



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W DRUGIM KWARTALE 2018 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, październik 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 – 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 drugim kwartale 2018 roku na rynku występowała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W pierwszej połowie sezonu letniego doszło do zwiększenia liczby pasażerów i liczby operacji. Polski rynek po raz kolejny odnotował lepsze wyniki od rynków europejskich i światowych. Silny wzrost przewozów w Polsce odnotowano w ruchu regularnym oraz czarterowym. Pozytywne trendy widać również w całym półroczu. Po raz kolejny bardzo dobre wyniki odnotowali przewoźnicy LCC, zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, a także sieciowy PLL LOT, który osiągnął największy spośród wszystkich przewoźników wzrost liczby pasażerów w kwartale. Warto również wskazać, że w drugim kwartale 2018 roku większość portów odnotowała dodatnią dynamikę ruchu. Spadek wystąpił tylko w przypadku lotnisk Radom-Sadków i Łódź-Lublinek.

Przewozy pasażerskie w drugim kwartale 2018 roku w Polsce zwiększyły się o ponad 16% w porównaniu z analogicznym okresem 2017 roku i o prawie 16% w całym półroczu. Dobrym wynikiem ruchu pasażerskiego towarzyszyła wysoka dynamika liczby operacji (+14% w kwartale i 12% w półroczu). W analizowanym okresie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 119 do 123 pasażerów w kwartale, natomiast w ciągu 6 miesięcy – z 113 do 117 pasażerów), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotu o ok. 5 miejsc (tyle samo w pierwszej połowie roku). Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie spadł jednak o 0,4 p. p. w porównaniu z drugim kwartałem 2017 roku (pozostając na tym samym poziomie w całym półroczu, w porównaniu z pierwszą połową 2017 roku), LF natomiast spadł o 0,9 p. p. (a o 0,7 p. p. w ciągu 6 pierwszych miesięcy roku).

Dodatnią dynamikę odnotowały również przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych (+11% względem drugiego kwartału 2017 r. i prawie 8% w pierwszej połowie roku 2018 względem analogicznego okresu roku poprzedniego).

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w pierwszym półroczu 2018 roku 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 8 p. p. lepszy wynik od porównywalnych portów europejskich. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) uzyskały wzrost wyższy o prawie 9 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Ponieważ port lotniczy Kraków-Balice osiągnął w 2017 roku wynik powyżej 5 mln pasażerów, porównywany jest obecnie do innej grupy ACI, niż pozostałe polskie porty regionalne – do portów ACI osiągających wyniki od 5 do 10 mln pasażerów rocznie. Na tle tej grupy lotnisko w Krakowie wypada bardzo dobrze – miało o prawie 10 p. p. wyższą dynamikę ruchu.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w pierwszej połowie 2018 roku znacznie wyższą dynamikę ruchu (w wysokości 20% w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe (o 12,9 p. p. wyższą). Wyniki przewozów krajowych zanotowały z kolei spadek o -15%, co daje wynik łącznie o 20 p. p. niższy niż wynik portów ACI. W samym³ drugim kwartale 2018 roku ruch międzynarodowy wzrósł o prawie 21%, natomiast ruch krajowy spadł o niemal 19%.



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu pod względem ilościowym w drugim kwartale 2018 roku, a także w całym półroczu, było lotnisko Chopina w Warszawie. W dalszej kolejności wysokie wzrosty odnotowały lotniska Katowice-Pyrzowice, Kraków-Balice i Poznań-Ławica. Spadki z kolei wystąpiły w przypadku portów Radom-Sadków i Łódź-Lublinek.

W ramach przewozów regularnych w drugim kwartale 2018 roku najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, a następnie Niemcy. Największe wzrosty odnotowano jednak w przypadku Ukrainy, Niemiec i Włoch. Pozytywne trendy widać także w przewozach czarterowych. Najpopularniejszym kierunkiem w drugim kwartale 2018 roku była Grecja. Najwyższe wzrosty przewozów czarterowych nastąpiły natomiast na trasach z/do Turcji, Grecji i Egiptu.

W pierwszym półroczu 2018 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o 67 km. Warto wskazać, że dynamika ta była w dalszym ciągu znacznie wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku w pierwszym półroczu 2018 roku była również znacznie wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym (wg. danych IATA). Z kolei współczynnik wypełnienia miejsc – LF – spadł o 0,7 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2017 roku. Co prawda przewoźnicy zdołali mniej skutecznie wypełnić samoloty na rynku polskim, niż na rynku europejskim i światowym, niemniej jednak ta różnica była stosunkowo niewielka.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach, tak i w drugim kwartale 2018 roku doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów przewoźników w rynku ze względu na realizowany model biznesowy. Dynamika przewoźników sieciowych w całym półroczu 2018 roku wyniosła 21% w stosunku do pierwszej połowy 2017 roku. Przewoźnicy niskokosztowi, choć w dalszym ciągu posiadają największy udział w rynku, odnotowali najniższą dynamikę wzrostu przewozów spośród porównywanych grup – 9% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. Przewoźnicy czarterowi odnotowali bowiem dynamikę w wysokości 42% w porównaniu do tego samego okresu. W związku z tym wzrósł nieco udział przewoźników sieciowych i czarterowych w rynku (o ok. 2 p. p. w obydwu przypadkach). Najwięcej pasażerów i największe wzrosty ilościowe w tym okresie wśród przewoźników LCC odnotowały ponownie Ryanair i Wizz Air. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów obsłużył PLL LOT (który również pod względem ilościowym miał największe wzrosty). Oprócz niego największe wzrosty w pierwszych dwóch kwartałach 2018 roku miały Lufthansa, KLM i Qatar Airways.



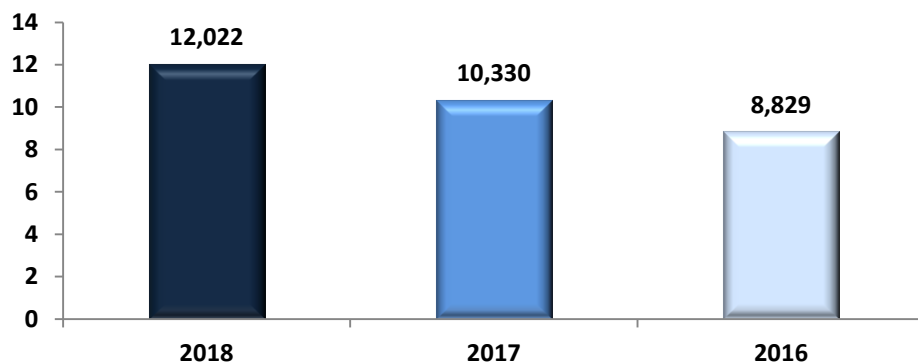
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w drugim kwartale 2018 roku ponad 12 mln pasażerów i osiągnęły ponad 16% wzrost w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku. Oznacza to, że w pierwszej połowie 2018 roku zostało już obsłużonych prawie 21 mln pasażerów (niemal 16% wzrostu w stosunku do pierwszej połowy 2017 roku). O 64 km zwiększyła się średnia długość odcinka lotu w drugim kwartale 2018 roku w stosunku do tego samego okresu 2017 roku, podczas gdy w całym półroczu wzrost ten wyniósł 67 km (odnośnie analogicznego okresu 2017 roku).

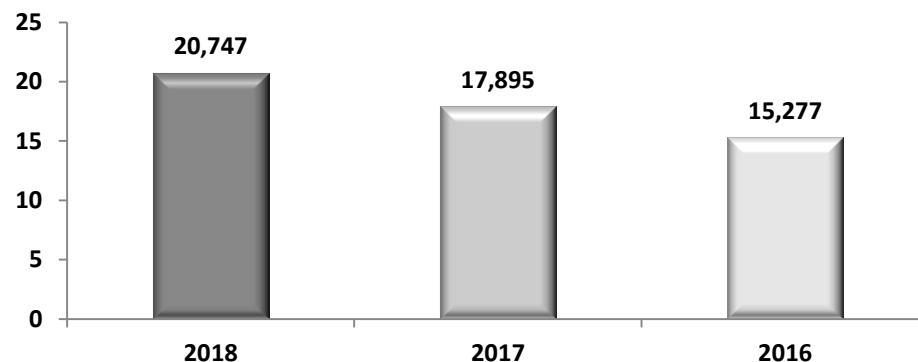
Do wzrostów w obydwu rozpatrywanych okresach doszło też w przypadku liczby operacji pasażerskich. W drugim kwartale 2018 roku wzrosły one o ponad 14% w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku, podczas gdy w całym półroczu wzrosły 12%. Dynamika wzrostu liczby operacji lotniczych w drugim kwartale była więc najwyższa od końca 2016 roku (porównując kwartalne dynamiki wzrostu).

