

Dalszy wzrost na polskim niebie.

Prognozy dla rynku lotniczego 2018

05.04.2018



Główne wnioski z analizy



Rynek światowy

- Wzrost ruchu pasażerskiego na świecie przez najbliższe 20 lat prognozujemy na **4,4% średniorocznie**
- Liderami wzrostu będą rynki rozwijające się, głównie blisko i dalekowschodnie, gdzie ruch lotniczy do 2037 roku będzie rozwijał się w tempie **6,7%** w regionie Bliskiego Wschodu oraz **5,6%** w obszarze Azji i Pacyfiku



Polski rynek lotniczy

- W 2017 roku liczba obsługiwanych pasażerów przez porty lotnicze w Polsce zwiększyła się o **18 %**. Jest to drugi wynik na świecie pod względem dynamiki.
- PwC prognozuje, że pasażerski ruch lotniczy w Polsce w 2018 roku wzrośnie o ok. **12%** i osiągnie wartość około **45 mln PAX**

Nowy model biznesowy linii lotniczych

- Sytuacja finansowa przewoźników lotniczych w dalszym stopniu się poprawia.
- W dalszym stopniu rośnie **udział przychodów dodatkowych**, takich jak opłaty za nadbagaż, czy wpływy ze sprzedaży pokładowej.
- Udział przewoźników niskokosztowych w Europie stale rośnie i w 2017 roku wyniósł **43%**.
- W ostatnim roku nastąpił **wzrost aktywności w obszarze fuzji i przejęć** w sektorze lotniczym. Wzrósł także udział inwestorów finansowych w branży transportowej i logistycznej, w tym lotniczej.
- Przykład zachodnich krajów Europy wskazuje na trend dalszej konsolidacji liczby przewoźników, szczególnie w naszym regionie



Centralny Port Lotniczy

- Wielkość ruchu pasażerskiego na głównych lotniskach w krajach europejskich wskazuje, że **w Polsce istnieje potencjał na rozwój hubu lotniczego**.
- Wielkość aglomeracji warszawskiej, lokalizacja geograficzna oraz fakt, pełnienia funkcji stołecznej wskazują na duży potencjał rozwoju ruchu lotniczego, co generuje konieczność **zwiększenia przepustowości portów** obsługujących Warszawę
- Wybrana lokalizacja CPL w Baranowie jest oddalona od centrum Warszawy o 41 km. Odległość ta nie przekracza 50 km wskazanej przez PwC jako wartość graniczna dla tego typu inwestycji
- Ze względu na swoją lokalizację **lotnisko w Radomiu nie może stanowić realnej alternatywy** dla linii lotniczych oraz pasażerów podróżujących z i do Warszawy
- CPL jest tak dużą inwestycją, że jej realizacja może zostać podzielona na osobne obszary. W przypadku takiej decyzji dla poszczególnych segmentów inwestycji może zostać zaplanowany inny sposób finansowania



1

*Trendy na światowym
rynku przewozów
lotniczych*





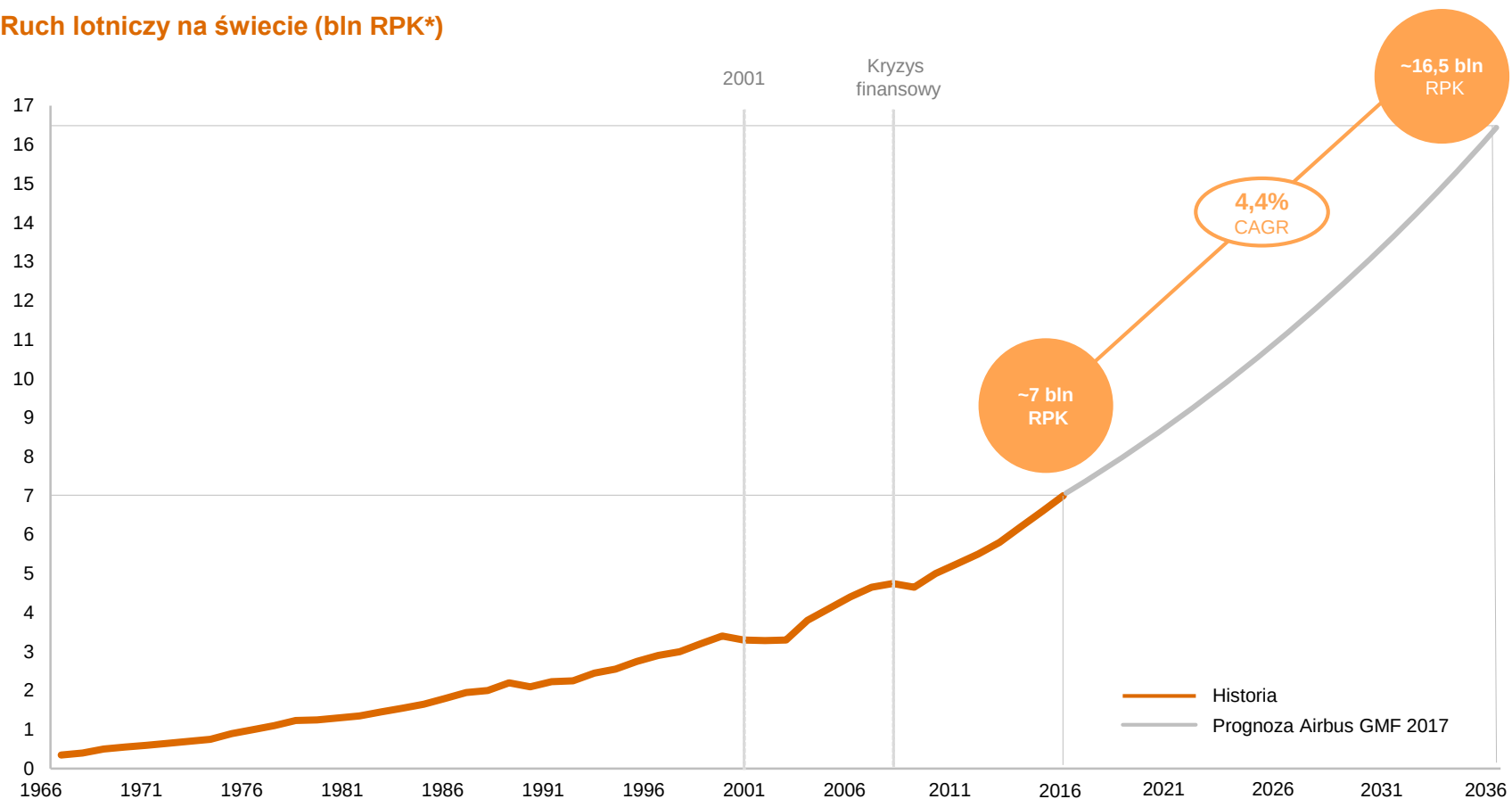
Główne wnioski z analizy rynku światowego

- 1 Ruch pasażerski na świecie przez najbliższe 20 lat będzie rozwijał się szybciej niż gospodarka światowa, osiągając wzrost na poziomie **4,4% średniorocznie**.
- 2 Ze względu na nieznaczną korektę prognozy wzrostu światowego PKB, perspektywa rozwoju ruchu lotniczego obniżyła się do 4,4% średniorocznie w porównaniu do zeszłorocznych predykcji na poziomie 4,5%.
- 3 Liderami wzrostu będą rynki rozwijające się, głównie blisko i dalekowschodnie, gdzie średnioroczny wzrost do 2036 roku **wyniesie 6,7% dla Bliskiego Wschodu oraz 5,6% dla Azji i Pacyfiku**.
- 4 Z kluczowych połączeń europejskich do 2035 roku najszybciej będą się rozwijać kierunki **Bliskiego Wschodu** oraz **Azji i Pacyfiku**.
- 5 **Rynek europejski** do 2036 roku będzie się rozwijał w **niższym tempie niż rynek światowy**, ze względu na dynamikę europejskiego PKB, która wyniesie 1,7% średniorocznie względem światowego wzrostu na poziomie 2,8%.



