

---

# **ANALIZA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W 2013 ROKU**

**Opracowanie: wydział statystyk i analiz**

**Warszawa, 27 marzec 2014 r.**



# SPIS TREŚCI

---

- Slajd 3-4 Podsumowanie
- Slajd 5 Przewozy pasażerskie łącznie
- Slajd 6 Operacje lotnicze łącznie
- Slajd 7 Sezonowe zmiany przewozów
- Slajd 8 Wyniki portów – porównanie ACI
- Slajd 9 Wyniki portów – indywidualne
- Slajd 10 Przewozy krajowe i międzynarodowe – porównanie ACI
- Slajd 11 Przewozy regularne
- Slajd 12 Przewozy czarterowe
- Slajd 13 RPKM, ASKM, LF narastająco - porównanie z danymi IATA
- Slajd 14 RPKM, ASKM, LF kwartalnie
- Slajd 15 Przewoźnicy – modele biznesowe
- Slajd 16 Przewoźnicy LCC - porównanie z danymi europejskimi
- Slajd 17 Przewoźnicy sieciowi - porównanie z przewoźnikami AEA



## PODSUMOWANIE

---

- Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2013 roku blisko 25 mln pasażerów, o 2,2% więcej niż rok wcześniej. Łączny wynik wszystkich polskich portów był nieznacznie gorszy w porównaniu do europejskich portów zrzeszonych w ACI, które w roku 2013 zanotowały wzrost na poziomie 2,8%. Mimo to, należy to uznać za bardzo dobry wynik, biorąc pod uwagę, że w 2013 ruch był wyższy aż o ponad 15% w porównaniu do roku 2011. Do wzrostu w całym 2013 roku, w znaczącym stopniu przyczynił się 4 kwartał, kiedy rynek wzrósł o niemal 8% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.
- Mimo wzrostu przewozów pasażerskich polski rynek w 2013 roku odnotował spadek liczby operacji lotniczych o blisko 5%. Taki wynik był możliwy dzięki znaczącemu zwiększeniu średniej liczby pasażerów przypadających na rejs, co jak należy domniemywać na podstawie wyników 4-tego kwartału, było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotów obsługujących polski rynek oraz zwiększenia współczynnika wypełnienia miejsc.
- Liderem wzrostów przewozów pasażerskich był Port im. Chopina w Warszawie, który w 2013 roku zanotował niemal 6-krotnie wyższy wzrost liczby obsłużonych pasażerów w odniesieniu do porównywalnych portów ACI.
- W przeciwieństwie do portów ACI porty regionalne w Polsce łącznie zanotowały spadek ruchu o blisko 4%. Zdecydowanym liderem był port w Krakowie, który zwiększył ruch o 7%. Dodatnią dynamikę ruchu zanotowały ponadto lotniska w Rzeszowie i Bydgoszczy.
- Dynamiczniej niż w Europie rozwijały się w Polsce przewozy międzynarodowe, głównie za sprawą rozwoju przewozów niskokosztowych. Polskie lotniska zanotowały natomiast bezprecedensowy (przeszło 31%) spadek przewozów krajowych, co wynika z braku alternatywy dla oferty OLT roku 2012 oraz spadków przewozów PLL LOT i EuroLOT SA, podczas gdy na lotniskach ACI tego typu ruch nie uległ zmianie.