W drugim kwartale 2018 roku wzrosło również oferowanie. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 17% względem analogicznego okresu 2017 roku, natomiast w pierwszym półroczu odnotowano wzrost oferowania o 16%. Jednak współczynnik wypełnienia miejsc nieznacznie spadł w samym drugim kwartale 2018 roku, w porównaniu z drugim kwartałem 2017 roku i wyniósł 84% (o 0,4 p. p. mniej niż w 2017 roku), natomiast w całym półroczu pozostał na tym samym poziomie co w pierwszym półroczu 2017 roku – 82%. Load Factor (LF) z kolei wyniósł w drugim kwartale 2018 roku 86%, czyli spadł o prawie 1 p. p. w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku. W całym półroczu LF wyniósł 85%, co oznacza spadek o 0,7 p. p. w stosunku do pierwszego półrocza 2017 roku.

Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*





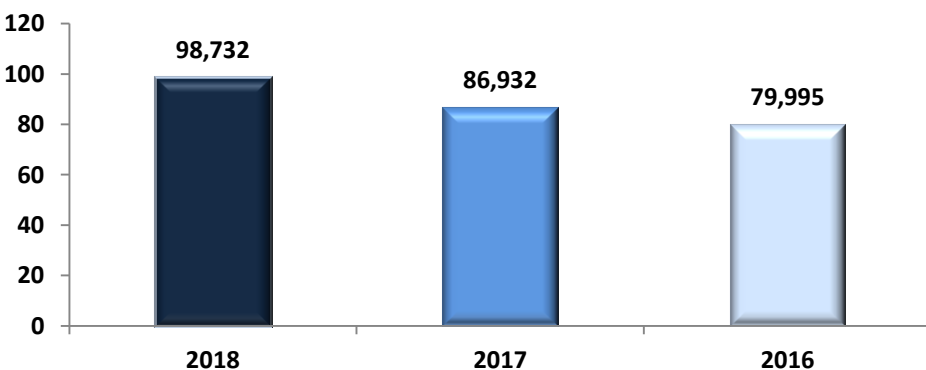
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

W drugim kwartale 2018 roku, a także w pierwszych 6 miesiącach roku, wzrosła średnia liczba pasażerów przypadających na rejs. Wartość ta wyniosła 123 pasażerów w omawianym kwartale, co stanowi wzrost o 3 pasażerów w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku. W całym półroczu średnio w każdym rejsie leciało 117 pasażerów, co stanowi wzrost o 4 pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego.

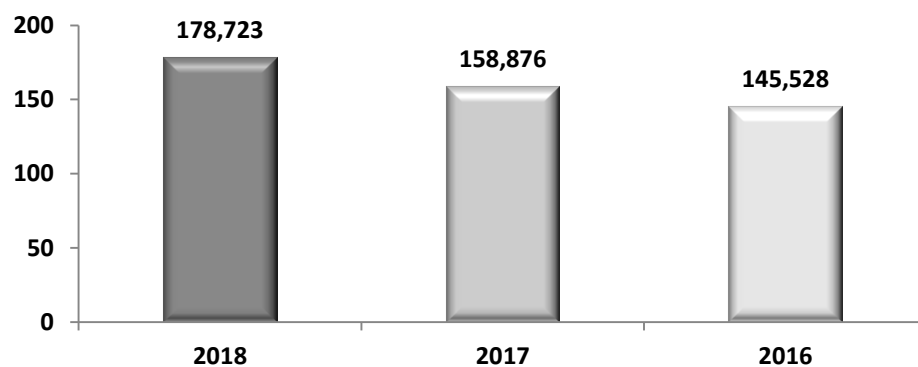
W drugim kwartale 2018 roku przewoźnicy sieciowi oraz przewoźnicy niskokosztowi zanotowali taki sam wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację – o 4 pasażerów więcej niż w drugim kwartale 2017 roku. W całym półroczu większy wzrost osiągnęli jednak przewoźnicy sieciowi – o 5 pasażerów więcej niż w pierwszej połowie 2017 roku. Przewoźnicy czarterowi utrzymali w drugim kwartale taką samą średnią liczbę pasażerów na operację w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku, natomiast w całym półroczu, ze względu na wyniki pierwszego kwartału, odnotowali spadek o 2 pasażerów.

Z wyników drugiego kwartału 2018 roku wynika, że rynek nadal intensywnie się rozwija. Od kwietnia do czerwca 2018 roku miesięczne dynamiki wzrostu liczby operacji pasażerskich kształtowały się na poziomie 13, 12 i 15%. W przypadku przewoźników niskokosztowych, liczba operacji wzrosła w poszczególnych miesiącach drugiego kwartału 2018 roku o 7, 3 i 5%, a w przypadku przewoźników sieciowych o 16, 13 i 15%. Duży wzrost operacji w tych miesiącach odnotowali przede wszystkim przewoźnicy czarterowi – 50, 63 i 44%, a więc był to dla nich bardzo dobry początek sezonu letniego.

