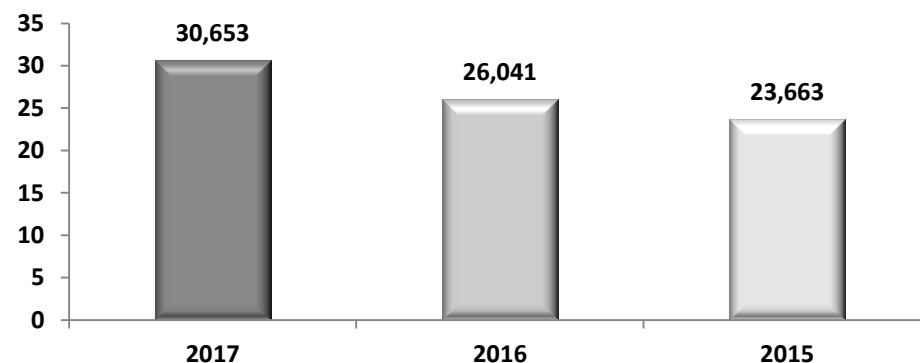
Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji pasażerskich. W trzecim kwartale 2017 roku wzrosły one o blisko 11% w stosunku do analogicznego okresu 2016 roku (10% po trzech kwartałach). Jest to o 2 p. p. więcej niż dynamika wzrostu operacji w poprzednim kwartale.

W trzecim kwartale 2017 roku znacząco wzrosło oferowanie. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 14% względem analogicznego okresu 2016 roku, co utrzymuje trend z poprzedniego kwartału. Po trzech kwartałach liczba ta wzrosła o 13%. W trzecim kwartale 2017 roku doszło również do wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc. Seat factor (S/F) wyniósł 89% (85% po trzech kwartałach 2017 roku), o 3 p. p. więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Load Factor (LF) wyniósł natomiast 91% (88% po trzech kwartałach 2017 roku), co stanowi wynik o 2 p. p. wyższy niż w trzecim kwartale 2016 roku.

Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



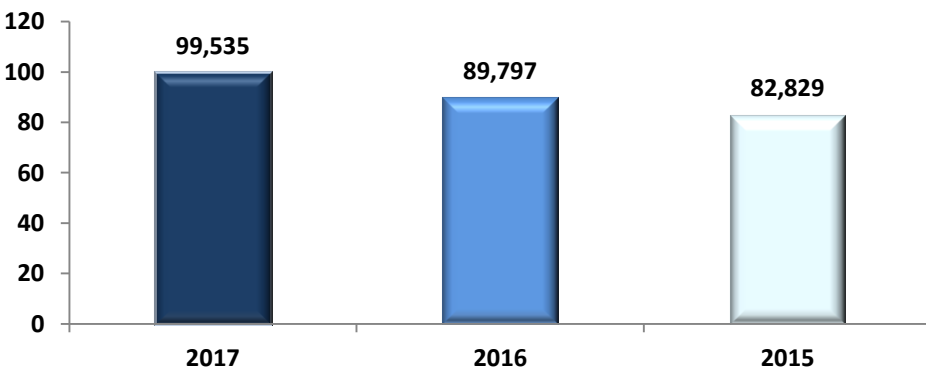


OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

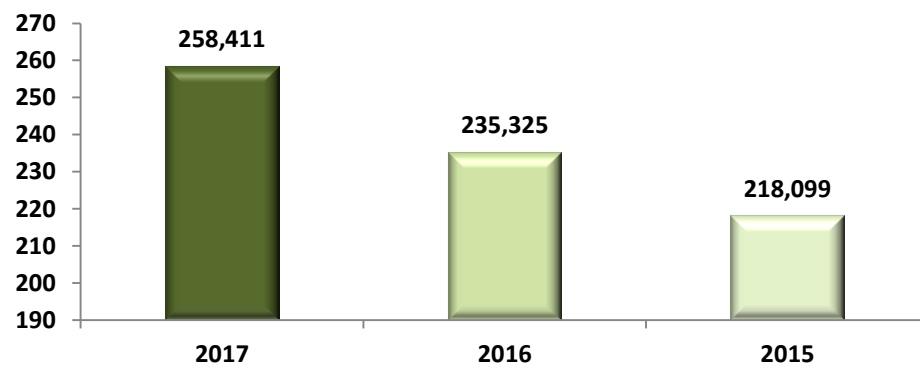
W trzecim kwartale 2017 roku doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs (o 8 pasażerów więcej w stosunku do trzeciego kwartału 2016 roku). Wartość ta wyniosła 129 pasażerów, czyli o 10 pasażerów więcej niż w poprzednim kwartale (119 pasażerów na rejs). Wzrost tego wskaźnika nastąpił również po trzech kwartałach 2017 roku – 119 pasażerów w 2017 roku, podczas gdy po trzech kwartałach 2016 roku średnia liczba pasażerów na rejs wynosiła 111. Warto również wskazać, że w trzecim kwartale roku 2017 to przewoźnicy sieciowi zanotowali największy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas gdy na pokładach samolotów przewoźników niskokosztowych podróżowało średnio o 5 pasażerów więcej (tyle samo co w poprzednim kwartale), to w przypadku przewoźników sieciowych nastąpił w tym okresie wzrost o 7 pasażerów (o 1 pasażera więcej niż w poprzednim kwartale). Po trzech kwartałach zrównały się wzrosty średniej liczby pasażerów przewoźników niskokosztowi i sieciowych – dla obydwu kategorii wzrost ten wyniósł 6 pasażerów.

Wyniki trzeciego kwartału 2017 roku pokazują, że rynek wciąż szybko się rozwija. Od lipca do sierpnia 2017 roku miesięczne dynamiki wzrostu liczby operacji pasażerskich kształtowały się odpowiednio na poziomie 11, 10 i 12%. Wysoką dynamikę wzrostu liczby operacji w tym czasie odnotowali przede wszystkim przewoźnicy niskokosztowi. W przypadku przewoźników niskokosztowych liczba operacji wzrosła w poszczególnych miesiącach trzeciego kwartału 2017 roku o 12, 13 i 14%, a w przypadku przewoźników sieciowych o 7, 5 i 7%. Duży wzrost operacji w tych miesiącach odnotowali także przewoźnicy czarterowi – 19, 21 i 23%.