Prognozowany niższy wzrost światowego PKB przełożył się na nieznaczne obniżenie prognozy rozwoju ruchu pasażerskiego na świecie w perspektywie 20 lat do 4,4%

Ruch lotniczy na świecie (bln RPK*)



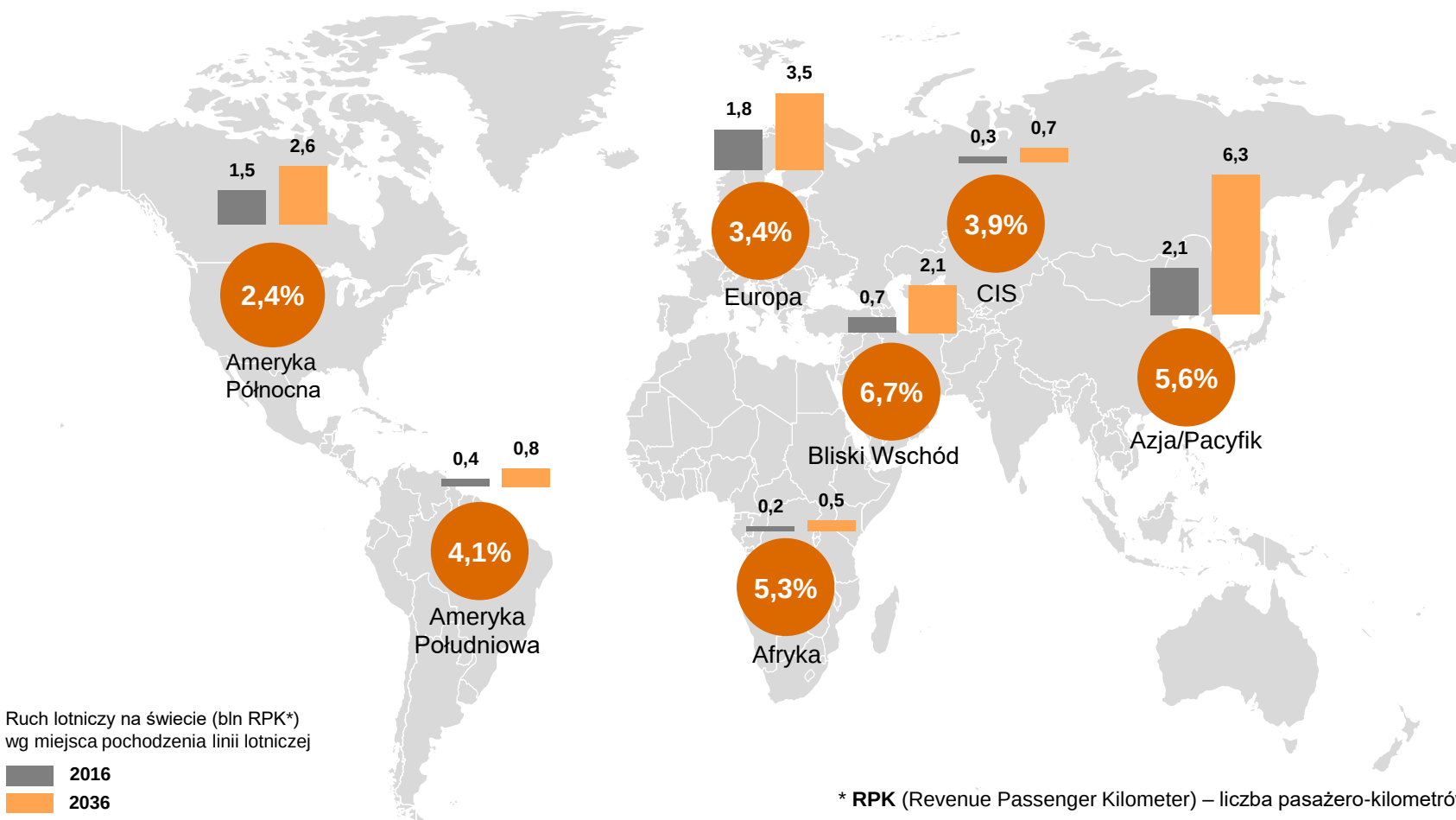
* RPK (Revenue Passenger Kilometer) – liczba pasażero-kilometrów

CAGR - (Compound Annual Growth Rate) - skumulowany roczny wskaźnik wzrostu

Źródło: Opracowanie PwC na podstawie ICAO, Airbus GMF 2017



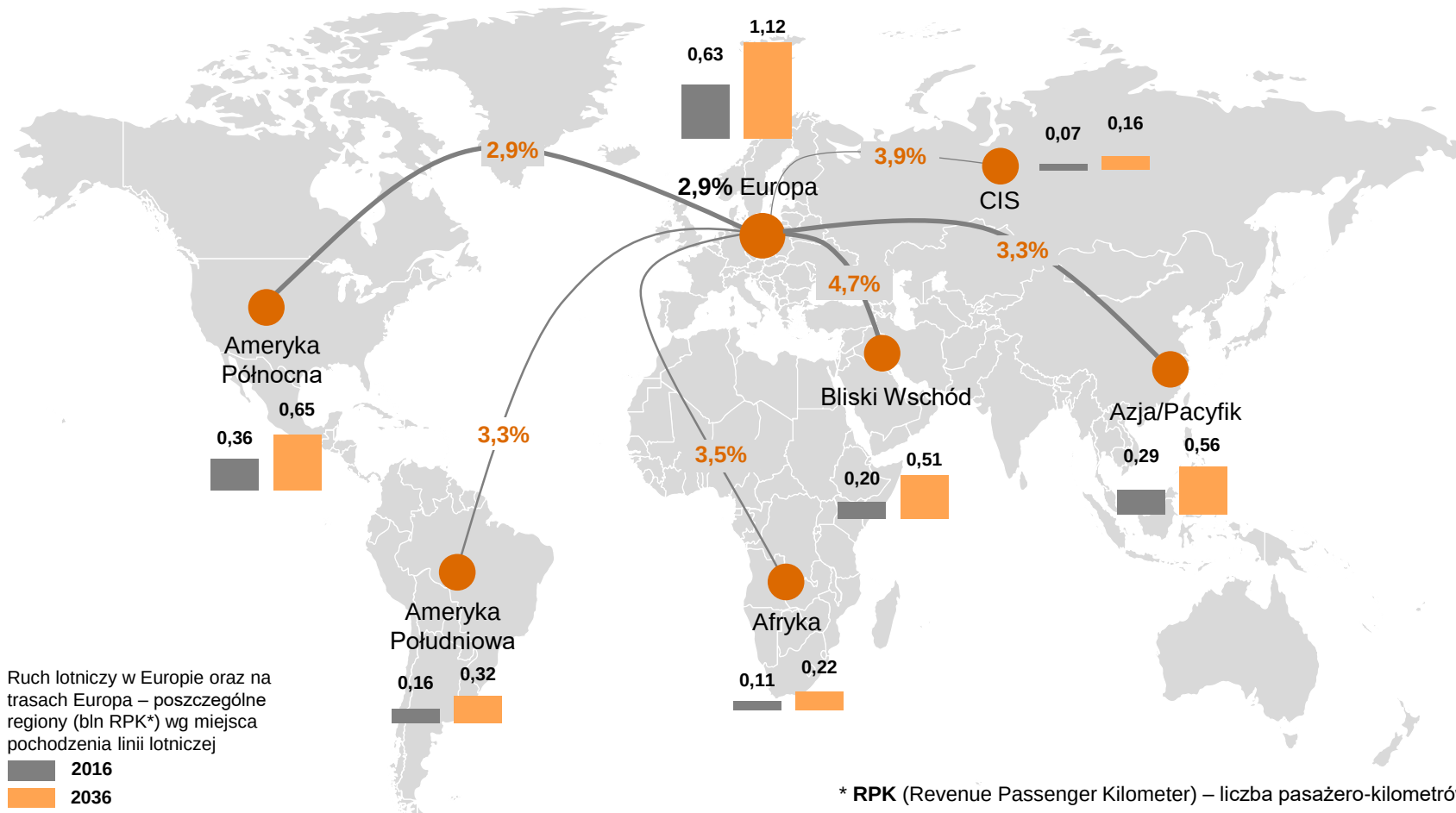
Najszybciej rosnącymi rynkami lotniczymi na przestrzeni najbliższych 20 lat będą regiony Bliskiego Wschodu oraz Azji i Pacyfiku



Źródło: Opracowanie PwC na podstawie Airbus GMF 2017



Z kluczowych połączeń europejskich do 2035 roku najszybciej rozwijać się będą szeroko rozumiane kierunki azjatyckie



Źródło: Analiza PwC na podstawie danych Airbus GMF 2017



Światowa prognoza na 20 lat – kontynuacja wzrostu

Średnioroczne wskaźniki wzrostu

	 PKB	 Liczba pasażerów linii lotniczych	 Ruch pasażerski (RPK*)	 Ruch cargo (RTK**)
Świat	2,8%	4,0%	4,4%	4,0%
Europa	1,7%	3,1 %	3,4 %	3,1%

* RPK (Revenue Passenger Kilometer) – liczba pasażero-kilometrów

** RTK (Revenue Tonne Kilometer) – liczba tono-kilometrów

Źródło: Opracowanie PwC na podstawie Boeing, Airbus GMF2017

2

Polski rynek lotniczy





Główne trendy na polskim rynku lotniczym

1

Polski rynek lotniczy wciąż przejawia **duży potencjał wzrostu**, jeden z największych w całej Europie.

2

W ciągu roku liczba obsługanych pasażerów przez porty lotnicze w Polsce **zwiększyła się o 18 %**. Jest to drugi największy wynik na świecie w roku 2017.

3

Niekwestionowanym **liderem wzrostu** w 2017 roku jest **lotnisko Chopina**. Bardzo dobrymi wynikami mogą pochwalić się również m.in. porty w **Krakowie, Katowicach i Wrocławiu**.