## PODSUMOWANIE

---

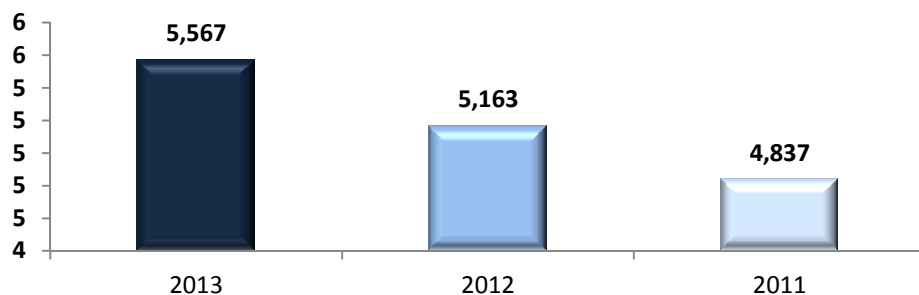
- Dynamiczny wzrost ruchu odnotowano również w przypadku przewozów rozkładowych, głównie dzięki ofercie przewoźników niskokosztowych. 2013 rok był natomiast 2-gim z kolei rokiem spadków w przewozach czarterowych, co jak należy domniemywać nie było wynikiem strukturalnych spadków, jak miało to miejsce w 2012 roku. Można zakładać, że zmiana w 2013 roku wynikała bezpośrednio z niestabilnej sytuacji politycznej w rejonie Północnej Afryki.
- Wśród przewoźników zdecydowanym liderem wzrostów był Ryanair. W dalszej kolejności największe wzrosty zanotowali Air Berlin, Bingo Airways, Emirates, Small Planet i Travel Service. W największym stopniu rynek odczuł brak alternatywy dla przewozów OLT. Z przewoźników istniejących na rynku największe spadki przewozów odnotowali PLL LOT, Wizzair i Enter Air.
- Z punktu widzenia modeli biznesowych tylko przewoźnicy niskokosztowi odnotowali wzrost (o 19%) w porównaniu do 2012 roku, co było znacząco lepszym wynikiem w stosunku do wybranych przewozów europejskich. Przewoźnicy sieciowi zanotowali natomiast spadek na poziomie 10%, z zatem znacznie wyższy w porównaniu do przewoźników AEA.
- Fakt, że liderami wzrostu w 2013 roku byli przewoźnicy niskokosztowi spowodował znaczący wzrost udziału w rynku przewoźników reprezentujących ten model biznesowy z blisko 41,6% w 2012 roku do 48,3% w 2013 roku. Udział przewoźników sieciowych zmalał natomiast z 46,1% do 40,7%.



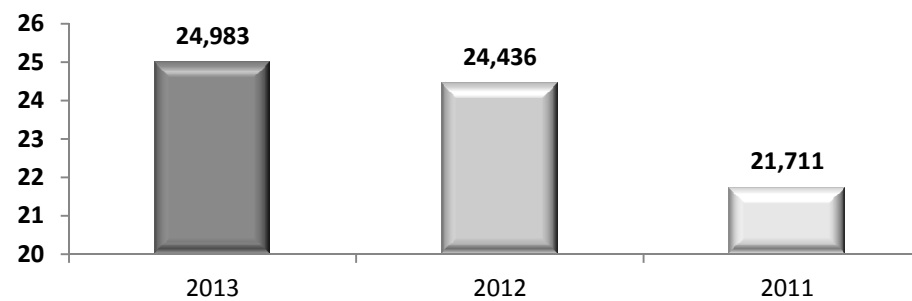
# PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

- Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2013 roku blisko 25 mln pasażerów, co stanowi 2,2% wzrost w stosunku do poprzedniego roku i ponad 15% w porównaniu do roku 2011.
- Do wzrostu w całym 2013 roku, w znaczącym stopniu przyczynił się 4-ty kwartał, w którym rynek wzrósł o niemal 8% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego i nieco ponad 15% w stosunku do roku 2011.
- Mimo wzrostu przewozów pasażerskich polski rynek w 2013 roku odnotował spadek liczby operacji lotniczych o blisko 5%. W stosunku do 2011 roku rynek zanotował jednak wzrost na poziomie 6,6%. W 4-tym kwartale liczba operacji zmalała o 1,9% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Liczba ta uległa natomiast nieznacznemu zwiększeniu (0,6%) w porównaniu do analogicznego okresu 2011 roku. Taki wynik był możliwy dzięki znaczącemu zwiększeniu średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. Wzrost ten rynek zawdzięcza kilku nakładającym się procesom.