Liczba operacji (tys.) – kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



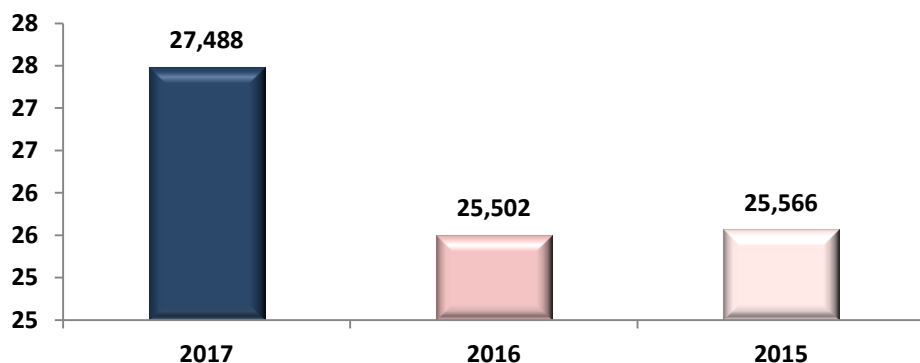


PRZEWOZY CARGO

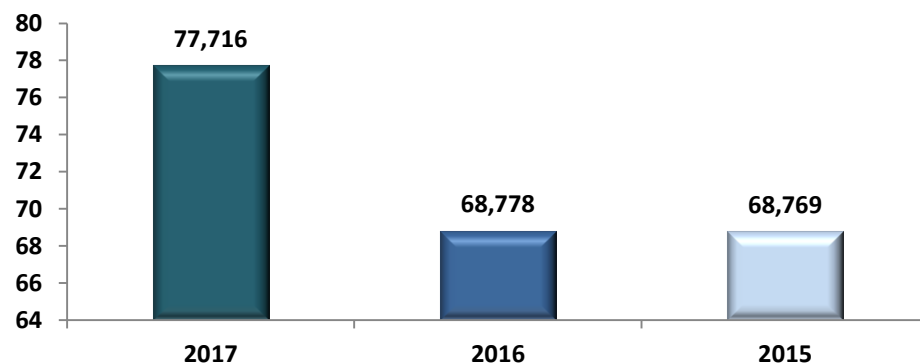
Po trzech kwartałach odnotowano wzrost w wysokości prawie 13%, na co wpłynął między innymi dobry wynik w pierwszym kwartale tego roku. W trzecim kwartale 2017 roku linie lotnicze przewiozły ponad 27 tys. ton cargo, co przekłada się na wzrost o blisko 8% w stosunku do trzeciego kwartału roku 2016. Najpopularniejszymi kierunkami, zarówno w przypadku eksportu, jak i importu, były Niemcy, Stany Zjednoczone i Zjednoczone Emiraty Arabskie – tak samo, jak w ubiegłych kwartałach. Z kolei największe wzrosty ilościowe odnotowano w przypadku Korei Południowej (+1 075 ton), Stanów Zjednoczonych (+1 064 ton), oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich (+642 ton). Najwięcej, bo aż ponad 9,5 tys. ton, przewiózł PLL LOT. Kolejne dobre wyniki pod względem ilości przewiezionego cargo odnotowali DHL i UPS, co również pozostało niezmiennym względem poprzednich kwartałów. Jeżeli chodzi o ilościowe wzrosty w stosunku do analogicznego okresu roku 2016, największym wzrostem mogą pochwalić się PLL LOT (+2,6 tys. ton), ASL Airlines Ireland (+1,2 tys. ton), a następnie Air China (+1 tys. ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk najwięcej cargo przewieziono z i do portu im F. Chopina w Warszawie – ponad 22 tys. ton, co stanowi 81% całego cargo przewiezionego drogą lotniczą w Polsce w trzecim kwartale 2017 roku. Lotnisko Chopina w Warszawie może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do trzeciego kwartału 2016 roku – o prawie 3,2 tys. ton. Pod względem tonażu przewiezionego cargo dobre wyniki odnotowało także lotnisko im. L. Wałęsy w Gdańsku – wzrost ilości o ponad 17%.

Wartość cargo „on board” (ton) – kwartał*



Wartość cargo „on board” (ton) – narastająco*



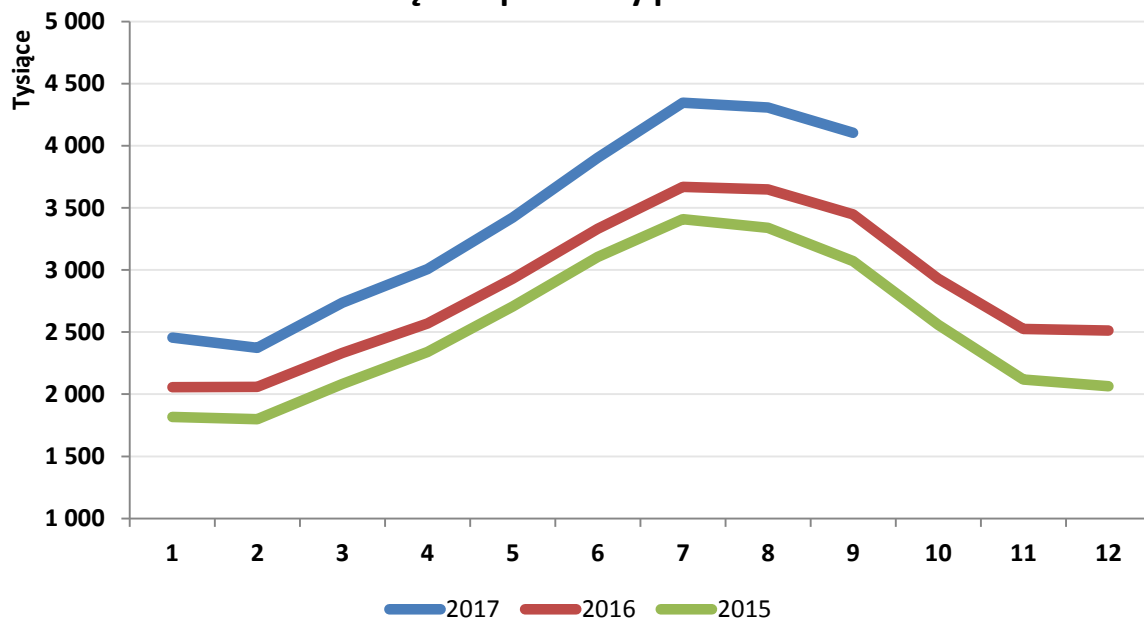


SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

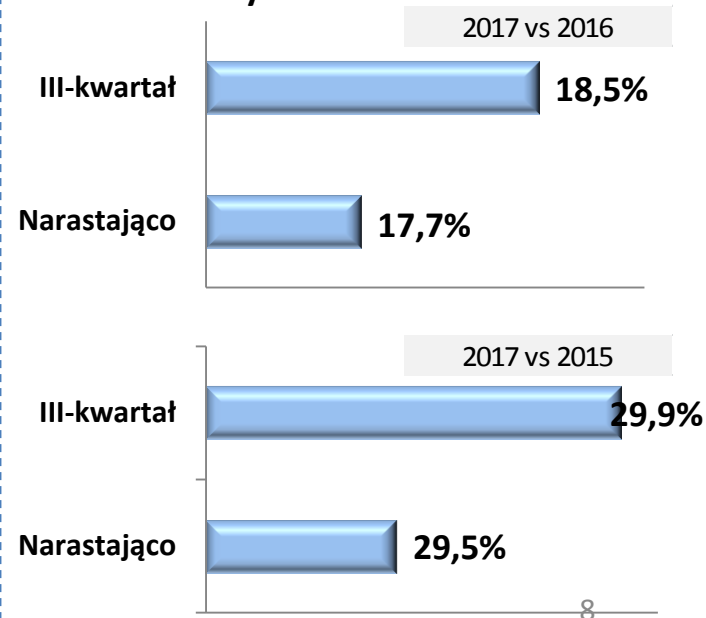
W trzecim kwartale 2017 roku zaobserwowano 12% wzrost ruchu na rynku czarterowym w stosunku do analogicznego okresu 2016 roku. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami dynamika (mierzona liczbą pasażerów) od lipca do sierpnia względem analogicznych miesięcy poprzedniego roku była dodatnia i wyniosła odpowiednio 10, 12 i 13%, co oznacza znaczny spadek dynamiki w stosunku do poprzedniego kwartału, gdzie ogólny wzrost w kwartale wynosił 20%. Należy tutaj przypomnieć, że ubiegły rok nie należał do udanych, jeśli chodzi o przewozy czarterowe, kiedy to duże spadki odnotowano w pierwszym kwartale 2016 roku, zaś trzeci kwartał 2016 roku również przyniósł nieznaczny spadek względem 2015 roku (-0,3%). Warto tu dodać, że trzeci kwartał 2017 roku przyniósł wzrost nawet w stosunku do 2015 roku. Porównując ze sobą trzeci kwartał 2017 i 2015 roku możemy zaobserwować wzrost liczby przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym o 11%. Ponadto, łącznie po trzech kwartałach 2017 roku obserwujemy wzrost przewozów o 15% względem 2016 roku i ponad 8% względem 2015 roku, co pokazuje pozytywny trend w rozwoju ruchu czarterowego.