Liczba operacji (tys.) – kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



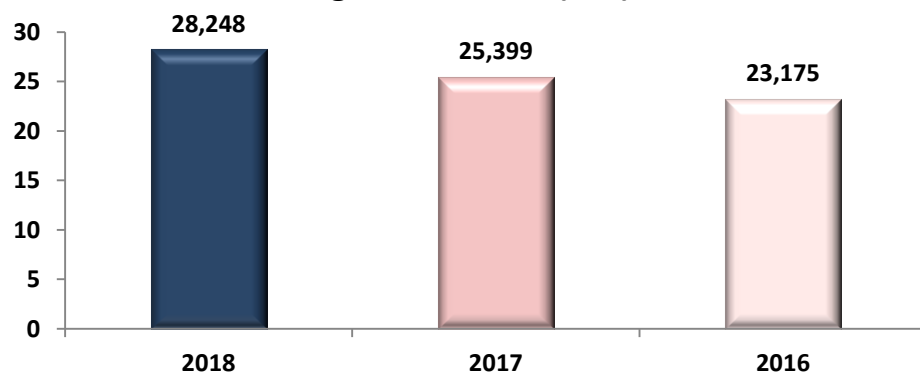


PRZEWOZY CARGO

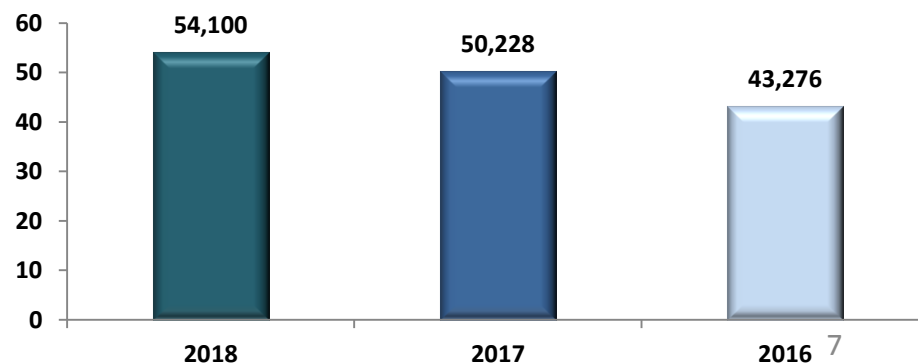
W drugim kwartale 2018 roku przewieziono ponad 28 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o ponad 11% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku, podczas gdy w całym półroczu wzrost ten wyniósł ok. 8%. Najpopularniejszymi kierunkami były po raz kolejny Niemcy, Stany Zjednoczone i Katar – w samym kwartale, jak i w pierwszej połowie roku. Z kolei największe wzrosty ilościowe odnotowano w drugim kwartale 2018 roku w przypadku USA (+770 ton), Kataru (+515 ton) oraz Japonii (+421 ton). W całym półroczu największe wzrosty odnotowano w przypadku USA (+1,465 tys. ton), Kataru (+834 ton) i Korei Południowej (+821 ton). W drugim kwartale 2018 roku, podobnie jak w całym półroczu, najwięcej cargo przewiózł ponownie PLL LOT – prawie 10 tys. ton. Kolejne dobre wyniki pod względem tonażu przewiezionego cargo odnotowali DHL i UPS, co również pozostało niezmienione względem poprzednich kwartałów – podobnie biorąc pod uwagę całe 6 pierwszych miesięcy roku. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku mógł pochwalić się PLL LOT (+1,939 tys. ton i łącznie +3,033 tys. ton w półroczu, gdzie również przewoźnik osiągnął największy wzrost), a następnie Qatar Airways (+515 ton) oraz UPS (+320 ton). W pierwszej połowie roku, poza PLL LOT, dobre wzrosty osiągnęli również przewoźnicy ASL Airlines Ireland (+1,058 tys. ton) oraz Qatar Airways (+834 ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, najwięcej cargo przewieziono ponownie z i do lotniska Chopina w Warszawie – ponad 22 tys. ton, co stanowi ok. 81% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w drugim kwartale 2018 roku. Lotnisko to ponownie może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku – o ponad 2,8 tys. ton i 14% wzrostu (w całym półroczu 11% wzrostu). Drugie pod względem ilości przewiezionego cargo było lotnisko w Katowicach (prawie 4 tys. ton i 3,5% wzrostu w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku), a następnie lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (1,3 tys. ton i 2,7% wzrostu wobec drugiego kwartału 2017 roku).

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



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





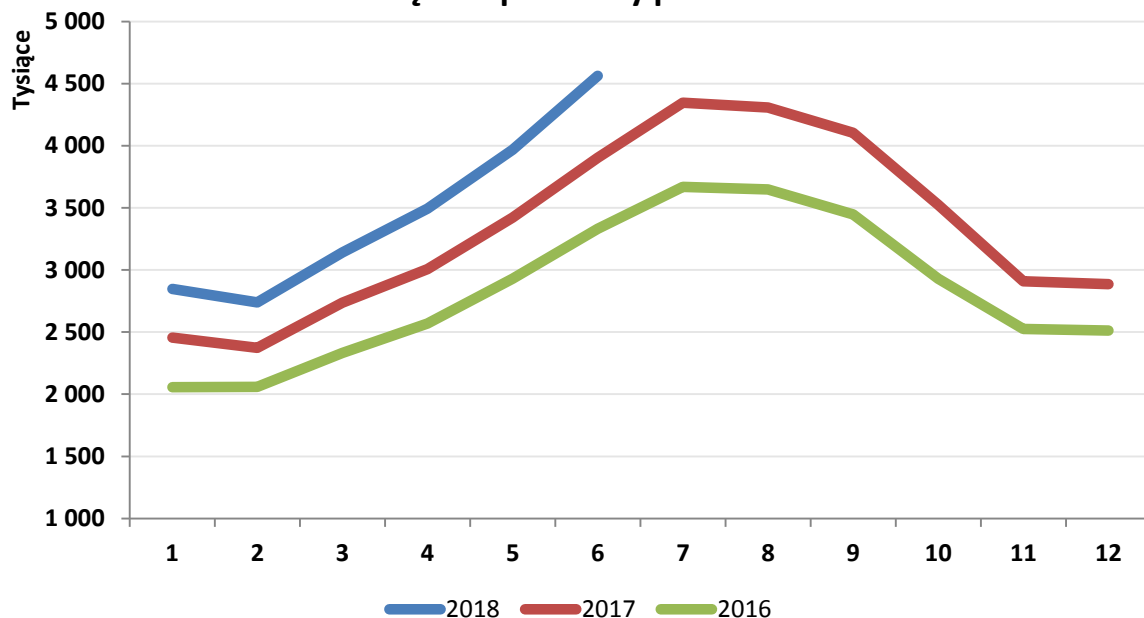
SEZONOWE ZMIANY PRZEWÓZÓW

Na wzrosty ruchu w drugim kwartale 2018 roku miały wpływ zarówno przewozy regularne, jak i czarterowe, dzięki czemu odnotowano wzrost o ponad 16%.

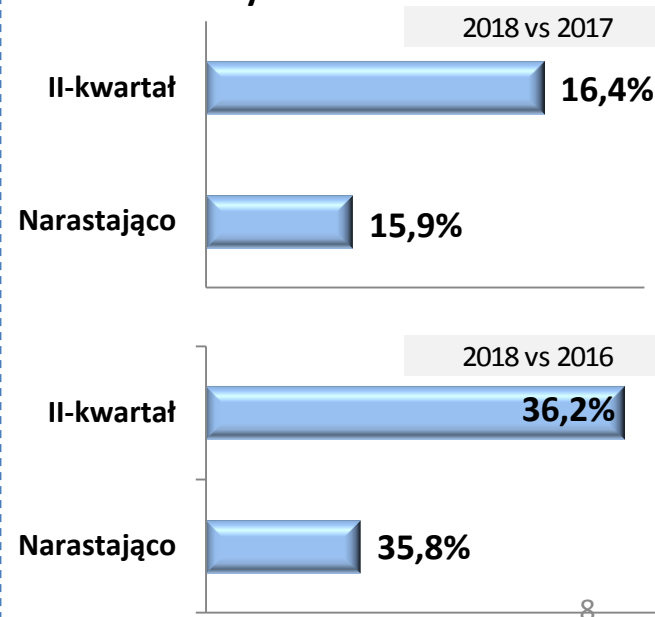
W przypadku samego ruchu czarterowego, w drugim kwartale 2018 roku zaobserwowano aż 46% wzrost ruchu w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku. Pomiedzy poszczególnymi miesiącami dynamika (mierzona liczbą pasażerów) od kwietnia do czerwca względem analogicznych miesięcy 2017 roku wyniosła odpowiednio 25, 57 i 45%. Statystyka ta przedstawia się jeszcze lepiej, jeżeli weźmiemy pod uwagę klasyfikację nie według typu lotu, a według typu przewoźnika. Przewoźnicy czarterowi w poszczególnych miesiącach osiągnęli bowiem następujące wzrosty: kwiecień – 46%, maj – 66%, czerwiec – 41%. Dość znaczna różnica w wynikach tej pokrewnej klasyfikacji wynika z faktu, że coraz częściej określa się loty przewoźników czarterowych jako regularne, na które bilety wykupują zarówno biura turystyczne, jak i osoby prywatne.

Miesiące drugiego kwartału 2018 roku przyniosły ponownie znaczący wzrost w ruchu regularnym. Jego miesięczna dynamika kształtowała się w kwietniu na poziomie +16%, a w maju i czerwcu +12%. W całym drugim kwartale 2018 roku był to 13% wzrost. Można więc zauważyć, że wzrost ten był mniejszy niż w pierwszym kwartale 2018 roku. Po wykluczeniu przewoźników czarterowych z tej statystyki, zarówno wzrost w kwartale, jak i dynamiki miesięczne spadły o 1 p. p.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*