4

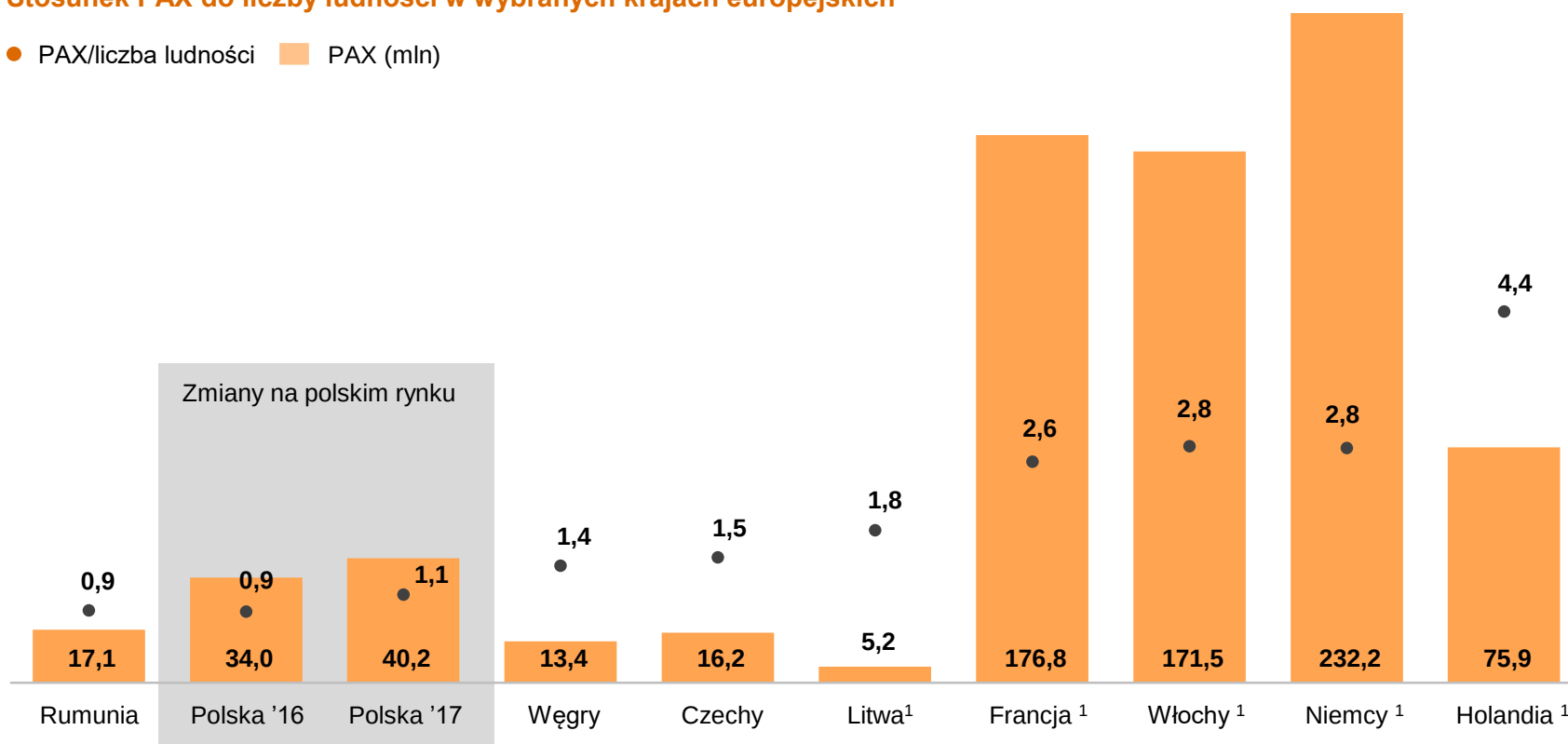
Zgodnie z prognozą PwC liczba pasażerów lotniczych w Polsce **wzrośnie o 12%** w 2018 roku.



Polski rynek lotniczy wciąż przejawia duży potencjał wzrostu, jeden z największych w całej Europie

Stosunek PAX do liczby ludności w wybranych krajach europejskich

● PAX/liczba ludności ■ PAX (mln)



¹⁾ Dane o ruchu pasażerskim za 2017 rok dla portów lotniczych obsługujących powyżej 1 mln pasażerów

Źródło: Analiza PwC na podstawie publicznie dostępnych danych poszczególnych krajów. Dane dla Polski na podstawie danych ULC oraz poszczególnych portów lotniczych

W ciągu roku liczba obsłużonych pasażerów przez porty lotnicze w Polsce zwiększyła się o 18 %. Jest to drugi największy wynik na świecie w 2017 r.

Liczba pasażerów obsłużonych przez porty lotnicze w Polsce w latach 2004-2017 [mln PAX]



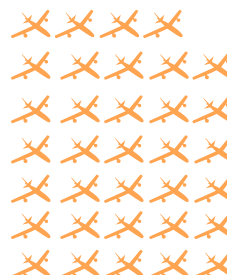
PwC od dwóch lat prognozuje dynamiczny wzrost ruchu lotniczego w Polsce przyjmujący dwucyfrowe wartości. Przewidywania PwC są trafniejsze od innych dostępnych prognoz (m.in. ULC – 5% wzrostu)

8,8 PAX [mln]



2004

CAGR = 11,9%



2016

34,0

Prognoza PwC na 2017

+11%

Rzeczywisty wzrost w 2017

+18%



2017

40,2

CAGR - (Compound Annual Growth Rate) - skumulowany roczny wskaźnik wzrostu

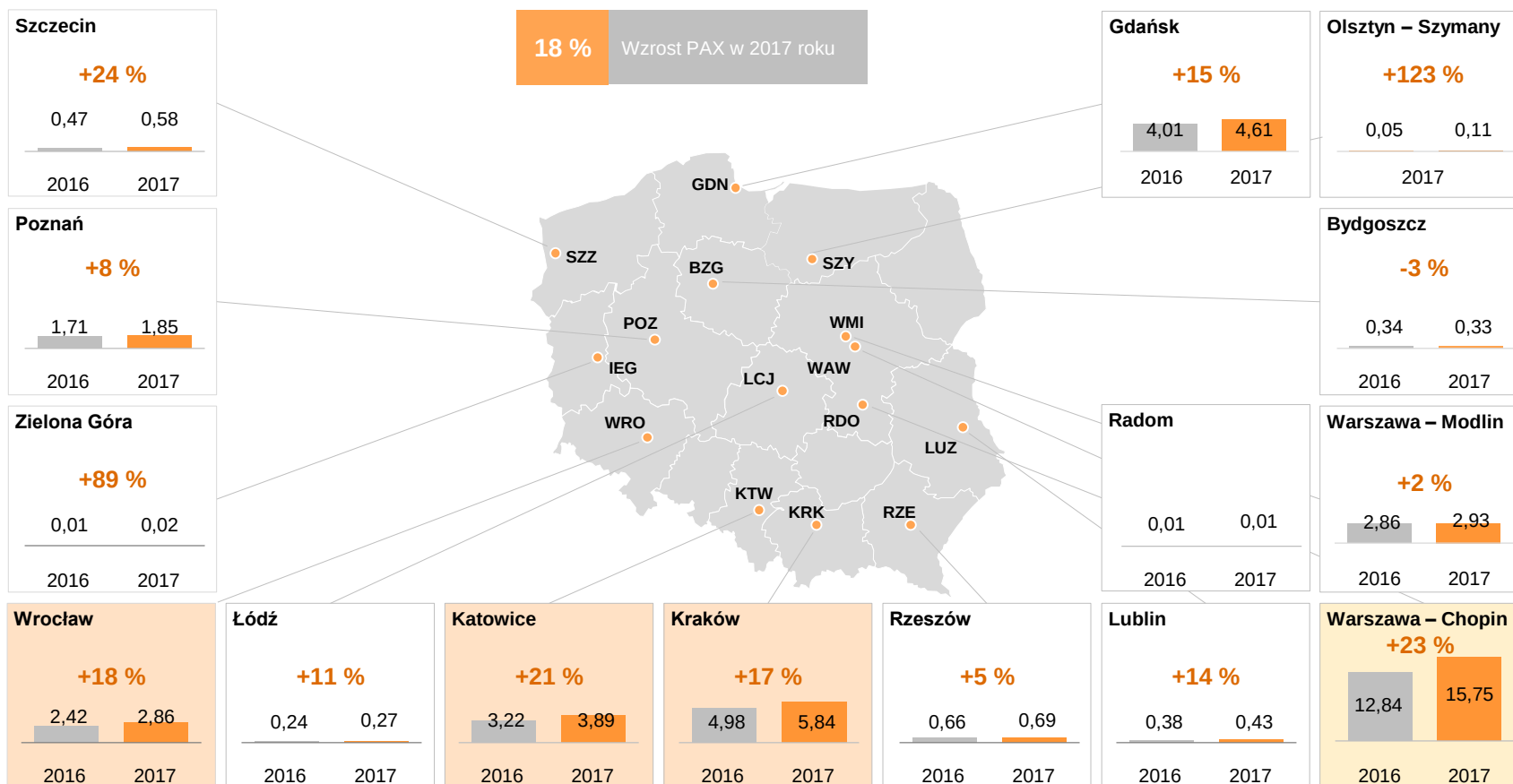
Źródło: Analiza PwC na podstawie danych ULC oraz danych jednostkowych dla portów lotniczych