Letnie miesiące 2017 roku przyniosły ponownie znaczący wzrost w ruchu regularnym. Jego miesięczna dynamika kształtowała się w lipcu na poziomie +21%, w sierpniu +20%, a we wrześniu +20%. Jak pokazują powyższe dane, zarówno wzrost przewozów regularnych, jak i czarterowych, wpłynęły na wzrost liczby przewiezionych pasażerów w trzecim kwartale 2017 roku i łącznie po trzech kwartałach 2017 roku.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*





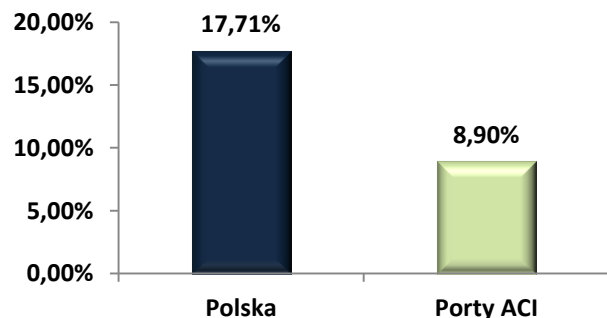
WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

Po trzech kwartałach 2017 roku dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI Europe (+9 p. p.). Ponadto, podobnie jak w poprzednich kwartałach 2017 roku, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe (+3 p. p.). Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej lotnisko Warszawa-Modlin) liderem wzrostów w tym kwartale było lotnisko Katowice-Pyrzowice. Ruch w tym porcie wzrósł w trzecim kwartale 2017 roku o 23%, co jest jednoznacznie z obsługaniem ponad 301 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego, a po trzech kwartałach 2017 roku ponad 536 tys. pasażerów więcej (21% wzrostu). Lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy odnotowało drugi najwyższy wzrost ilościowy w trzecim kwartale 2017 roku (+223 tys., czyli 18% wzrostu w stosunku do trzeciego kwartału 2016 roku). Następne było lotnisko Kraków-Balice, które obsłużyło w trzecim kwartale 2017 roku o ponad 186 tys. pasażerów więcej (+13%) niż w tym samym okresie 2016 roku. Spadki zanotowały z kolei lotniska Łódź-Lublinek (spowodowane między innymi likwidacją połączenia Adria Airways do Monachium), Bydgoszcz-Szwederowo i Radom-Sadków.

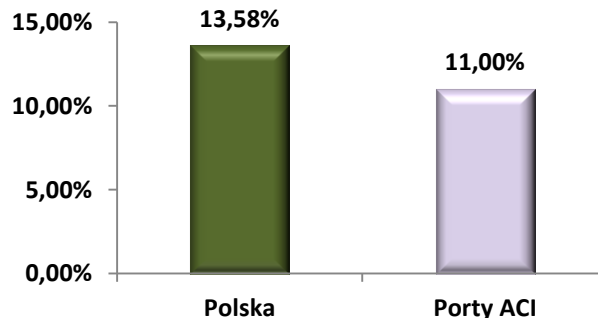
Na wyniki pozostałych lotnisk wpływa miała działalność przewoźników niskokosztowych, w szczególności Ryanair i Wizz Air, którzy łącznie w portach regionalnych zwiększyli przewozy aż o 525 tys. pasażerów w samym tylko trzecim kwartale 2017 roku, a po trzech kwartałach – o 1,3 mln pasażerów. Obaj przewoźnicy utrzymali taki sam udział w rynku łącznie po trzech kwartałach 2017 roku jak w analogicznym okresie 2016 roku, czyli 64%. W przypadku Ryanair, największe wzrosty ilościowe w trzecim kwartale 2017 roku zanotowano na trasach do/z Wielkiej Brytanii, Włoch i Portugalii. W przypadku Wizz Air były to trasy z/do Norwegii, Ukrainy i Wielkiej Brytanii. Znaczne wzrosty zanotowała również linia charterowa Small Planet – blisko 123 tys. pasażerów więcej niż w trzecim kwartale 2016 roku, która zwiększyła oferowanie przede wszystkim na lotnisku Katowice-Pyrzowice.

Poprawiła się również sytuacja portów regionalnych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie. W trzecim kwartale 2017 roku większość tego typu lotnisk w Polsce zanotowała wzrosty – za wyjątkiem lotnisk Łódź-Lublinek, Bydgoszcz-Szwederowo i Radom-Sadków. Taka sytuacja miała miejsce przede wszystkim za sprawą wzrostu oferowania z tych portów PLL LOT, który przewiózł o 29 tys. pasażerów więcej niż w trzecim kwartale ubiegłego roku, Ryanair (+25 tys.) oraz Wizz Air (+22 tys. pasażerów). Łącznie liczba pasażerów na tych lotniskach wzrosła o 68 tys. w porównaniu do trzeciego kwartału 2016 roku.

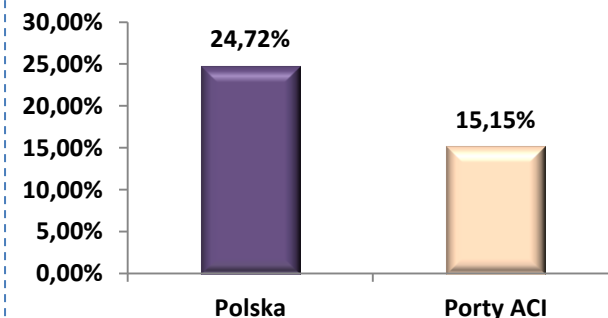
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*