Liczba pasażerów (mln) - kwartał\*



Liczba pasażerów (mln) narastająco\*

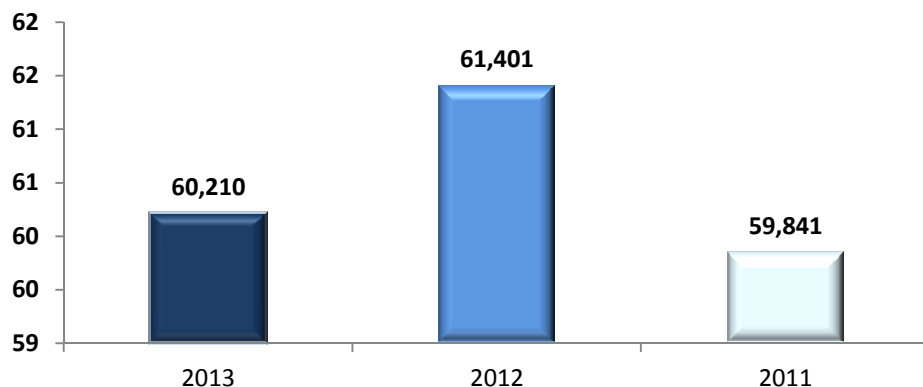




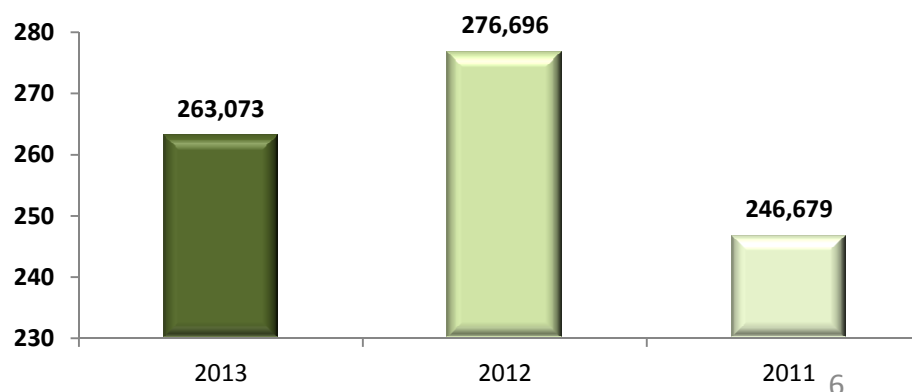
## OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

- Po pierwsze znacząco wzrósł udział w rynku przewoźników niskokosztowych, którzy realizują operacje z największą średnią liczbą pasażerów.
- Ponadto należy domniemywać, że wzrost średniej liczby pasażerów w rejsie wynika również ze wzrostu średniej wielkości samolotów, obsługujących polski rynek oraz wzrostu ich wypełnienia. Takie wnioski mogą sugerować wyniki rynku w 4-tym kwartale 2013 roku.
- Z uwagi na fakt, że Urząd zbiera dane statystyczne w sposób, który umożliwia obliczanie oferowania, RPKM, ASKM oraz LF, od 4 kwartału 2012 roku, nie jest możliwe obliczenie zmian tych wskaźników dla całego 2013 roku. Dane za 4-ty kwartał wskazują, że w ostatnich miesiącach roku doszło do wzrostu oferowania o 2,6%, mimo spadku liczby operacji o 2,1% (operacje, w których realizowane były przewozy pasażerskie). Było to możliwe dzięki powiększeniu średniej liczby miejsc pasażerskich na rejs o ok. 5. Ponadto przewoźnicy zdołali zwiększyć współczynnik LF o ok. 3 punkty procentowe.