PwC



Niekwestionowanym liderem wzrostu w 2017 roku jest lotnisko Chopina. Bardzo dobre wyniki zanotowały też porty w Katowicach, Wrocławiu i Krakowie

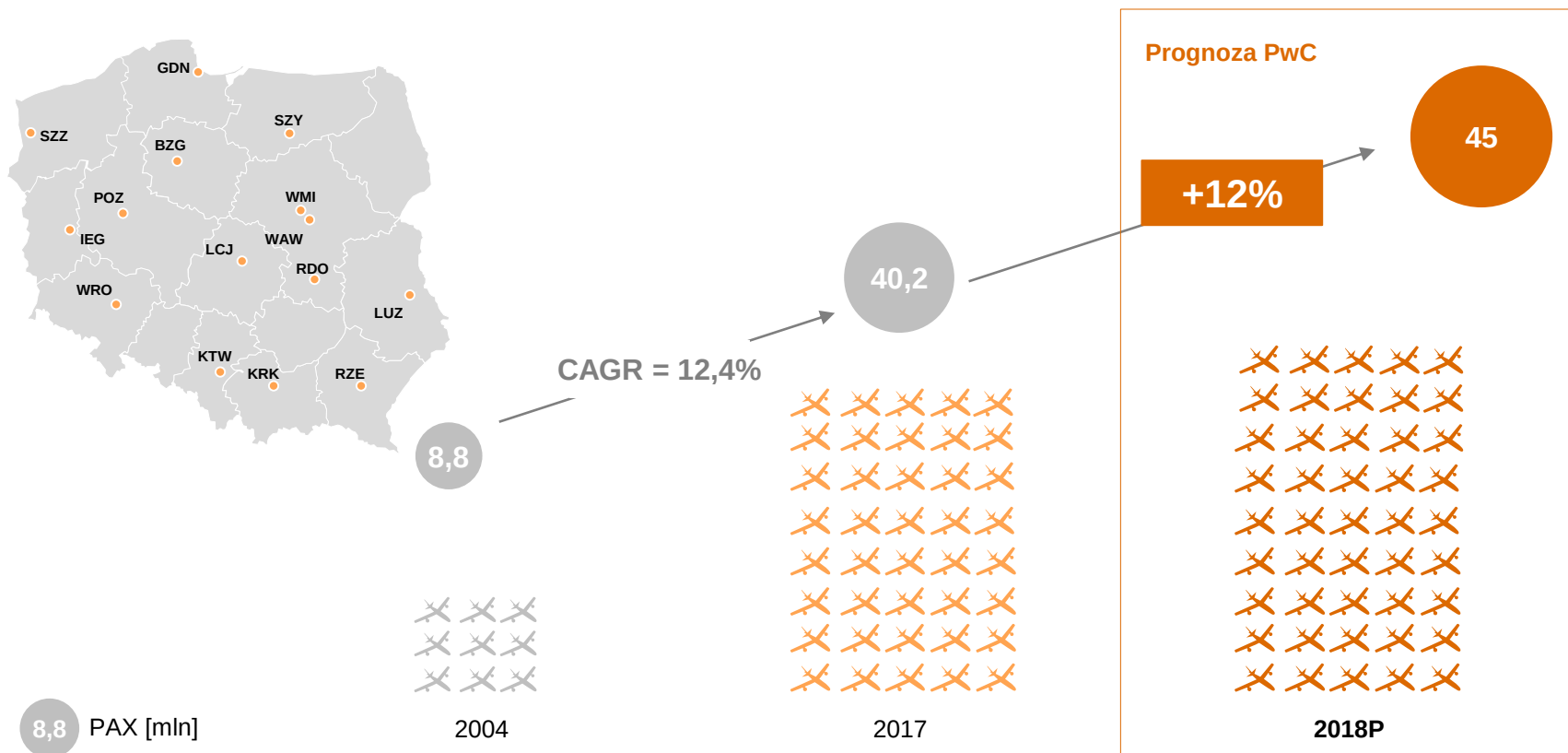
Liczba pasażerów obsługanych przez porty lotnicze w Polsce w latach 2016-2017 [mln PAX]



Źródło: Analiza PwC na podstawie danych ULC oraz danych jednostkowych dla portów lotniczych

Zgodnie z prognozą PwC liczba pasażerów lotniczych w Polsce wzrośnie o 12% w 2018 roku

Liczba pasażerów obsługiwanych przez porty lotnicze w Polsce w latach 2004-2018P [mln PAX]



CAGR - (Compound Annual Growth Rate) - skumulowany roczny wskaźnik wzrostu

Źródło: Analiza PwC na podstawie danych ULC oraz danych jednostkowych dla portów lotniczych

3

*Nowy model
biznesowy linii
lotniczych*



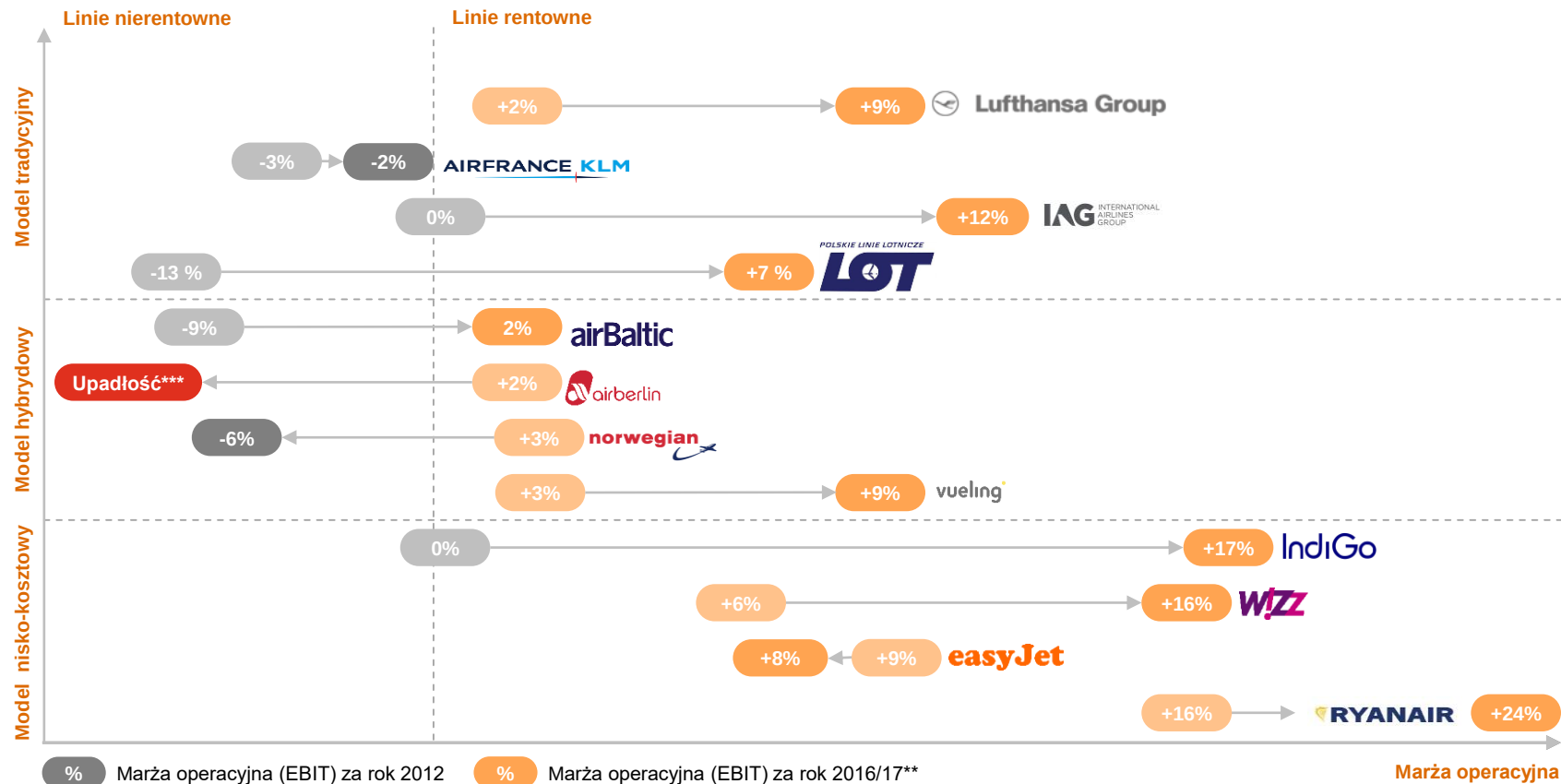


Główne wnioski z analizy modelu biznesowego linii lotniczych

- 1 | **Sytuacja finansowa** wielu przewoźników **poprawia się** dzięki utrzymującym się niskim cenom paliwa oraz zmianach w ich modelu biznesowym.
- 2 | Model biznesowy przewoźników lotniczych zakłada **dywersyfikację przychodów**, poprawiając w ten sposób marżę wpływami z działalności dodatkowej.
- 3 | **Udział przewoźników niskokosztowych w Europie stale rośnie**. Oprócz zwiększenia udziału tanich linii w ruchu wewnątrz europejskim, wzrasta też liczba niskokosztowych połączeń na trasach długodystansowych.
- 4 | W ostatnim roku nastąpił wzrost aktywności w obszarze fuzji i przejęć w sektorze lotniczym. **Wzrósł także udział inwestorów finansowych** w branży transportowej i logistycznej, w tym lotniczej.
- 5 | Wzrost aktywności w obszarze fuzji i przejęć na europejskim rynku lotniczym oraz duże rozdrobnienie przewoźników w regionie Europy Środkowo-wschodniej wskazuje na **potencjał do dalszej konsolidacji linii lotniczych** w tym regionie.