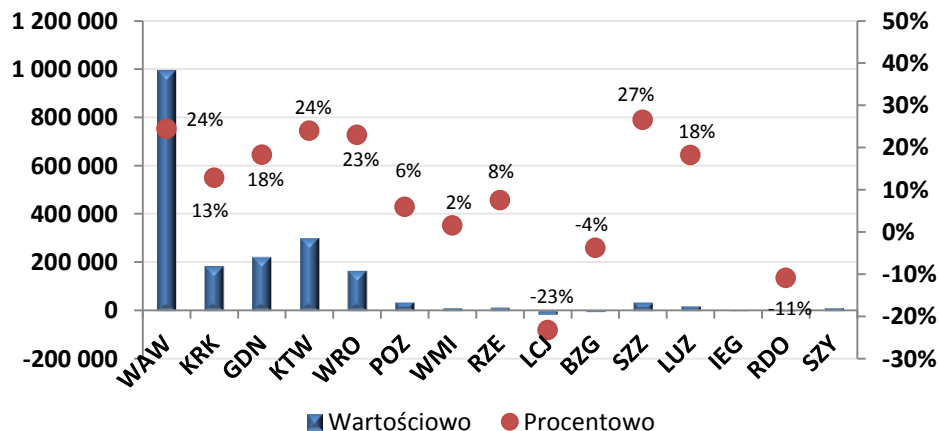


WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

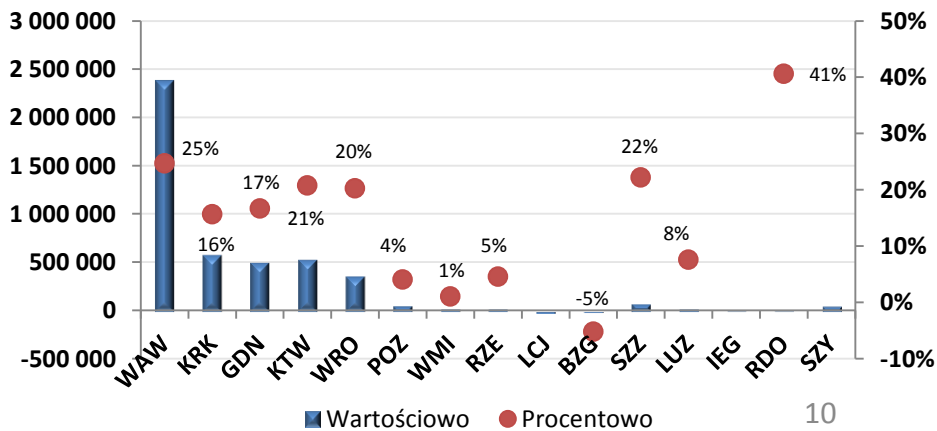
Warto wspomnieć o dynamicznym rozwoju w trzecim kwartale 2017 roku w portach regionalnych przewoźników czarterowych, takich jak Small Planet Airlines (+123 tys. pasażerów), Enter Air (+98 tys.) i tureckiego Corendon Airlines (+55 tys.). We wspomnianym okresie nastąpił z kolei spadek dynamiki rozwoju linii sieciowych (z wyłączeniem PLL LOT) na lotniskach regionalnych, spowodowany zmniejszeniem oferowania takich przewoźników jak Lufthansa (-30 tys. pasażerów, spadki na lotniskach Katowice-Pyrzowice, Gdańsk im. L. Wałęsy i wycofanie się z portu lotniczego Lublin z końcem 2016 roku), wycofaniem się Alitalii z lotniska Kraków-Balice (-17 tys. pasażerów), czy spadkami liczby pasażerów przewiezionych przez Adria Airways i SprintAir. Wzrost z kolei zanotowały KLM (+16 tys. pasażerów) i El Al (+8 tys.). PLL LOT zanotował w trzecim kwartale 2017 roku na lotniskach regionalnych wzrost o 91 tys. pasażerów, a więc znacznie wyższy niż w poprzednich kwartałach 2017 roku (wzrosty przede wszystkim na lotniskach Poznań-Ławica, Katowice-Pyrzowice i Kraków-Balice).

Samo lotnisko Chopina w Warszawie wygenerowało w trzecim kwartale 2017 roku 24% wzrostu ruchu pasażerskiego (25% po trzech kwartałach 2017 roku), do czego przyczynił się ruch regularny (33% wzrostu i 1,084 mln pasażerów więcej w porównaniu z trzecim kwartałem ubiegłego roku). Ruch czarterowy z kolei odnotował na warszawskim lotnisku spadek w wysokości 12% (-88 tys. pasażerów) w stosunku do trzeciego kwartału 2016 roku. Należy wskazać, że odnotowana ogólna dynamika ruchu była wyższa (o blisko 10 p. p.) w stosunku do porównywalnych portów ACI Europe (wykres na str. 9 – proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali pomiędzy wykresami). Wpływ na to mieli zarówno przewoźnicy niskokosztowi (+37%), sieciowi (+21%), jak i czarterowi (+25%). Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku w trzecim kwartale 2017 roku zanotował PLL LOT, który otworzył nowe połączenia (m.in. do Kowna i Goeteborga) i zwiększył oferowanie (m. in. do Newark), dzięki czemu obsłużył o 458 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. W Warszawie nadal dynamicznie rozwijał się Wizz Air (+140 tys. pasażerów), a przede wszystkim Ryanair, który za sprawą przeniesienia lotów krajowych z lotniska Warszawa-Modlin (w czwartym kwartale 2016 roku) obsłużył aż o 202 tys. pasażerów więcej w trzecim kwartale 2017 roku, niż w roku poprzednim. Spore wzrosty ilościowe na tym lotnisku mieli również Small Planet, Enter Air i Corendon Airlines. Największe spadki odnotowali przewoźnicy Travel Service, Norwegian Air Shuttle i SAS, którzy znacznie ograniczyli oferowanie na warszawskie lotnisko, a w przypadku Pegasus Airlines i Air Serbia, wycofali się z niego jeszcze w poprzednich kwartałach.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*





PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE – PORÓWNANIE ACI

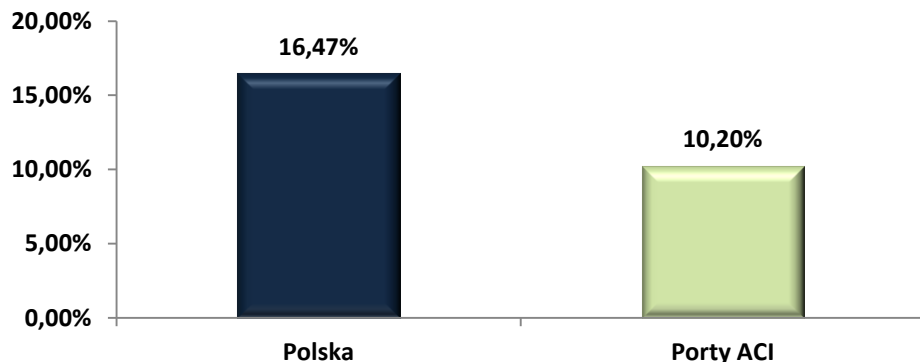
Po trzech kwartałach 2017 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+16%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. W samym trzecim kwartale 2017 roku wzrost ten wyniósł 17%, o 1 p. p. więcej niż w poprzednim kwartale. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 11% (+10% po trzech kwartałach 2017 roku). Do wzrostu w ruchu międzynarodowym przyczyniły się w szczególności przewozy regularne (+1,455 mln pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego).

Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje od lat Ryanair, który odnotował też trzeci największy wzrost pod względem ilościowym (+315 tys. pasażerów). Największy wzrost w trzecim kwartale 2017 roku odnotował PLL LOT (+430 tys. pasażerów), a później Wizz Air (+354 tys.). Średnia wielkość samolotów zwiększyła się o 3 miejsca w stosunku do samego trzeciego kwartału 2016 roku (w samym trzecim kwartale 2017 roku, a także po trzech kwartałach roku). Oferowanie wzrosło o 13% w trzecim kwartale (12% po trzech kwartałach 2017 roku). W trzecim kwartale 2017 roku wskaźnik LF wyniósł 91%, a S/F 90%, co przełożyło się w obu przypadkach na wzrost o 3 p. p. dla SF i 2 p. p. dla LF w porównaniu z analogicznym okresem 2016 roku.