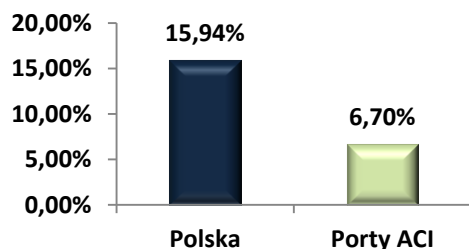


WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

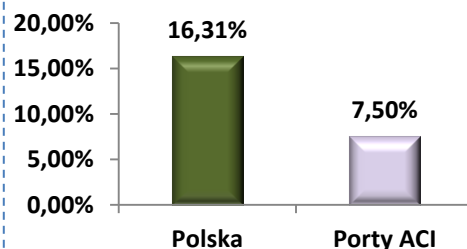
W pierwszym półroczu 2018 roku dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI Europe (+9 p. p.). Ponadto, podobnie jak w poprzednich okresach, porty regionalne poniżej 5 mln pasażerów rocznie łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe (+9 p. p.). Lotnisko Kraków-Balice, które w 2017 roku osiągnęło wynik 5,8 mln pasażerów i jest porównywane do portów z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5, a 10 mln pasażerów rocznie według ACI, osiągnęło dynamikę o prawie 10 p. p. wyższą niż lotniska z tego przedziału. Ruch w tym porcie wzrósł w pierwszym półroczu o prawie 18%, co jest jednoznaczne z obsłużeniem 482 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. W samym drugim kwartale port osiągnął wzrost o prawie 16% (+239 tys. pasażerów). Wśród mniejszych portów regionalnych liderem było lotnisko Katowice-Pyrzowice, które w drugim kwartale 2018 roku odnotowało wzrost ilościowy o +278 tys., czyli 28% wzrostu w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku (+419 tys. pasażerów i 27% wzrostu w ciągu pierwszego półrocza 2018 roku). Następne było lotnisko Poznań-Ławica, które obsłużyło w drugim kwartale 2018 roku o ponad 205 tys. pasażerów więcej (+45%) niż w tym samym okresie poprzedniego roku i aż 299 tys. pasażerów więcej (+40%) w pierwszych 6 miesiącach roku w porównaniu do pierwszej połowy roku 2017. Kolejny pod względem wzrostów był port Wrocław-Strachowice z wynikiem +154 tys. pasażerów (wzrost o 21% w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku) oraz w ujęciu półrocznym wzrost o 202 tys. pasażerów i +16%. Spadki w drugim kwartale oraz w całym półroczu odnotowały porty lotnicze Radom-Sadków i Łódź-Lublinek.

Na wyniki lotnisk regionalnych duży wpływ miała ponownie działalność przewoźników niskokosztowych, zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, którzy łącznie w portach regionalnych (razem z portem Kraków-Balice) zwiększyli przewozy aż o 503 tys. pasażerów w drugim kwartale 2018 roku i o 997 tys. pasażerów w całym półroczu w porównaniu do analogicznych okresów 2017 roku. Razem obaj przewoźnicy mieli w drugim kwartale 2018 roku udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 62%, czyli mniej niż w drugim kwartale 2017 roku, gdy udział ten wyniósł 65%. Łącznie w całym półroczu 2018 roku udział obydwu przewoźników w portach regionalnych wyniósł 66%. W przypadku Ryanair największe wzrosty ilościowe w portach regionalnych w pierwszym kwartale 2018 roku zanotowano na trasach do/z Niemiec, Wielkiej Brytanii i Hiszpanii. W przypadku Wizz Air były to trasy z/do Ukrainy, Norwegii i Szwecji. Wśród innych przewoźników niskokosztowych dużym wzrostem może pochwalić się również Norwegian – o +24 tys. pasażerów w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku. Nowym przewoźnikiem niskokosztowym, który pojawił się na lotnisku Kraków-Balice, jest flydubai.

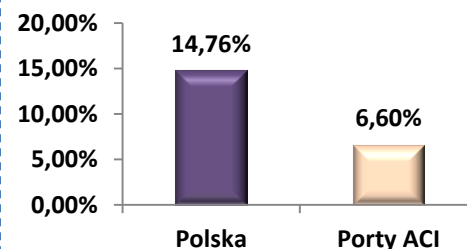
Dynamika całego rynku



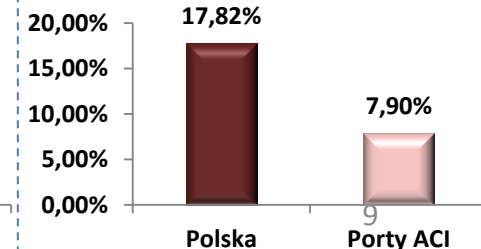
Dynamika portów regionalnych**



Dynamika WAW



Dynamika KRK





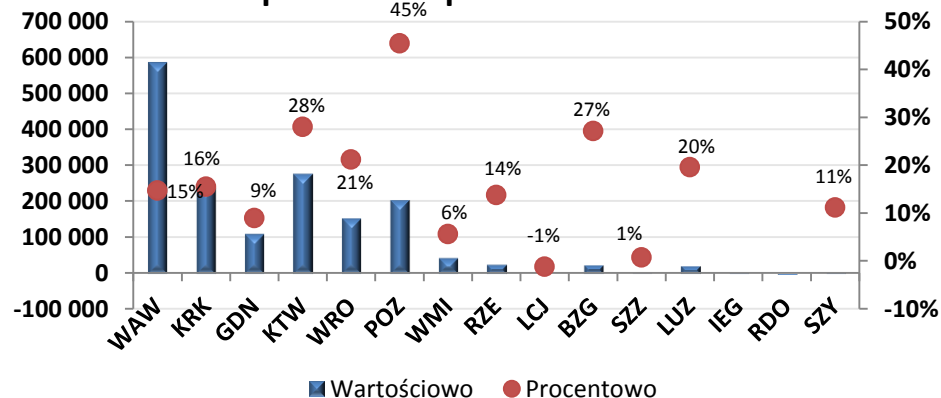
WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

W drugim kwartale 2018 roku na lotniskach regionalnych nastąpił wzrost dynamiki rozwoju linii sieciowych o 22% w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku (20% w całym półroczu), spowodowany zwiększeniem oferowania przede wszystkim PLL LOT (+80 tys. pasażerów w drugim kwartale, głównie na trasach krajowych), Lufthansa (+73 tys. pasażerów), oraz KLM (+32 tys. pasażerów). Spadki w tym okresie odnotowały takie linie jak Adria Airways (-8 tys. pasażerów, wycofanie się z Łodzi), Mistral Air (-3,7 tys.) czy SprintAir (-3,3 tys.). Duże wzrosty na lotniskach regionalnych odnotowali przewoźnicy czarterowi – 61% w drugim kwartale 2018 roku i 60% w całym półroczu w porównaniu do analogicznych okresów 2017 roku, na czele z Enter Air (+134 tys. pasażerów w drugim kwartale), Ryanair Sun (+117 tys., nowy przewoźnik czarterowy na rynku) i Onur Air (+62 tys.).

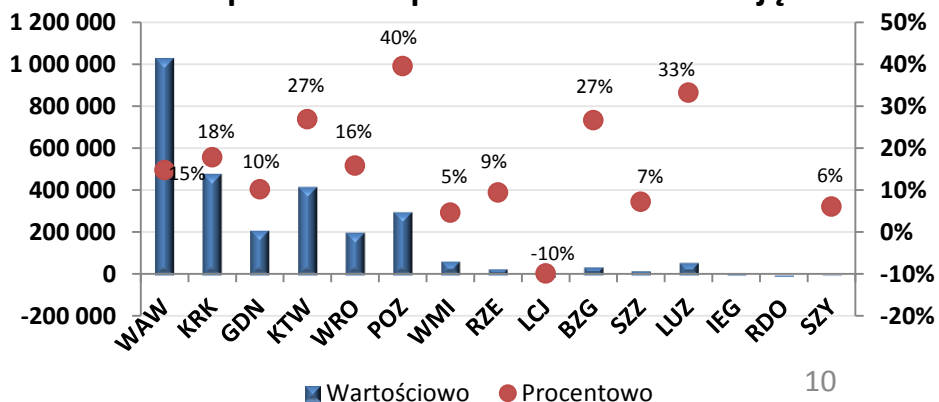
Ponownie poprawiła się także sytuacja portów regionalnych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie. W drugim kwartale 2018 roku wzrosty odnotowało większość portów z tego przedziału, poza lotniskami Radom-Sadków i Łódź-Lublinek. Taka sytuacja miała miejsce przede wszystkim za sprawą wzrostu oferowania Ryanair, który przewiózł o 35 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku i +71 tys. pasażerów w całym półroczu oraz PLL LOT (+27 tys. w kwartale i +51 tys. w całym półroczu). Łącznie liczba pasażerów na tych lotniskach wzrosła o 73 tys. w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku, a po 6 miesiącach 2018 roku o +139 tys. pasażerów.