Sytuacja finansowa wielu przewoźników poprawia się dzięki utrzymującym się niskim cenom paliwa oraz zmianach w ich modelu biznesowym



* Wstępne szacunki za 2016 – marża zysku na działalności podstawowej

** Marża operacyjna (EBIT) została wyliczona na podstawie danych finansowych za rok 2016 dla linii: airBaltic, LOT. Dla pozostałych przewoźników rentowność została wyliczona na podstawie danych za rok 2017

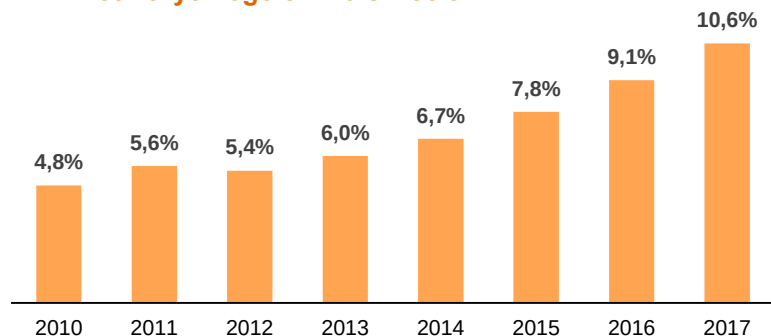
**** 28 października Airberlin oficjalnie zakończył działalność

Źródło: Sprawozdania finansowe spółek, EMIS



Model biznesowy przewoźników lotniczych zakłada dywersyfikację przychodów, poprawiając w ten sposób marżę wpływami z działalności dodatkowej

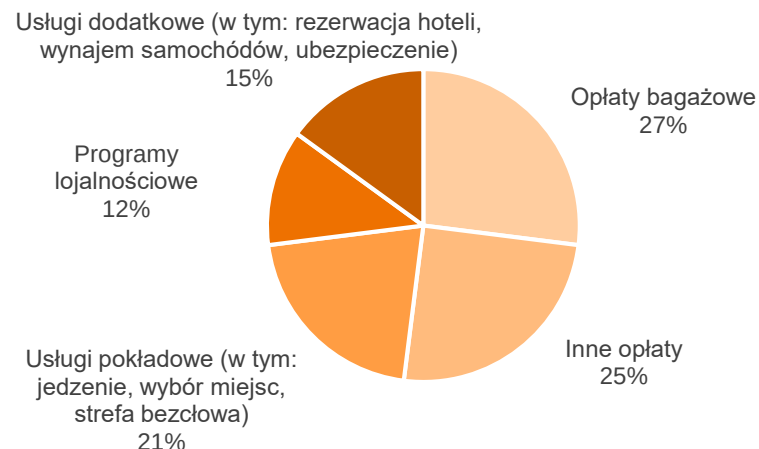
Udział przychodów dodatkowych w przychodach linii lotniczych ogółem na świecie



Udział przychodów dodatkowych w przychodach ogółem za 2016 r. dla przewoźników o najwyższym mierniku

Przewoźnik	Udział przychodów dodatkowych w przychodach ogółem
 Spirit	46,4%
 Frontier	42,4%
 Allegiant	40,0%
 Wizz Air	39,4%
 RYANAIR	26,8%

Udział przychodów dodatkowych w przychodach linii lotniczych ogółem na świecie

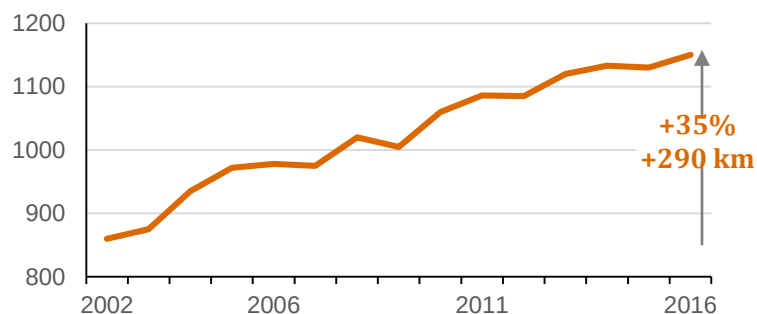


- W ostatnich latach wzrósł udział przychodów dodatkowych w przychodach generowanych przez wszystkich przewoźników na świecie
- Liderami pod względem udziału generowanych przychodów dodatkowych są tani przewoźnicy
- Struktura przychodów dodatkowych jest unikalna dla każdej linii lotniczej. Zakres dodatkowych usług obejmuje m.in. opłaty bagażowe, programy lojalnościowe, czy sprzedaż pokładową

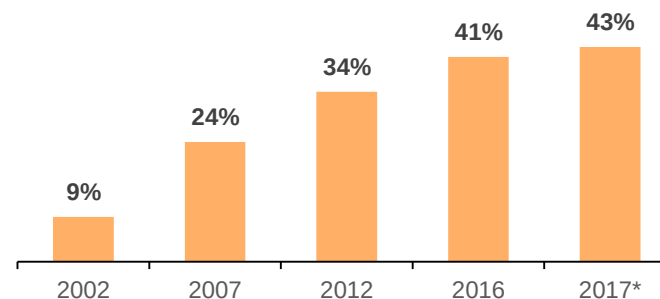


Udział przewoźników niskokosztowych w Europie stale rośnie. Oprócz zwiększenia udziału tanich linii w ruchu wewnątrz europejskim wzrasta też liczba niskokosztowych połączeń na trasach długodystansowych

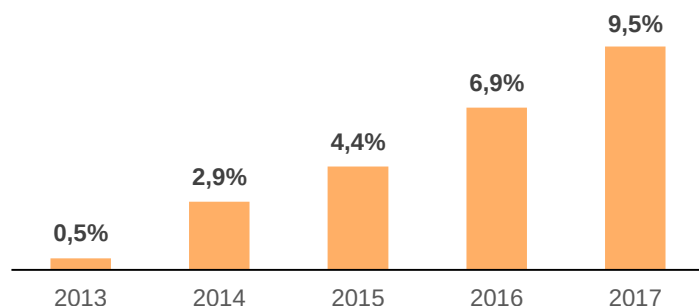
Średnia długość tras wewnątrz europejskich dla przewoźników niskokosztowych (dystans w km)



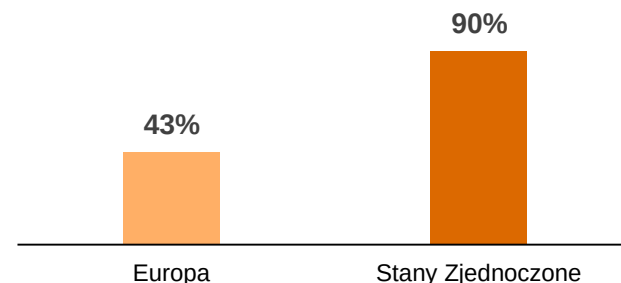
Udział tanich linii lotniczych w rynku Europejskim



Udział niskokosztowych połączeń na trasie Europa – Ameryka Północna (mierzony liczbą rejsów)**



Udział 6 największych linii lotniczych w łącznej liczbie oferowanych miejsc w 2017 roku*



* Szacunkowe dane opublikowane przez Financial Times

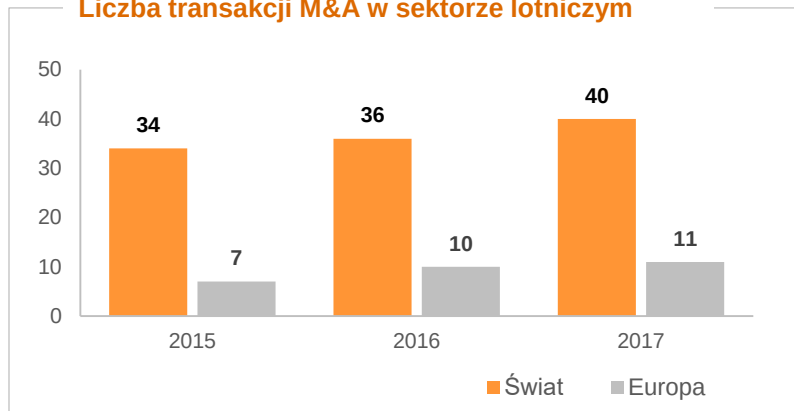
** Udział niskokosztowych połączeń oferowanych m.in. ze strony takich przewoźników jak m.in. Norwegian, Eurowings czy Wow Air.