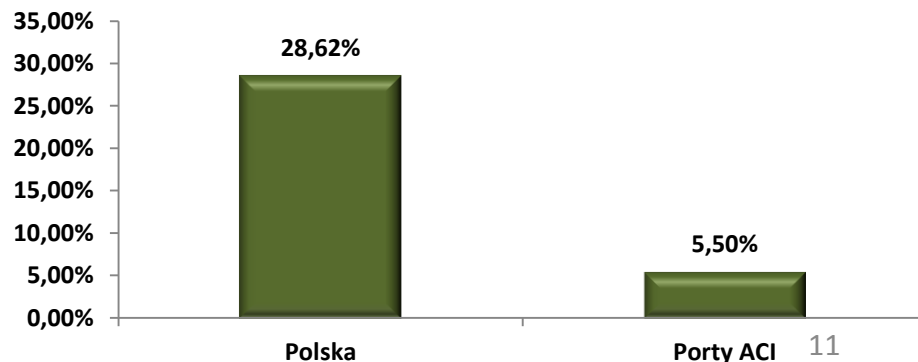
Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych po trzech kwartałach 2017 roku kształtowała się na znacznie wyższym poziomie niż w portach ACI Europe. Polski rynek odnotował wzrost krajowych przewozów pasażerskich na poziomie 30% w samym trzecim kwartale 2017 roku i prawie 29% po trzech kwartałach 2017 roku. O 10% z kolei wzrosła liczba operacji w trzecim kwartale 2017 roku i tyle samo po trzech kwartałach 2017 roku. Średnia wielkość samolotów w trzecim kwartale 2017 roku, w porównaniu z analogicznym okresem 2016 roku, wzrosła o 10 miejsc (101 miejsc pasażerskich), a oferowanie wzrosło o 22%. Wskaźnik LF wyniósł 82%, a SF 81%, co dało w obu przypadkach wzrost o 5 p. p. Liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na rynku krajowym pozostał PLL LOT, który zanotował duży wzrost ilościowy o 118 tys. pasażerów w trzecim kwartale 2017 roku. Największy wzrost ilościowy w trzecim kwartale 2017 roku odnotował jednak Ryanair (+199 tys. pasażerów), dzięki połączeniom pomiędzy Warszawą, a Gdańskiem, Wrocławiem i Szczecinem.

Warto również dodać, że ponownie największe spadki w ruchu krajowym w trzecim kwartale 2017 roku w odniesieniu do analogicznego okresu ubiegłego roku odnotował Sprint Air (-10 tys. pasażerów). Jest to przede wszystkim skutek wycofania się tego przewoźnika z portów Olsztyn-Mazury, Zielona Góra (PLL LOT przejął połączenie od marca 2017), Kraków-Balice, Wrocław-Strachowice i Warszawa im. F. Chopina.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*





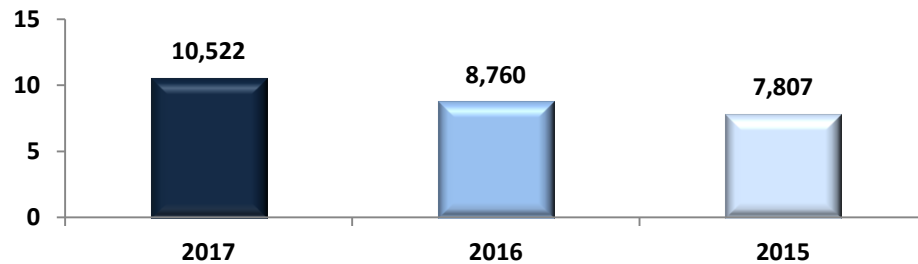
PRZEWOZY REGULARNE

Największe wzrosty w ramach przewozów regularnych, tak w drugim jak i trzecim kwartale 2017 roku, odnotowano w przypadku przewozów do/z Wielkiej Brytanii (także najpopularniejszy kierunek). W dalszej kolejności dla przelotów z/do Hiszpanii, Włoch i Ukrainy. Za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze byli odpowiedzialni przewoźnicy niskokosztowi. Wyjątek stanowiły przewozy na Ukrainę, gdzie do wzrostu przyczynił się w największym stopniu PLL LOT, choć i tym przypadku Wizz Air uzyskał dobre wyniki. Do największych spadków w trzecim kwartale 2017 roku doszło natomiast w przypadku przewozów z/do Irlandii, Libanu oraz Serbii.

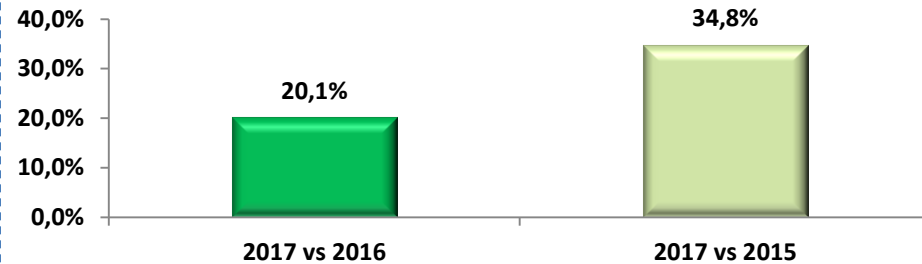
Należy podkreślić, że w trzecim kwartale 2017 roku w większości portów lotniczych doszło do wzrostu przewozów. Wyniki po trzech kwartałach 2017 roku również były bardzo dobre. Nieznaczne spadki w trzecim kwartale zanotowały trzy porty: Łódź-Lublinek (w związku z zawieszeniem połączeń Adria Airways z/do Monachium, a także wcześniej z/do Amsterdamu i Paryża), Bydgoszcz-Szwederowo oraz Radom-Sadków.

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy LCC po trzech kwartałach 2017 roku posiadali 62% udziałów w tego rodzaju przewozach (61% w samym trzecim kwartale).

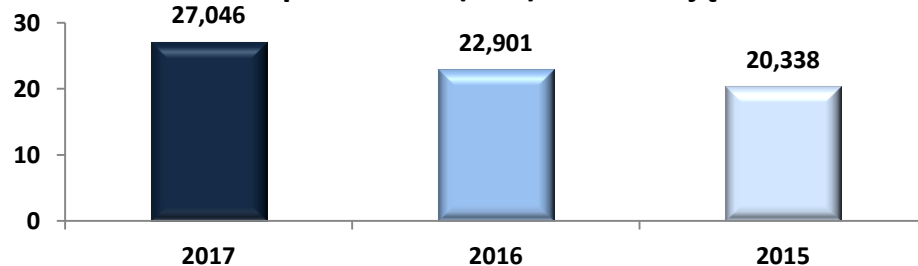
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



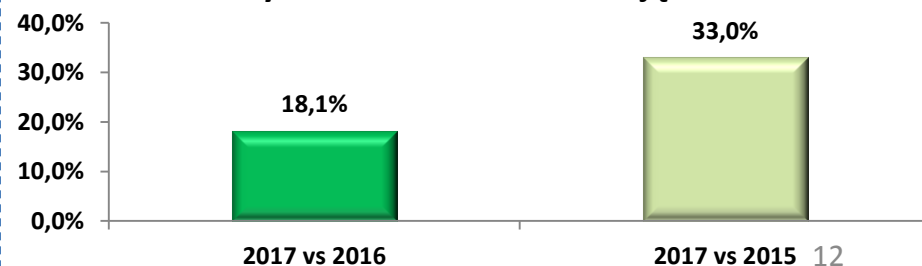
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*