Liczba operacji (tys.) - kwartał\*



Liczba operacji (tys.) narastająco\*



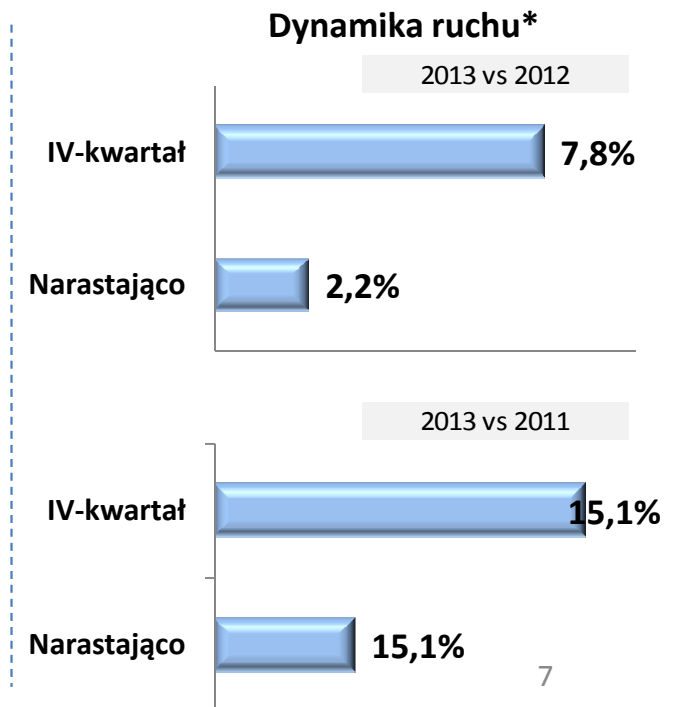
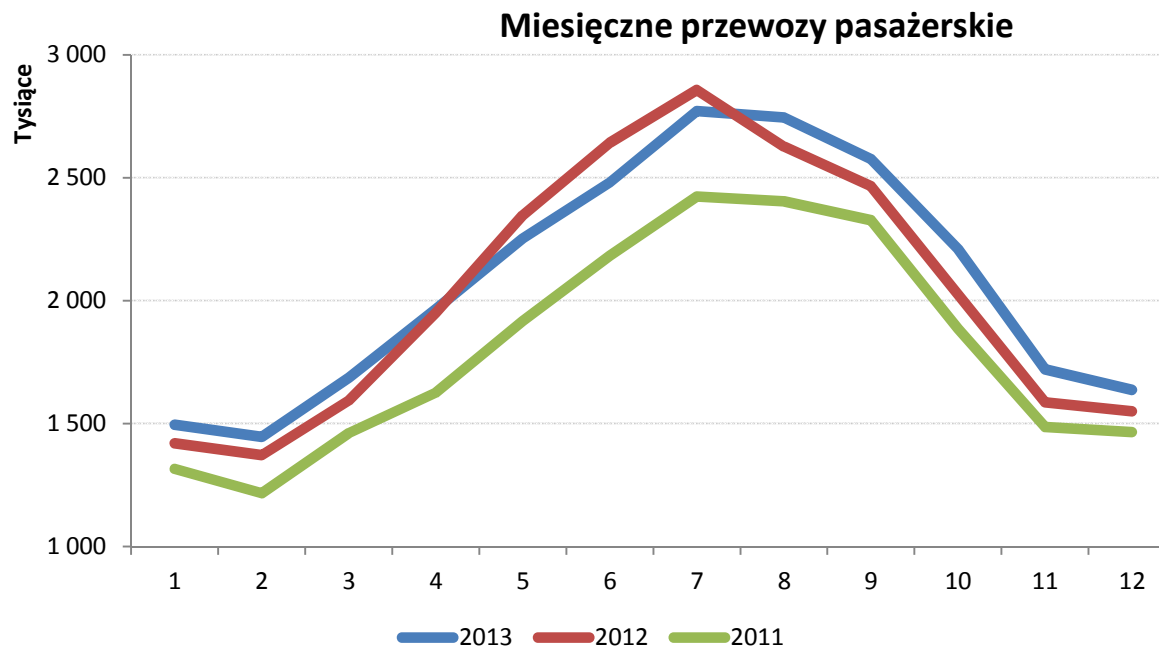
Źródło: ULC

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



# SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

- Dynamika ruchu lotniczego kształtowała się nierównomiernie na przestrzeni całego roku. Od maja do lipca rynek notował spadki w porównaniu do analogicznych miesięcy poprzedniego roku. Taka sytuacja była wynikiem dynamicznego wzrostu oferty przewozów krajowych realizowanych przez przewoźnika OLT w 2012 roku. Jeśli pominąć w analizie przewozy tego przewoźnika, wzrost ruchu dotyczy wszystkich miesięcy 2013 roku.
- Dynamiczny wzrost ruchu na przełomie wiosny i lata 2012 roku wpłynął na wyniki sezonowości ruchu. Podczas, gdy w 2012 roku, w miesiącach sezonu letniego (od kwietnia do października) ruch był 2,25 razy większy w porównaniu do miesięcy zimowych, w 2013 stosunek ten wyniósł 2,13. Wynik 2013 roku był jednak niemal identyczny w porównaniu do 2011 roku.