Samo lotnisko Chopina w Warszawie wygenerowało w drugim kwartale 2018 roku 15% wzrost ruchu pasażerskiego w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku (taki sam wzrost odnotowano w całym półroczu). Należy wskazać, że ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była o 8 p. p. wyższa w stosunku do porównywalnych portów ACI Europe (wykres na str. 9 – proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali pomiędzy wykresami). Do tego wyniku przyczynił się w dużym stopniu ruch regularny (15% wzrostu w kwartale i 16% w całym półroczu). Po gorszym pierwszym kwartale wzrosty odnotował również ruch czarterowy – o +15% w kwartale i +2% w półroczu. Wpływ na wzrosty mieli przede wszystkim przewoźnicy sieciowi (+20% i 533 tys. pasażerów w kwartale oraz +21% i +1 mln pasażerów w półroczu). Przewoźnicy niskokosztowi mieli z kolei 9% spadek (-81 tys. pasażerów) w kwartale i łącznie -7% (-118 tys. pasażerów) w całym półroczu, co spowodowane było przede wszystkim wycofaniem się Ryanair z większości lotów krajowych na jesieni 2017. Z kolei przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost o 31% (+135 tys. pasażerów) w drugim kwartale 2018 roku i 22% (+143 tys. pasażerów) w pierwszej połowie roku. Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku w drugim kwartale 2018 roku ponownie zanotował PLL LOT (491 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym kwartale 2017 roku i +934 tys. pasażerów w całym półroczu). Duże wzrosty odnotował również Wizz Air (+149 tys. pasażerów w kwartale i +287 tys. w pierwszej połowie roku), a także Ryanair Sun, Enter Air, czy Small Planet Airlines. Spadek przewozów w drugim kwartale 2018 roku odnotował w największym stopniu Ryanair, a także Air Berlin, który zakończył działalność oraz Eurowings.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



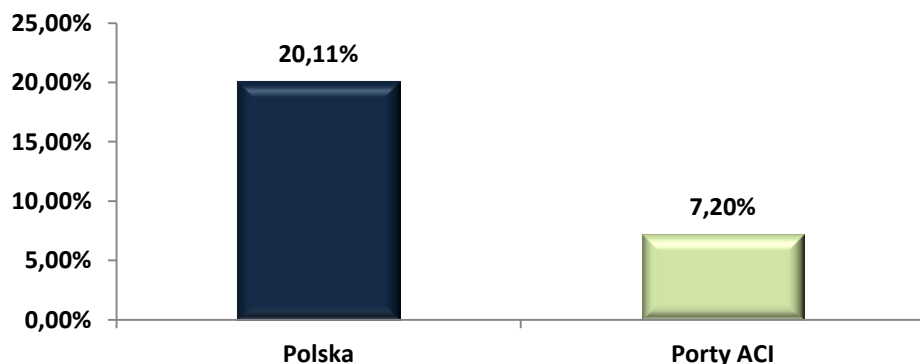


PRZEWozy KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE –PORÓWNANIE ACI

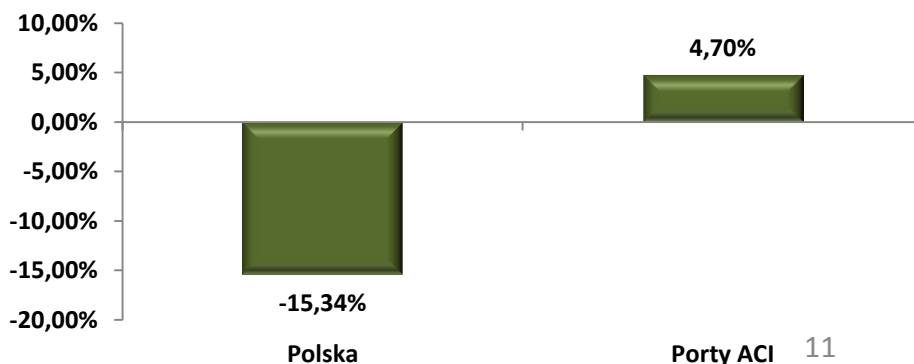
W pierwszym półroczu 2018 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+20% w stosunku do analogicznego okresu 2017 r.) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 12,9 p. p. więcej), podczas gdy w samym drugim kwartale 2018 roku wzrost ten wyniósł 21%. Liczba operacji w drugim kwartale wzrosła o ok. 18%, podczas gdy w półroczu – 17%. Do wzrostu w ruchu międzynarodowym w drugim kwartale 2018 roku przyczyniły się w szczególności przewozy regularne (+1,45 mln w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku), podczas gdy przewozy czarterowe odnotowały o 458 tys. pasażerów więcej. Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje od lat Ryanair, który odnotował wzrost pod względem ilościowym o +457 tys. pasażerów w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku, a +811 tys. pasażerów w półroczu. Większe wzrosty w tym okresie odnotował jednak PLL LOT (+478 tys. w drugim kwartale i +886 tys. w całym półroczu), a następnie Wizz Air (+336 tys. w samym kwartale i +707 tys. po 6 miesiącach). Średnia wielkość samolotów zwiększyła się o 5 miejsc w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku, podobnie w całym półroczu. Oferowanie w drugim kwartale 2018 roku wzrosło o 22%, a w półroczu – 21%. Z kolei wskaźnik LF wyniósł 86% w drugim kwartale i 85% po 6 miesiącach roku, obydwa wartości oznaczają spadek o ok. 1 p. p. w porównaniu z analogicznymi okresami 2017 roku.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2018 roku kształtowała się na znacznie niższym poziomie niż w portach ACI Europe – spadek o 15%, czyli prawie -20 p. p. różnicy do wyniku portów ACI, co spowodowane zostało przede wszystkim wycofaniem się Ryanair z przewozów krajowych na trasach Warszawa-Gdańsk i Warszawa-Wrocław. W samym drugim kwartale spadek ten wyniósł 18,6%. Liczba operacji spadła o 8% w drugim kwartale 2018 roku i 7% w całym półroczu, w stosunku do analogicznych okresów 2017 roku. Średnia wielkość samolotów w drugim kwartale 2018 roku, w porównaniu z analogicznym okresem 2017 roku, spadła o 8 miejsc (-7 miejsc w półroczu), a oferowanie spadło o 16% (-15% w półroczu). Wskaźnik LF wyniósł z kolei 78%, co dało spadek o 1,5 p. p. w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku, podczas gdy po 6 miesiącach LF wyniósł 74% - oznacza to wzrost o 0,3 p. p. w stosunku do pierwszego półroczu 2017 roku. Liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na rynku krajowym w drugim kwartale 2018 roku pozostał PLL LOT, który osiągnął również największy wzrost (+92 tys. pasażerów i +221 tys. w całym półroczu). Największe spadki w ruchu krajowym odnotował Ryanair (-311 tys. pasażerów w kwartale, spadek ponad 537 tys. w półroczu).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