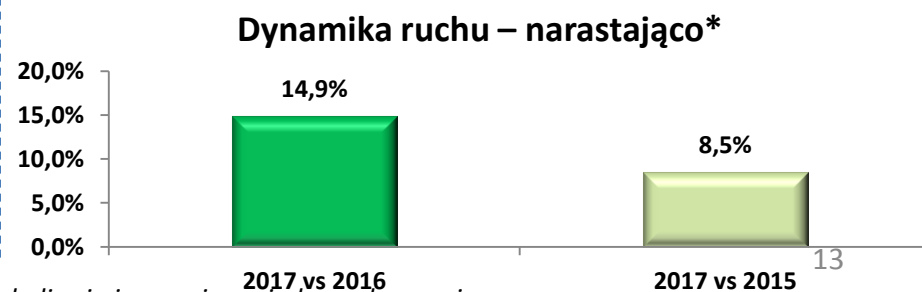
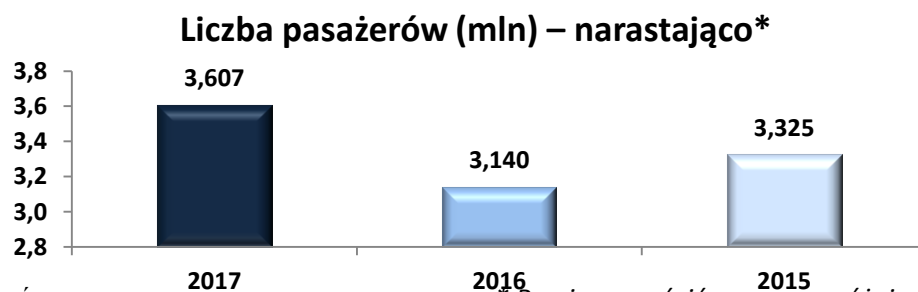
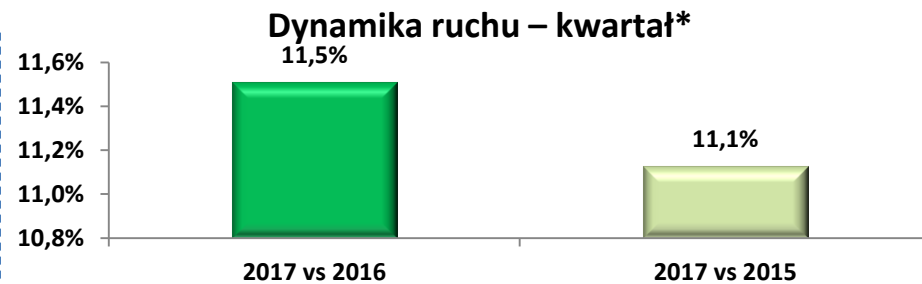
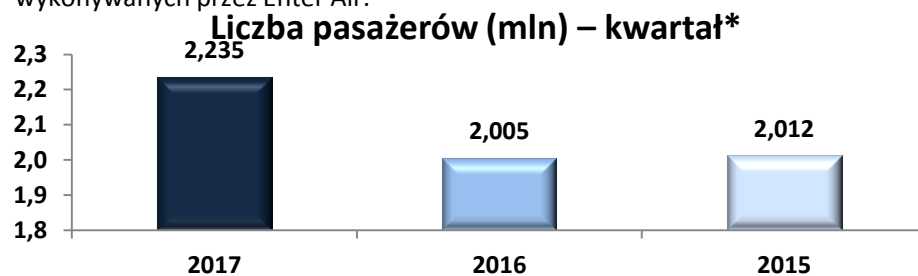
PRZEWOZY CZARTEROWE

Po trzech kwartałach 2017 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył prawie 467 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się łącznie na 15% wzrost. Było to spowodowane wynikami zarówno z pierwszego (+23%), jak i drugiego (+20%), a także w mniejszym stopniu trzeciego kwartału 2017 roku (+12%).

W samym trzecim kwartale ruch wzrósł o 230 tys. Na wyniki drugiej połowy sezonu letniego wpływ miało kilka równoległych czynników. Od lat najpopularniejszym kierunkiem w tym okresie jest Grecja, która odnotowała także trzeci najwyższy wzrost ilościowy (+57 tys.). Najwyższy jednak wzrost był w przypadku Turcji (+75 tys. pasażerów), a następnie Egiptu (+62 tys.). Widać, że oba rynki odbiły się po istotnych spadkach notowanych w poprzednim roku. W przypadku Egiptu jest to wzrost o ok. 8 tys. pasażerów w stosunku do trzeciego kwartału roku 2015 (znacznie lepszego niż analogiczny okres 2016 roku). W przypadku Turcji w trzecim kwartale 2015 roku wynik był prawie dwukrotnie większy niż w trzecim kwartale 2017 roku. Największe spadki w trzecim kwartale 2017 roku wystąpiły w przypadku Hiszpanii i Portugalii.

Analizując przewozy czarterowe w Polsce należy wspomnieć także o ofercie przewoźników LCC operujących także do portów wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu turystycznego (np. Hiszpania, Włochy, Malta, Grecja). Tego typu ruch zwiększył się w trzecim kwartale o prawie 16%. Liderem pod względem kierunków wakacyjnych pozostał Ryanair, choć to Wizz Air odnotował największe wzrosty na tych kierunkach.

Wzrosty w przewozach czarterowych zanotowało w największym stopniu lotnisko Katowice-Pyrzowice, a następnie lotnisko im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. Największy spadek odnotowano natomiast na lotniskach Warszawa im. F. Chopina oraz Kraków-Balice. Wśród przewoźników liderem rynku był Small Planet Airlines, który osiągnął także największe wzrosty w ruchu czarterowym (+217 tys. pasażerów). Enter Air, podobnie jak w drugim kwartale 2017 roku zanotował natomiast spadek o 52 tys. pasażerów. Należy jednak zaznaczyć, że spadek ten ma przede wszystkim związek ze zmianami w klasyfikacji operacji lotniczych (czarterowe lub regularne) wykonywanych przez Enter Air.

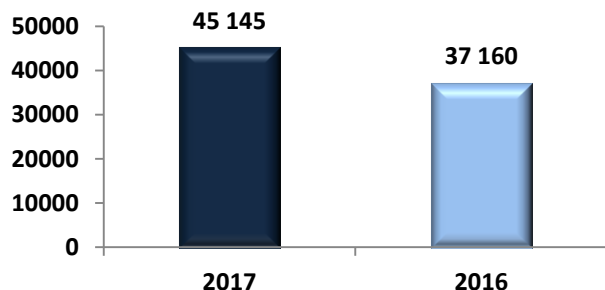




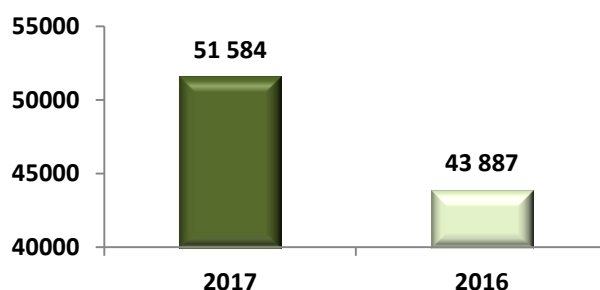
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO – PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

Po trzech kwartałach 2017 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do wzrostu liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 39 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 prawie 4 punkty procentowe wskaźnik ASKM. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc – o 3 punkty procentowe. Co ważne, przewoźnicy zdołali skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym.