Źródło: Opracowanie PwC na podstawie Airbus GMF2017, Boeing 2017, Financial Times

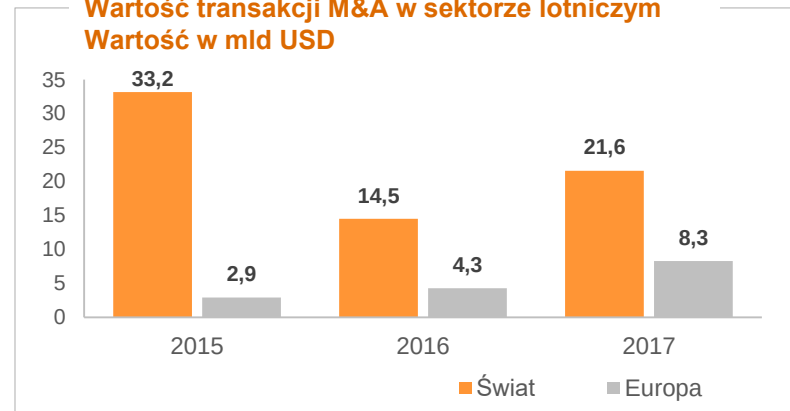


W ostatnim roku nastąpił wzrost aktywności w obszarze fuzji i przejęć w sektorze lotniczym. Wzrósł także udział inwestorów finansowych w branży transportowej i logistycznej, w tym lotniczej

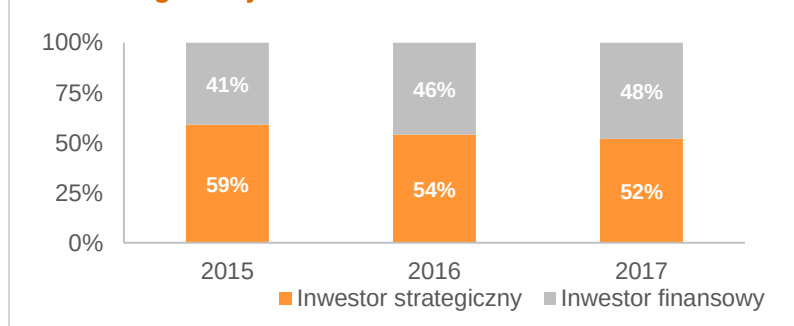
Liczba transakcji M&A w sektorze lotniczym



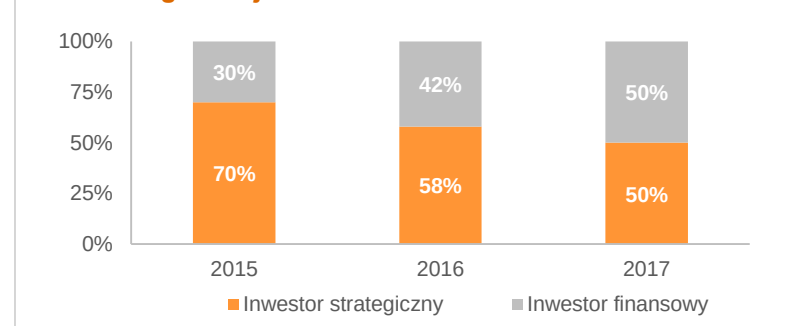
**Wartość transakcji M&A w sektorze lotniczym
Wartość w mld USD**



Rozkład liczby transakcji M&A w branży transportowej i logistycznej (w tym lotniczej) według rodzaju inwestora



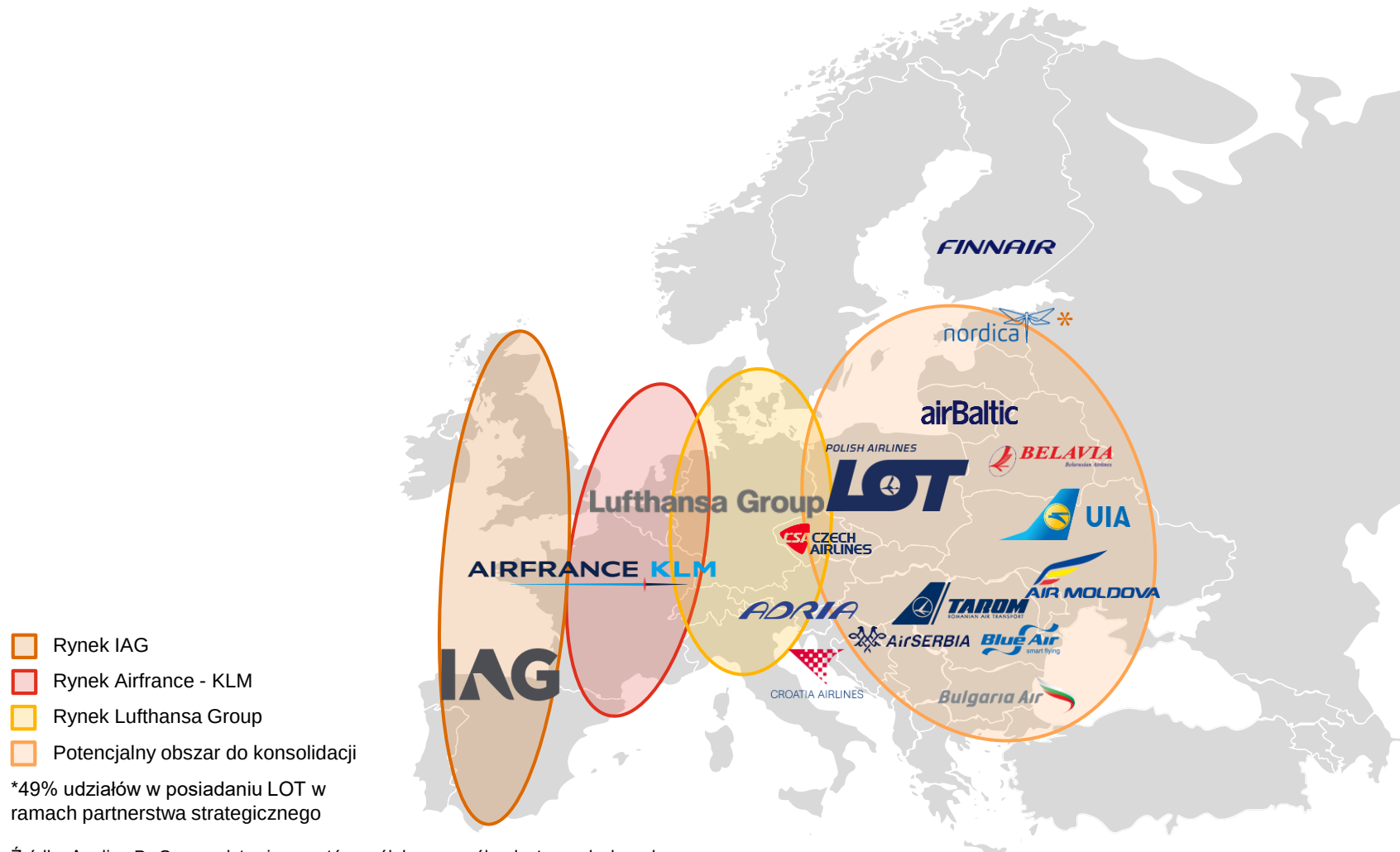
Rozkład wartości transakcji M&A w branży transportowej i logistycznej (w tym lotniczej) według rodzaju inwestora



Źródło: Raport PwC „M&A in der Transport-und Logistikbranche, 2017”



Wzrost aktywności w obszarze fuzji i przejęć na europejskim rynku lotniczym oraz duże rozdrobnienie przewoźników w regionie Europy Środkowo-Wschodniej wskazuje na potencjał do dalszej konsolidacji



Źródło: Analiza PwC na podstawie raportów spółek oraz ogólnodostępnych danych

4

Koncepcja Centralnego Portu Lotniczego





Główne fakty dotyczące CPL

- 1 Wielkość ruchu pasażerskiego na głównych lotniskach w krajach europejskich jasno wskazuje na **konieczność dalszych inwestycji w infrastrukturę lotniczą** zdolną obsłużyć znacznie większy ruch pasażerski.
- 2 Wielkość aglomeracji oraz fakt, pełnienia funkcji stołecznej wskazują na konieczność **zwiększenia przepustowości portów obsługujących Warszawę**.
- 3 W Europie Środkowo-Wschodniej **jest rynkowa przestrzeń na powstanie dużego portu lotniczego** pełniącego rolę hubu.
- 4 Wybrana lokalizacja CPL w Baranowie jest oddalona od centrum Warszawy o 41 km. **Odległość ta nie przekracza 50 km** wskazanej przez PwC jako wartość graniczna dla tego typu inwestycji.
- 5 Ze względu na swoją lokalizację **lotnisko w Radomiu nie może stanowić realnej alternatywy** dla linii lotniczych oraz pasażerów podróżujących z i do Warszawy.
- 6 CPL jest tak dużą inwestycją, że jej realizacja może zostać podzielona na osobne obszary. W przypadku takiej decyzji dla poszczególnych segmentów inwestycji może zostać zaplanowany inny sposób finansowania.