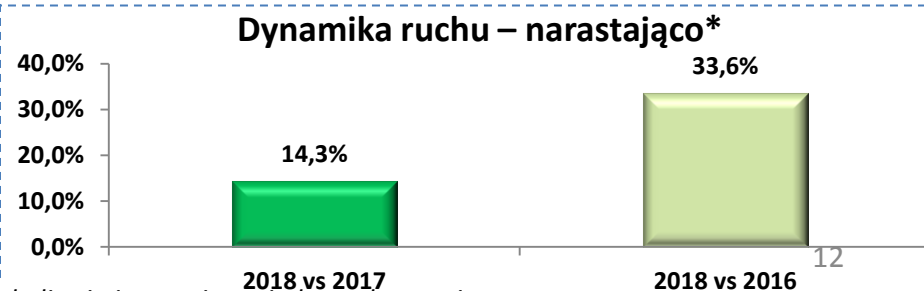
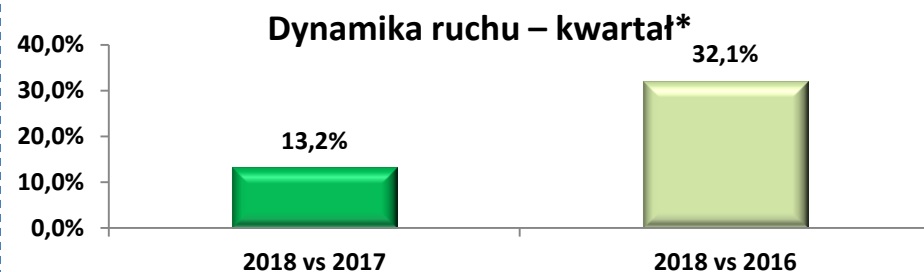
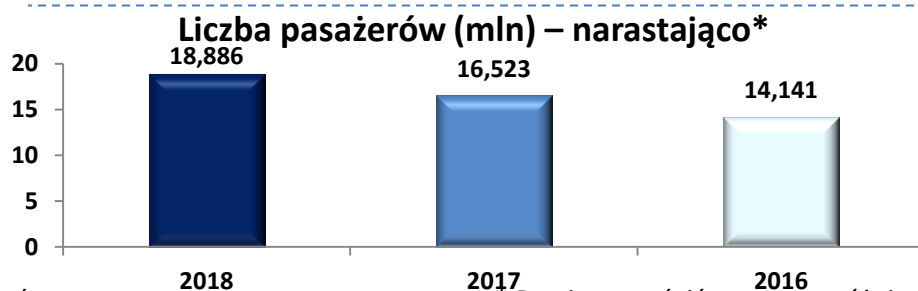
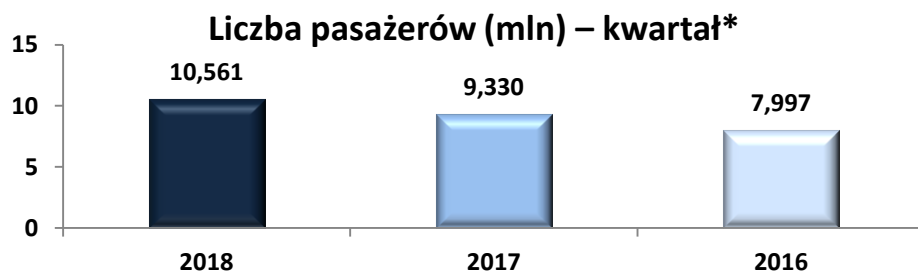


PRZEWozy REGULARNE

W drugim kwartale 2018 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 1,2 mln pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się na 13% wzrost ruchu. Łącznie po 6 miesiącach w ruchu tym doszło do ponad 14% wzrostu w porównaniu z pierwszym półroczem 2017 roku. Najbardziej popularnym kierunkiem w ramach przewozów regularnych w drugim kwartale i w całym półroczu pozostała Wielka Brytania, należy jednak podkreślić, że największe wzrosty ilościowe w kwartale wystąpiły w przypadku Ukrainy – o ponad 132 tys. i 223 tys. po 6 miesiącach. Największe wzrosty na tym kierunku osiągnął Wizz Air, a następnie PLL LOT. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe były w przypadku Niemiec, a następnie Włoch i Izraela. Największe wzrosty na trasach do Niemiec odnotowali w drugim kwartale 2018 roku Ryanair, a następnie Lufthansa i PLL LOT. W przypadku Włoch najbardziej popularne okazały się linie niskokosztowe, a dla Izraela – PLL LOT i Ryanair. Do największych spadków doszło w przypadku Irlandii, w związku z zawieszeniem od stycznia tego roku połączenia do Dublinu przewoźnika Aer Lingus.

W drugim kwartale 2018 roku do spadków w ruchu regularnym doszło tylko w przypadku portów Radom-Sadków i Łódź-Lublinek (w związku z wycofaniem połączeń przewoźnika Adria Airways).

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy LCC w drugim kwartale 2018 roku posiadali 61% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 37% (2% należy do przewoźników czarterowych, którzy zaczęli również oferować bilety na tego typu przewozy). Podobnie sytuacja przedstawia się po 6 miesiącach. W porównaniu do analogicznych okresów roku 2017 oznacza to nieznaczny spadek udziałów przewoźników niskokosztowych, na korzyść przewoźników sieciowych i czarterowych.



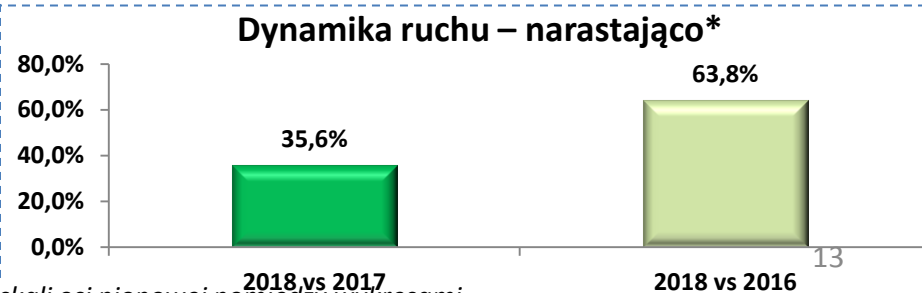
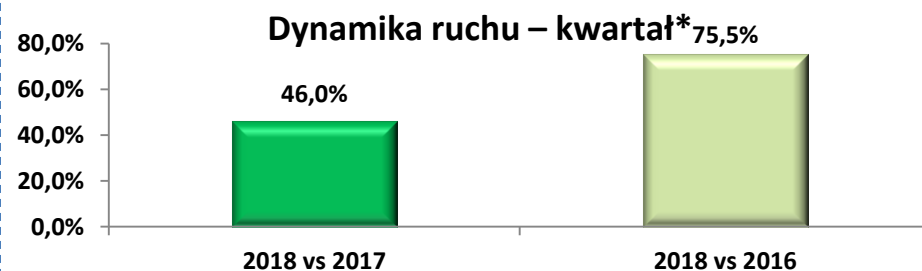
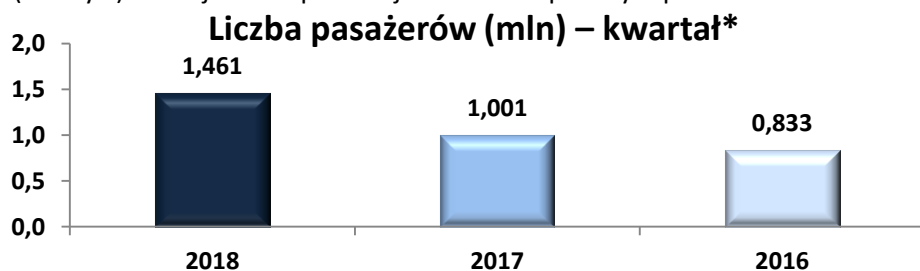


PRZEWOZY CZARTEROWE

W drugim kwartale 2018 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 460 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się na aż 46% wzrost (+36% w pierwszym półroczu roku 2018). Najpopularniejszym kierunkiem w drugim kwartale, podobnie jak w analogicznym okresie poprzedniego roku, była Grecja, jednak największy wzrost ilościowy odnotowano w przypadku Turcji (+164 tys. pasażerów więcej niż w II kw. 2017 r., +179 tys. w całym półroczu). Drugi największy wzrost był w przypadku wspomnianej już Grecji, a następnie Egiptu i Bułgarii. Kierunki dalekodystansowe z kolei odnotowały znaczny spadek – o 53% w drugim kwartale, a -15% w całym półroczu. Spadki widać także w przypadku Bliskiego Wschodu (spadek o 64% w kwartale i 38% w półroczu), szczególnie na kierunkach do Izraela oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich, gdzie ruch został przejęty przez przewoźników regularnych, takich jak PLL LOT, Ryanair, Wizz Air, czy flydubai.

Najpopularniejsze kierunki wakacyjne znajdujące się w ofercie przewoźników niskokosztowych to Hiszpania, Włochy i Malta. Tego typu ruch zwiększył się w drugim kwartale 2018 roku o 21%, a w całym półroczu o 32%. Liderem pod względem kierunków wakacyjnych wśród przewoźników niskokosztowych pozostał Ryanair, choć i Wizz Air osiągnął duże wzrosty na tych połączeniach.