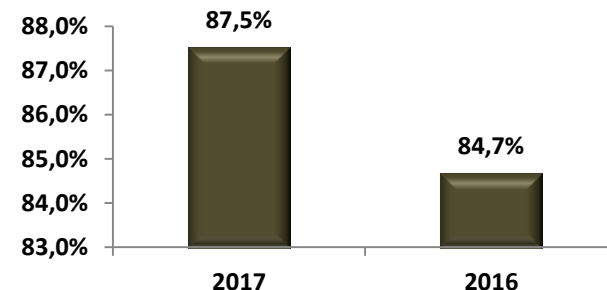
RPKM (mln) – narastająco*



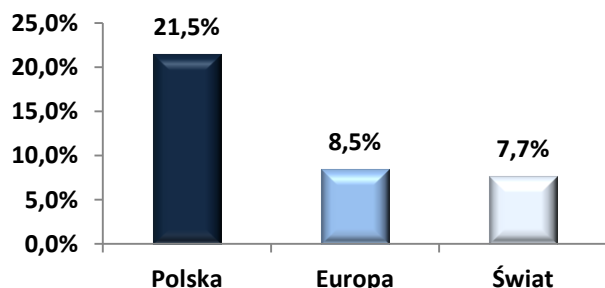
ASKM (mln) – narastająco*



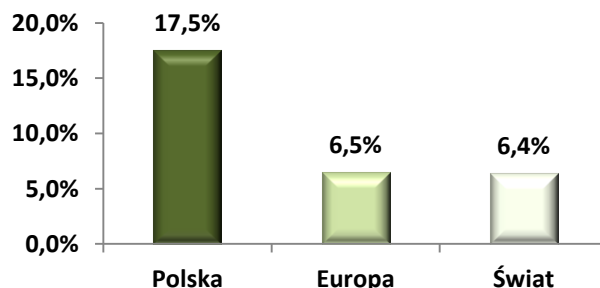
LF – narastająco*



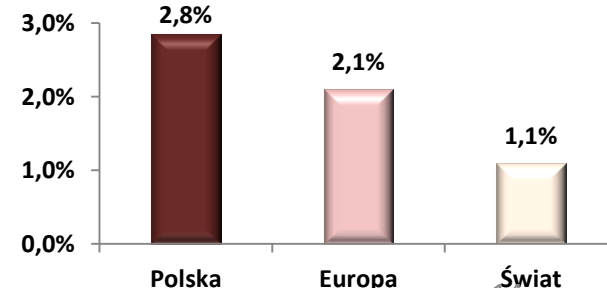
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

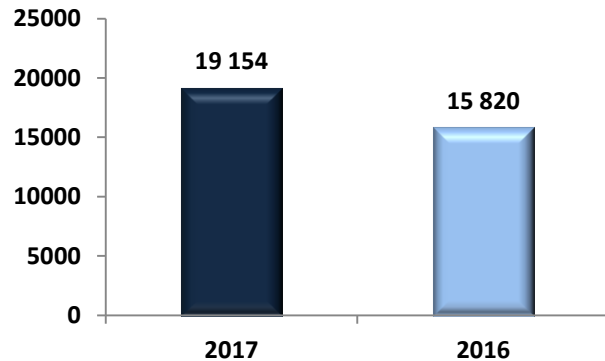




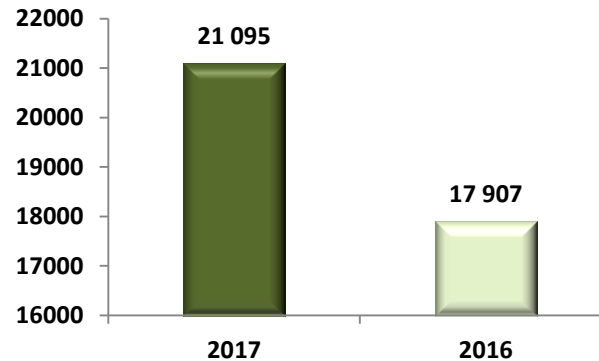
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W trzecim kwartale 2017 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich mierzona wskaźnikiem RPKM (+21%) przewyższyła dynamikę wzrostu oferowania (wskaźnik ASKM – 18%) o 3 punkty procentowe. W efekcie współczynnik LF wzrósł o ponad 2 punkty procentowe w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Średnia długość odcinka lotu wzrosła natomiast o ok. 34 kilometry, a średnia liczba miejsc w samolocie – o 4 miejsca.

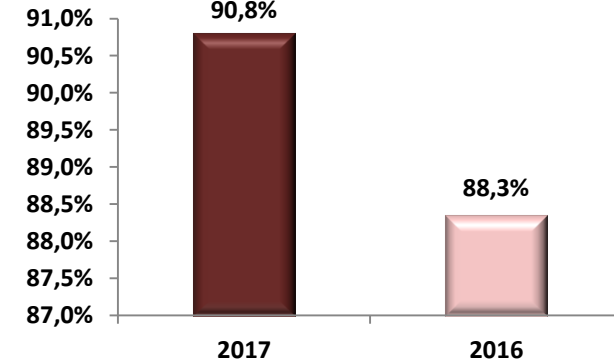
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