Źródło: ULC

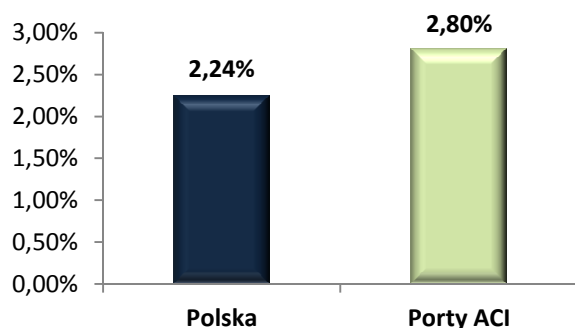
\*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi poziomej pomiędzy wykresami



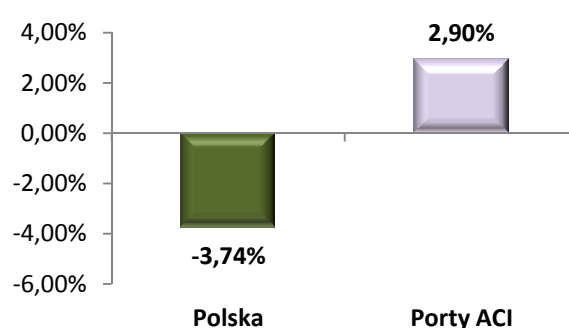
## WYNIKI PORTÓW-PORÓWNANIE ACI

- Łączny wynik wszystkich polskich portów był nieznacznie gorszy w porównaniu do europejskich portów zrzeszonych w ACI, które w roku 2013 zanotowały wzrost na poziomie 2,8%.
- Liderem rynku w 2013 roku był Port im. Chopina w Warszawie, który zanotował niemal 6-krotnie wyższy wzrost w odniesieniu do porównywalnych portów ACI. W efekcie lotnisko obsłużyło o ponad 1,1 mln pasażerów więcej, niż miało to miejsce w 2012 roku, choć należy odnotować, że na wynik portu w znacznym stopniu wpłynęły decyzje o przeniesieniu operacji Ryanair i Wizzair, którzy do wyniku portu w 2013 roku dodali blisko 1,4 mln pasażerów w porównaniu do 2012 roku. Przewozy niskokosztowe łącznie wzrosły 2,5 krotnie. Czynniki, które negatywnie wpływały na wyniki portu, to przede wszystkim spadek przewozów krajowych o 25% oraz przewozów czarterowych o 5%. Warto odnotować, że siła tych zjawisk była niższa niż w przypadku lotnisk regionalnych.
- Wyniki portów regionalnych w Polsce kształtowały się na zauważalnie gorszym poziomie (-3,74%) w stosunku do portów zrzeszonych w ACI, obsługujących rocznie mniej niż 5 mln pasażerów.