Wielkość ruchu pasażerskiego na głównych lotniskach w krajach europejskich jasno wskazuje na konieczność inwestycji w infrastrukturę lotniczą zdolną obsłużyć znacznie większy ruch pasażerski

Największe kraje UE – infrastruktura lotnicza

Kraj	Liczba ludności (mln)	Główne lotnisko	Lotniska	Liczba pasażerów (mln PAX, 2017)
Niemcy	82,9	Duży hub	Frankfurt (FRA), Monachium (MUC)	64,5; 44,6
Francja	67,2	Duży hub	Paryż (CDG)	69,5
Wielka Brytania	66,3	Duży hub	Londyn (LHR, GTW)	75,7; 43,1
Włochy	60,5	Duży hub	Rzym (FCO)	40,1
Hiszpania	46,6	Duży hub	Madryt (MAD), Barcelona (BCN)	50,4; 44,1
Polska	38,4	Mały hub	Warszawa (WAW)	15,8
Rumunia	19,6	Mały hub	Bukareszt (OTP)	12,8
Holandia	17,2	Duży hub	Amsterdam (AMS)	68,5
Belgia	11,4	Średni hub	Bruksela (BRU)	24,7
Grecja	10,7	Średni hub	Ateny (ATH)**	21,7
Czechy	10,6	Mały hub	Praga (PRG)	15,4
Portugalia	10,3	Średni hub	Lizbona (LIS)	26,7
Szwecja	10,1	Średni hub	Sztokholm (ARN)	26,6
Węgry	9,8	Mały hub	Budapeszt (BUD)	13,1
Austria	8,8	Średni hub	Wiedeń (VIE)	24,4
...				
Dania	5,8	Średni hub	Kopenhaga (CPH)***	29,2
Finlandia	5,5	Mały hub	Helsinki (HEL)	18,9

* Duży hub >40 mln PAX, Średni hub >20 mln PAX, Mały hub <20 mln PAX ;**Port lotniczy w Atenach nie jest typowym hub-em - ruch lotniczy w Atenach generowany przez ruch turystyczny (point-to-point) oraz ruch wewnętrzny kraju położonego na wyspach; ***Planowana rozbudowa do 40 mln PAX

Źródło: Analiza PwC na podstawie danych Eurostat oraz danych poszczególnych krajów oraz lotnisk

Wielkość aglomeracji oraz fakt pełnienia funkcji stołecznej wskazują na konieczność zwiększenia przepustowości portów obsługujących Warszawę

Największe aglomeracje UE – infrastruktura lotnicza

Aglomeracja	Stolica	Liczba mieszkańców aglomeracji (mln, Eurostat*)	Lotniska obsługujące aglomeracje	Total PAX (mln)						
Londyn	★	14,0	LHR, LGW, STN, LTN, LCY	162,3²	LHR 75,7	LGW 43,1	STN 24,3	LTN 14,6	LCY 4,5	
Paryż	★	12,1	CDG, ORY, BVA	105,2¹	CDG 69,5	ORY 32,0	BVA 3,6			
Madryt	★	6,4	MAD	50,4²	MAD 50,4					
Barcelona		5,4	BCN	44,1²	BCN 44,1					
Berlin	★	5,1	TXL, SXF, BER**	33,3¹	TXL 20,5	SXF 12,8	BER** 27			
Zagłębie Ruhry		5,1	DUS, CGN, DTM, NRN	40,9¹	DUS 24,6	CGN 12,4	DTM 2,0	NRN 1,9		
Rzym	★	4,3	FCO, CIA	46,9¹	FCO 40,1	CIA 5,9				
Mediolan		4,3	MXP, BGY, LIN	44,1¹	MPX 22,2	BGY 12,3	LIN 9,5			
Ateny	★	3,8	ATH	21,7¹	ATH 21,7					
Warszawa	★	3,3	WAW, WMI	18,7	WAW 15,8	WMI 2,9				



Z uwagi na geograficzne rozmieszczenie ludności w Polsce wykształcą się dwa duże centra lotnicze – Kraków / Katowice oraz Warszawa

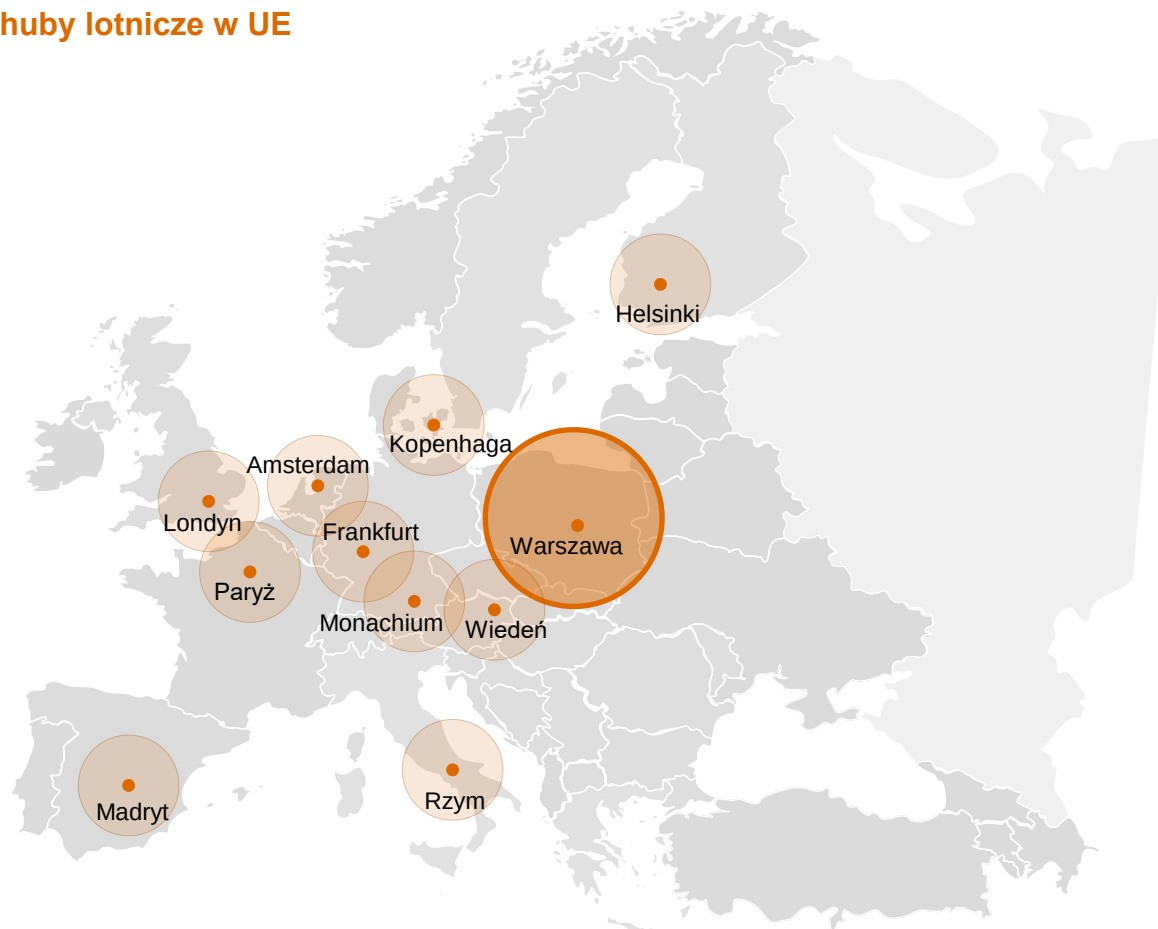
* Liczba mieszkańców za 2016 rok, Eurostat; **Lotnisko Berlin Brandenburg – w trakcie budowy od 2006 roku. Aktualny planowany termin ukończenia 2020 r.. Przepustowość portu w momencie otwarcia została zaplanowana na 27 mln PAX. Biorąc pod uwagę fakt, że ma zastąpić lotniska obecnie obsługujące ponad 30 mln PAX, wartość ta zdaje się być już na ten moment zbyt niska.; 1) Liczba pasażerów za 2017 rok, dane poszczególnych krajów; 2) Liczba pasażerów za 2016 rok, Eurostat

Źródło: Analiza PwC na podstawie danych Eurostat oraz ogólnodostępnych danych poszczególnych portów.