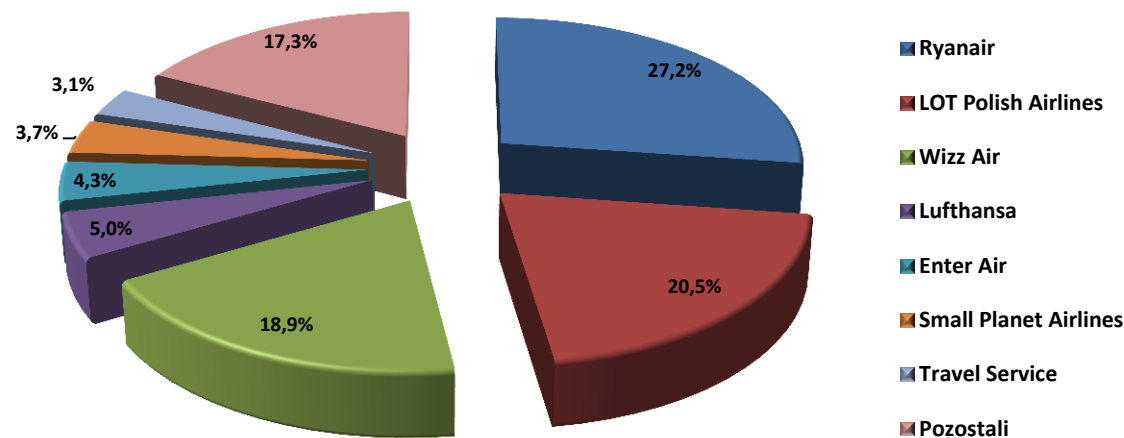


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

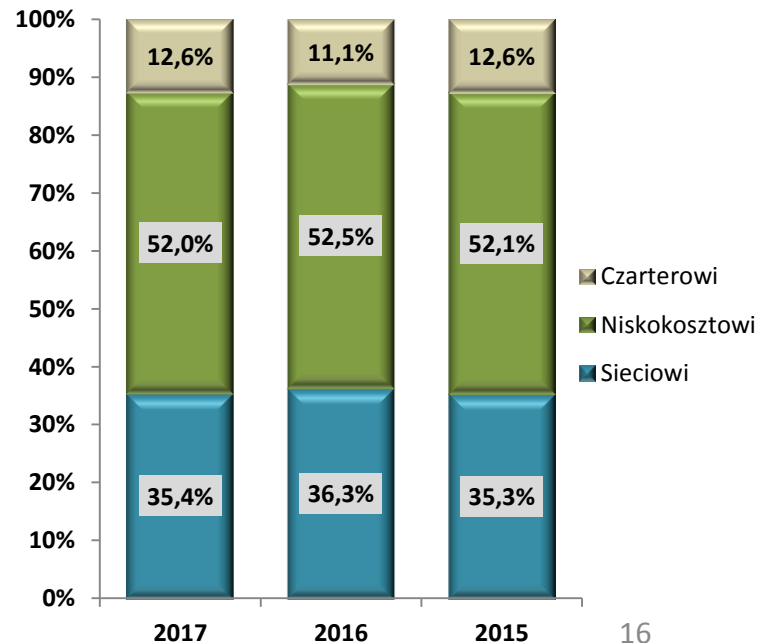
Po trzech kwartałach 2017 roku w Polsce doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Przewoźnicy niskokosztowi rozwijali się nieco bardziej dynamicznie (+17%) od swoich sieciowych konkurentów (+15%). Najwyższe jednak wzrosty odnotowali przewoźnicy czarterowi (+33%), którzy po słabszym 2016 roku znacznie poprawili swoje wyniki.

Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku po trzech kwartałach 2017 roku, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi, jak i czarterowi. Największy, tj. 27% udział w rynku miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był PLL LOT, a trzecim Wizz Air. Wszyscy trzej przewoźnicy uzyskali także największe wzrosty ruchu. W dalszej kolejności wysokie przyrosty ruchu odnotowali także: Small Planet Airlines, Enter Air, easyJet oraz Corendon Airlines. Największe spadki wystąpiły w przypadku Pegasus Airlines, który zawiesił wcześniej połączenia do/z Turcji, a także Lufthansa oraz Alitalia.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





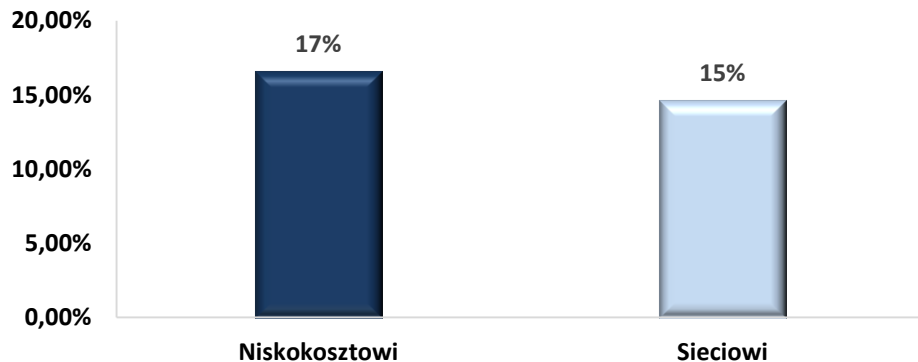
PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

Liderem wśród przewoźników niskokosztowych po trzech kwartałach 2017 roku był Ryanair. Przewoźnik ten obsłużył 1,425 mln pasażerów więcej w porównaniu do analogicznego okresu 2016 roku. Na taki wynik wpływ miało przede wszystkim otwieranie nowych tras z początkiem sezonu letniego, zwiększenie oferowania na niektórych istniejących już połączeniach (szczególnie do Wielkiej Brytanii), czy popularność połączeń o charakterze stricte turystycznym (tj. Neapol, Bergamo, Porto, Walencja). Największy wzrost ilościowy ww. przewoźnik zrealizował na lotnisku Chopina w Warszawie, w związku z przeniesieniem w październiku 2016 roku połączeń krajowych (do/z Gdańska i do/z Wrocławia) z Modlina oraz otwarciem w marcu tego roku połączenia do/z Szczecina (łącznie +554 tys. pasażerów w ruchu krajowym z lotniska Chopina). Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizz Air. Przewiół on ponad 742 tys. więcej pasażerów niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, a największe wzrosty ilościowe zrealizował na lotniskach: Chopina w Warszawie oraz Katowice-Pyrzowice.

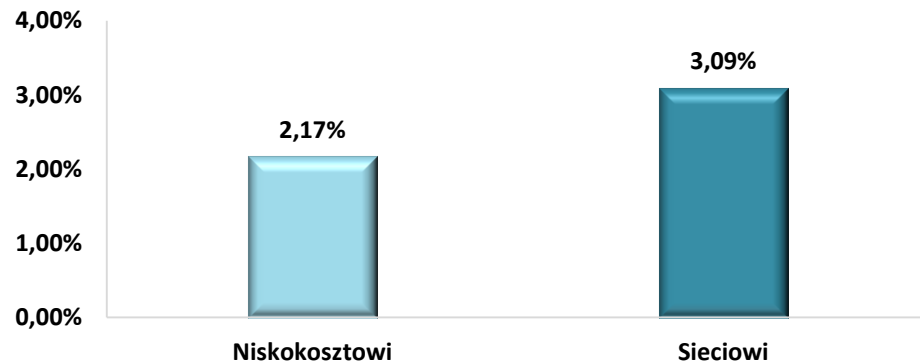
W przypadku przewoźników sieciowych, po trzech kwartałach 2017 roku największy wzrost przewozów odnotował PLL LOT (+1,118 mln). Podobnie jak w poprzednich okresach, było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania. Warto dodać, że przewoźnik, oprócz otwarcia kilku połączeń europejskich w poprzednich kwartałach, w kwietniu 2017 roku zainaugurował nowe połączenia długodystansowe do Los Angeles oraz Newark. W trzecim kwartale 2017 roku przewoźnik otworzył połączenia do Kowna i Goeteborga. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów po trzech kwartałach 2017 roku uzyskał Air China, a następnie KLM i Qatar Airways. Największe ilościowe spadki odnotowała w omawianym okresie natomiast Lufthansa (w związku ze zmniejszeniem oferowania do Frankfurtu), a także Alitalia.

Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł po trzech kwartałach o 3 p. p. (LF wzrósł o 2 p. p.). Z kolei S/F przewoźników sieciowych wzrósł o 4 p. p., a LF o 3 p. p.

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

- **Ilość cargo (tys. ton) – kwartał** – wykres przedstawia ilość przewiezionego cargo w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Ilość cargo (tys. ton) – narastająco** – wykres przedstawia ilość przewiezionego cargo w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

Slajd 8

- **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 9

- **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)



OPISY WYKRESÓW – CD.

Slajd 10

- **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

Slajd 11

- **Przewozy międzynarodowe** – wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach danego roku
- **Przewozy krajowe** – wykres porównuje dynamikę przewozów krajowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach danego roku

Slajd 12

- **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 13

- **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



OPISY WYKRESÓW – CD.

Slajd 14

- **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
- **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 15

- **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 16

- **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 17

- **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 oraz 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 i sieciowych w minionych kwartałach danego roku na podstawie danych ULC



SŁOWNICZEK

- **LF (Load Factor)** – współczynnik wykorzystania miejsc w samolocie, liczony jako iloraz RPKM i ASKM
- **SF (Seat Factor)** – współczynnik wypełnienia miejsc, liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku
- **RPKM (Revenue Passenger Kilometers)** – praca przewozowa
- **ASKM (Available Seat Kilometers)** – oferowanie