Wzrosty w przewozach czarterowych zanotowało w największym stopniu lotnisko Katowice-Pyrzowice, a następnie Poznań-Ławica oraz Wrocław-Strachowice, podobnie jak w poprzednim kwartale. Spadków w tym kwartale nie odnotowano. Wśród przewoźników liderem na rynku, podobnie jak w drugim kwartale 2017 roku, był Small Planet Airlines. Biorąc jednak pod uwagę klasyfikację wg. przewoźników, a nie typu przewozów – to Enter Air przewiózł więcej pasażerów, zarówno w samym kwartale, jak i po 6 miesiącach, jednakże duża część jego przewozów zaliczana jest obecnie do lotów regularnych. Największy wzrost w przewozach czarterowych w drugim kwartale 2018 roku odnotował Ryanair Sun (+168 tys. pasażerów), a następnie Enter Air (+95 tys.) i Onur Air (+84 tys.) – kolejność ta pozostaje taka sama po całym półroczu.

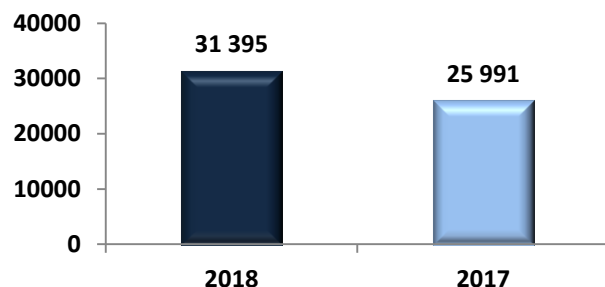




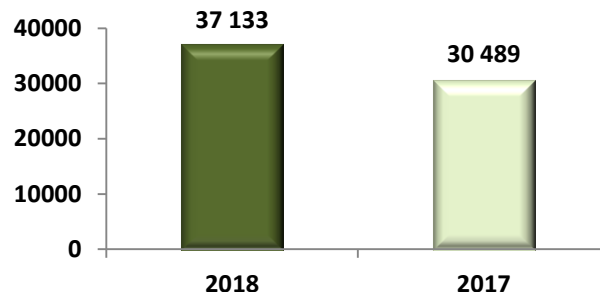
RPKM, ASKM, LF – PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

W pierwszym półroczu 2018 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do wzrostu liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 67 km w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku. Co więcej, dynamika RPKM w dalszym ciągu znacznie przewyższa procentowe wyniki Europy i świata. Podobnie było w przypadku oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM. Ostatecznie przewoźnicy zdołali osiągnąć wzrost ASKM przewyższający o 1 punkt procentowy wskaźnik RPKM. Z kolei współczynnik wypełnienia miejsc LF spadł o prawie 1 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2017 roku. Średnia liczba osób przypadająca na rejs zwiększyła się o 4 w porównaniu z pierwszymi 6 miesiącami 2017 roku i wyniosła 117 pasażerów. Co prawda przewoźnicy zdołali nieco mniej skutecznie wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym, niemniej jednak ta różnica była stosunkowo niewielka.

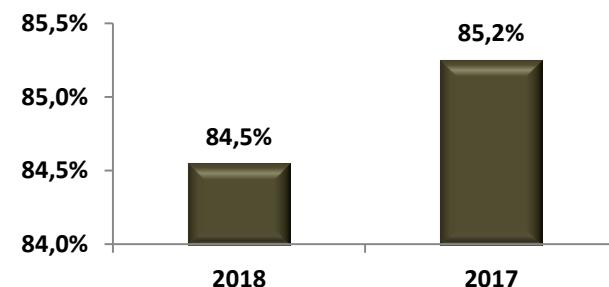
RPKM (mln) – narastająco*



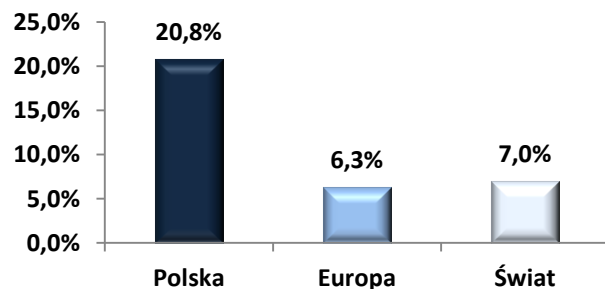
ASKM (mln) – narastająco*



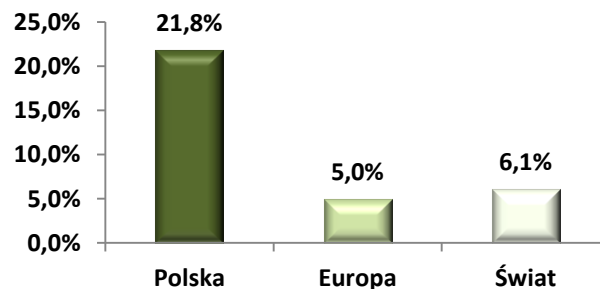
LF – narastająco*



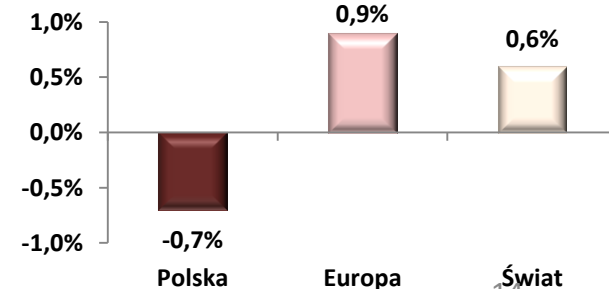
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



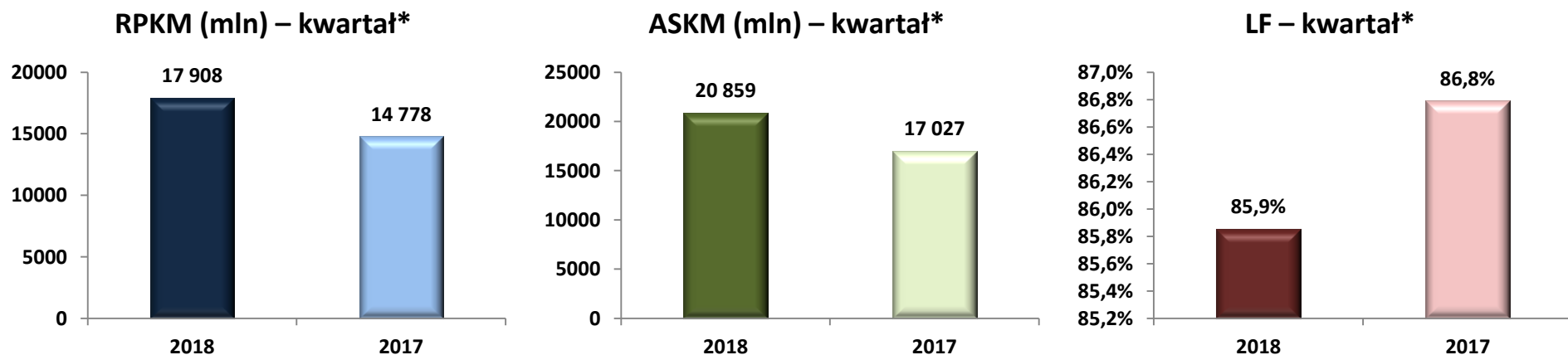
LF – narastająco*





RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W drugim kwartale 2018 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich mierzona wskaźnikiem RPKM była wyższa od dynamiki wzrostu oferowania (RPKM wzrósł o 21%, natomiast oferowanie o 17%) w stosunku do drugiego kwartału 2017 roku. Współczynnik LF z kolei spadł o blisko 1 p. p. w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Średnia długość odcinka lotu wzrosła natomiast o ok. 64 kilometry, a średnia liczba osób przypadających na rejs – o 3 miejsca, osiągając poziom 123 pasażerów na rejs.