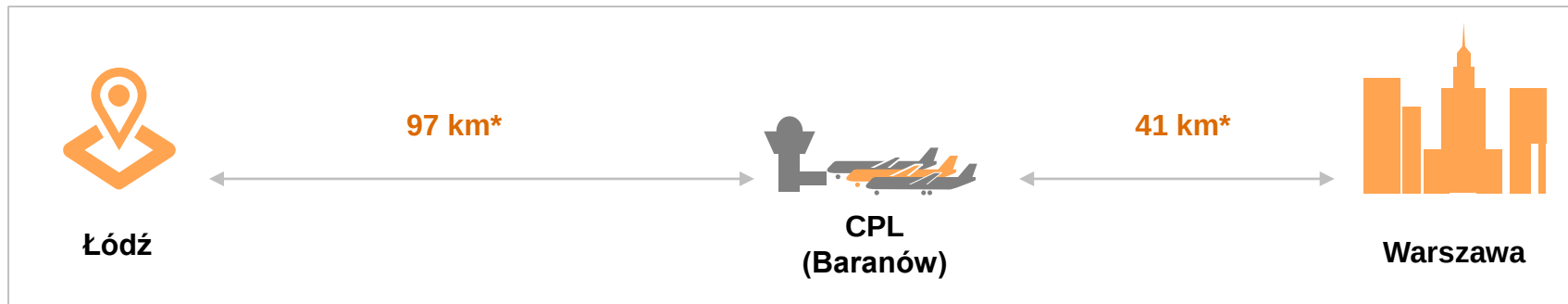
W Europie Środkowo-Wschodniej jest rynkowa przestrzeń na powstanie dużego portu lotniczego pełniącego rolę hubu

Miasta posiadające najważniejsze huby lotnicze w UE



Źródło: Analiza PwC na podstawie ogólnodostępnych danych

Wybrana lokalizacja CPL w Baranowie jest oddalona od centrum Warszawy o 41 km. Odległość ta nie przekracza 50 km wskazanej przez PwC jako wartość graniczna dla tego typu inwestycji



Średnia odległość od centrum głównego miasta dla najważniejszych europejskich lotnisk

London-Heathrow
Paris - Charles de Gaulle Airport
Amsterdam-Schiphol
Frankfurt
Istambuł
Madryt
Barcelona
Monachium
Rzym
Kopenhaga
Dublin

Zurych
Oslo
Sztokholm
Wiedeń
Lizbona
Bruksela
Berlin – Brandenburg**
Ateny
Mediolan

Średnia 22km

50km

Maksymalna odległość
rekomendowana przez PwC



* Odległość z centrum miasta do punktu na autostradzie A2 na wysokości gminy Baranów

** Lotnisko w trakcie budowy – oddanie Berlin-Brandenburg do użytku planowane na 2019

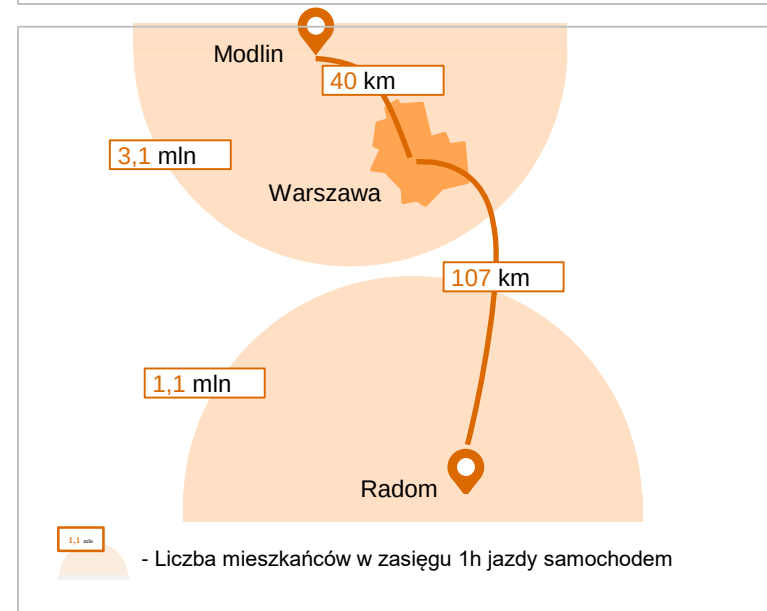
Źródło: Analiza PwC na podstawie ogólnodostępnych danych. Prezentowane odległości są dystansami między centrum głównego obsługiwanego miasta a terminalem mierzonymi wzdłuż dróg publicznych

Ze względu na swoją lokalizację lotnisko w Radomiu nie może stanowić realnej alternatywy dla linii lotniczych oraz pasażerów podróżujących z i do Warszawy

Odległość lotniska alternatywnego do głównego portu od centrum głównego miasta aglomeracji

Lotnisko	Liczba pasażerów (mln PAX)*	Odległość od centrum głównego miasta (km)
Paryż - Beauvais	3,6	87,8
Paryż - Orly	32,0	17,5
Londyn - Luton	14,6	55,5
Londyn - Stansted	24,3	61,4
Rzym - Ciampino	5,9	15,1
Mediolan - Bergamo	12,3	51,4
Mediolan - Linate	9,5	9,1
Warszawa - Modlin	2,9	40,0
Berlin - Schonefeld	12,8	22,1
		40 km

Lotnisko w Modlinie jest portem istotnie bardziej dostępnym dla mieszkańców aglomeracji warszawskiej niż lotnisko w Radomiu. Znacząca różnica w odległości od centrum Warszawy przekłada się na duże różnice w wielkości populacji oddalonej o godzinę drogi od lotniska.



Uwaga: Prezentowane odległości są dystansami między centrum głównego obsługiwanego miasta a terminalem mierzonymi wzdłuż dróg publicznych

* Liczba pasażerów na podstawie danych poszczególnych krajów oraz Eurostat

Źródło: Analiza PwC na podstawie ogólnodostępnych danych

CPL jest tak dużą inwestycją, że jej realizacja może zostać podzielona na osobne obszary. W przypadku takiej decyzji dla poszczególnych segmentów inwestycji może zostać zaplanowany inny sposób finansowania

Budowa CPL obejmuje również inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą pozwalającą na właściwe skomunikowanie portu przy pomocy innych środków transportu.

CPL / CPK		
 Komponent lotniczy • Wysoki potencjał komercyjny • Ograniczenia w pozyskaniu finansowania z funduszy unijnych	 Komponent kolejowy • Obniżony potencjał komercyjny • Preferencyjne traktowanie transportu kolejowego w strategiach unijnych	 Komponent drogowy • Obniżony potencjał komercyjny • Większy dostęp do finansowania ze środków unijnych



Zgodnie z rozporządzeniem rząd dopuszcza, możliwość, że część kosztów prac przygotowawczych mogłoby zostać poniesiona przez PPL oraz Polski Fundusz Rozwoju.

Zgodnie z rozporządzeniem UE z 2013 roku inwestycje w infrastrukturę portów lotniczych, takie jak budowa nowego portu lotniczego, nie kwalifikują się do wsparcia ze środków unijnych. Z tego względu może pojawić się konieczność rozdzielania finansowania poszczególnych komponentów inwestycji w celu możliwości pozyskania finansowania z większej ilości źródeł.

Główne wnioski z analizy



Rynek światowy

- Wzrost ruchu pasażerskiego na świecie przez najbliższe 20 lat prognozujemy na **4,4% średniorocznie**
- Liderami wzrostu będą rynki rozwijające się, głównie blisko i dalekowschodnie, gdzie ruch lotniczy do 2037 roku będzie rozwijał się w tempie **6,7%** w regionie Bliskiego Wschodu oraz **5,6%** w obszarze Azji i Pacyfiku



Polski rynek lotniczy

- W 2017 roku liczba obsługiwanych pasażerów przez porty lotnicze w Polsce zwiększyła się o **18 %**. Jest to drugi wynik na świecie pod względem dynamiki.
- PwC prognozuje, że pasażerski ruch lotniczy w Polsce w 2018 roku wzrośnie o ok. **12%** i osiągnie wartość około **45 mln PAX**

Nowy model biznesowy linii lotniczych

- Sytuacja finansowa przewoźników lotniczych w dalszym stopniu się poprawia.
- W dalszym stopniu rośnie **udział przychodów dodatkowych**, takich jak opłaty za nadbagaż, czy wpływy ze sprzedaży pokładowej.
- Udział przewoźników niskokosztowych w Europie stale rośnie i w 2017 roku wyniósł **43%**.
- W ostatnim roku nastąpił **wzrost aktywności w obszarze fuzji i przejęć** w sektorze lotniczym. Wzrósł także udział inwestorów finansowych w branży transportowej i logistycznej, w tym lotniczej.
- Przykład zachodnich krajów Europy wskazuje na trend dalszej konsolidacji liczby przewoźników, szczególnie w naszym regionie



Centralny Port Lotniczy

- Wielkość ruchu pasażerskiego na głównych lotniskach w krajach europejskich jasno wskazuje, że **w Polsce istnieje potencjał na rozwój hubu lotniczego**.
- Wielkość aglomeracji warszawskiej, lokalizacja geograficzna oraz fakt, pełnienia funkcji stołecznej wskazują na duży potencjał rozwoju ruchu lotniczego, co generuje konieczność **zwiększenia przepustowości portów** obsługujących Warszawę
- Wybrana lokalizacja CPL w Baranowie jest oddalona od centrum Warszawy o 41 km. Odległość ta nie przekracza 50 km wskazanej przez PwC jako wartość graniczna dla tego typu inwestycji
- Ze względu na swoją lokalizację **lotnisko w Radomiu nie może stanowić realnej alternatywy** dla linii lotniczych oraz pasażerów podróżujących z i do Warszawy
- CPL jest tak dużą inwestycją, że jej realizacja może zostać podzielona na osobne obszary. W przypadku takiej decyzji dla poszczególnych segmentów inwestycji może zostać zaplanowany inny sposób finansowania



Kontakt



pwc



Michał Mazur
Partner
Transportation & Logistics

+48 502 184 684

michal.mazur@pwc.com



Michał Szyk
Wicedyrektor
Doradztwo Biznesowe

+48 519 506 389

michal.szyk@pwc.com

Zespół redakcyjny:
Kamil Krzemiński
Jakub Sachs