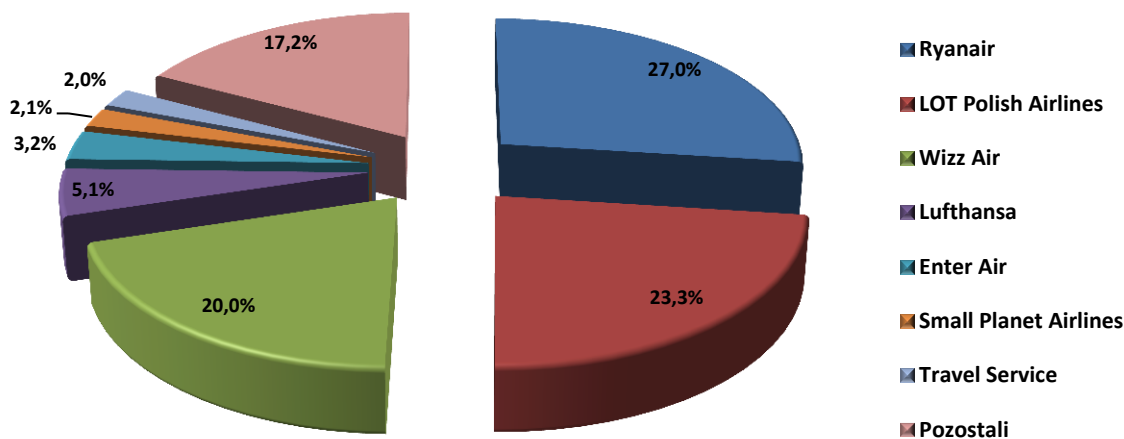


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

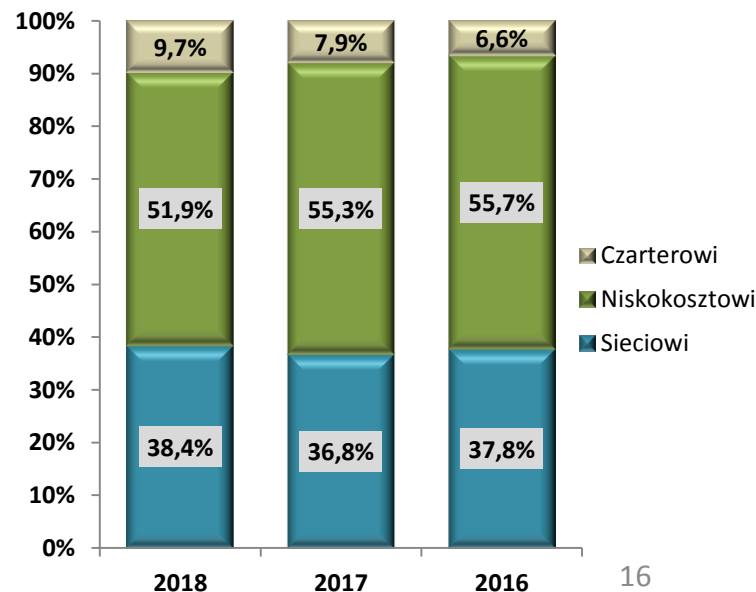
W pierwszym półroczu 2018 roku w Polsce doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach wzrostu przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Najdynamiczniej rozwijali się przewoźnicy czarterowi, którzy odnotowali 42% wzrost w stosunku do pierwszej połowy 2017 roku, a następnie przewoźnicy sieciowi (+21%). Przewoźnicy niskokosztowi, choć w dalszym ciągu posiadają największy udział w rynku, odnotowali najniższy wzrost w przewozach w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku (9%). W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników sieciowych, jak i czarterowych (o ok. 2 p. p. w obydwu przypadkach).

Największy, tj. 27% udział w rynku miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był PLL LOT, a trzecim Wizz Air. Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku, znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi, jak i czarterowi. Największy przyrost w stosunku do pierwszego półrocza 2017 roku miał PLL LOT (+1,107 mln pasażerów), a następnie Wizz Air (+706 tys.) i Ryanair (+273 tys.). W dalszej kolejności wysokie przyrosty ruchu odnotował także Enter Air, Ryanair Sun i Lufthansa. Największe spadki wystąpiły w przypadku Air Berlin, który zaprzestał działalności, a następnie Eurowings (zmniejszenie oferowania do Dusseldorfu) i Aer Lingus (wycofanie połączenia do Dublinu).

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

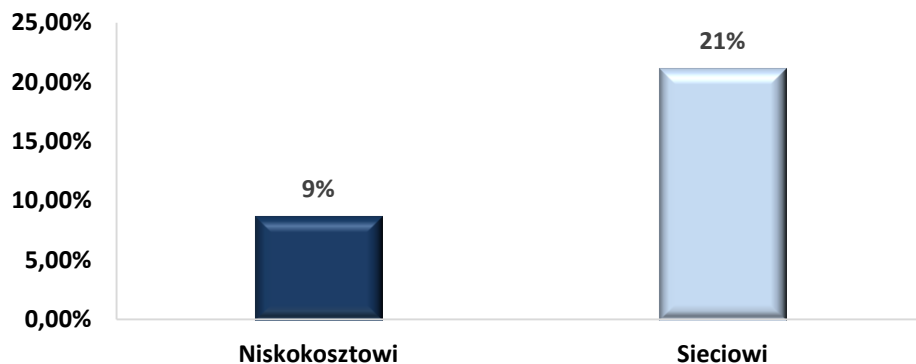
Liderem wśród przewoźników niskokosztowych w drugim kwartale 2018 roku pozostał Ryanair. Przewoźnik ten obsłużył prawie 3,1 mln pasażerów, co daje 145 tys. wzrostu ilościowego w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku. Jest to jednak wzrost w wysokości tylko 5% w stosunku do drugiego kwartału 2018 roku, podczas gdy w drugim kwartale 2017 roku przewoźnik uzyskał wzrost w wysokości 22% w stosunku do analogicznego okresu 2016 roku. Przyczyną na tyle niższej dynamiki jest głównie zawieszenie połączeń krajowych z Warszawy do Gdańska i Wrocławia, co widać również w wynikach za całe półrocze. Drugi największy przewoźnik niskokosztowy, tj. Wizz Air, przewiózł prawie 2,3 mln pasażerów w drugim kwartale 2018 roku i to on odnotował największy wzrost ilościowy w porównaniu z drugim kwartałem 2017 roku – 335 tys. pasażerów. Przewoźnik rozwijał się najszybciej w portach Chopina w Warszawie, Gdańsk-Rębiechowo, Wrocław-Strachowice i Katowice-Pyrzowice.

W przypadku przewoźników sieciowych w drugim kwartale 2018 roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT (2,6 mln), przewoźnik odnotował także największy wzrost ilościowy (+571 tys. pasażerów w stosunku do drugiego kw. 2017 r.). Podobnie jak w poprzednich okresach, było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania, a także otwarcia nowych tras, np. do Singapuru.

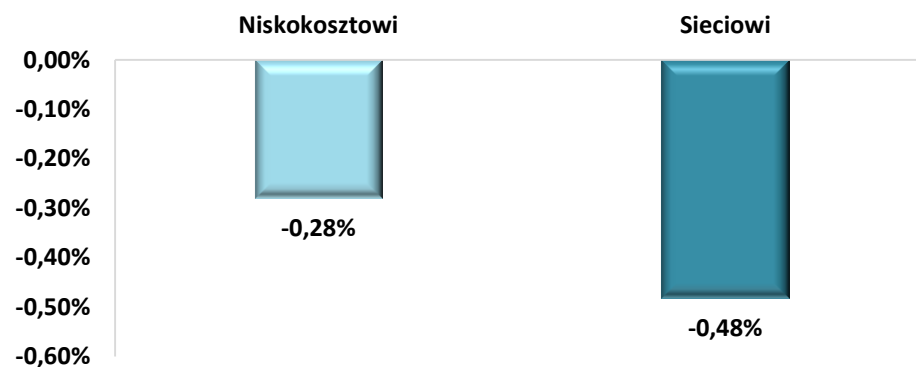
Drugi największy ilościowy przyrost przewozów miała Lufthansa, a następnie KLM i British Airways. Największe ilościowe spadki w porównaniu do drugiego kwartału 2017 roku odnotowały Aer Lingus, Adria Airways i Air France.

Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o zaledwie 0,3 p. p. w drugim kwartale 2018 roku w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku, natomiast jego wartość po 6 miesiącach wzrosła o 0,6 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, podczas gdy LF spadł o 0,8 p. p. w kwartale i 0,3 p. p. w półroczu. Dla przewoźników sieciowych S/F spadł o 0,6 p. p. (nie zmienił się w półroczu), a LF spadł o 0,7 p. p. (i o 0,5 p. p. w całym półroczu).

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