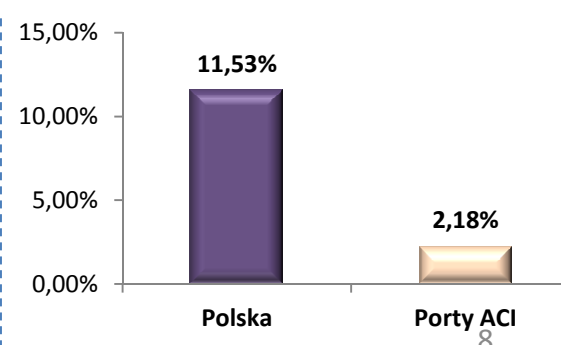
**Dynamika całego rynku\***



**Dynamika portów regionalnych\***



**Dynamika WAW\***



Źródło: ULC i ACI

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

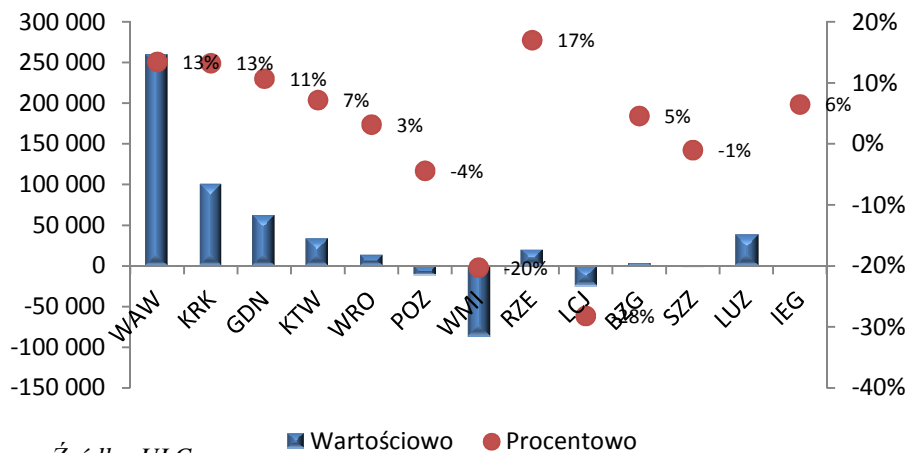




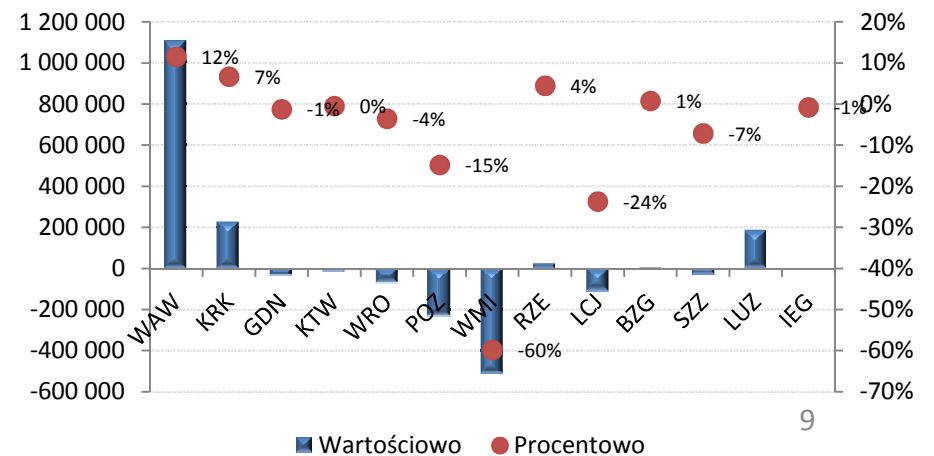
# WYNIKI PORTÓW- INDYWIDUALNE

- W największym stopniu na wyniki portów regionalnych wpływ miał spadek przewozów krajowych (-36%), głównie za sprawą braku alternatywy dla oferty OLT, choć warto zaznaczyć, że również LOT i Eurolot SA odnotowali istotne spadki w tym segmencie przewozów. W ruchu międzynarodowym na wyniki portów istotny wpływ miały działania PLL LOT, który zmniejszył swoje przewozy o 24%. Kolejnym istotnym elementem był spadek przewozów czarterowych (-8,3%), w szczególności do Egiptu i w dalszej kolejności do Tunezji. Czynnikiem do pewnego stopnia bilansującym spadki w portach regionalnych był natomiast wzrost przewozów Ryanair (14,7% z wyłączeniem portu w Modlinie).
- Wśród portów regionalnych zdecydowanym liderem był port w Krakowie, który zanotował wzrost przewozów o ponad 230 tys. pasażerów. Podobnie jak w przypadku portu w Warszawie, wynik ten został osiągnięty dzięki ofercie przewoźników niskokosztowych (+18%), wśród których największy wynik zanotował Ryanair. Pozostałe porty regionalne, z wyjątkiem portów w Rzeszowie i Bydgoszczy, zanotowały spadki.

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał\*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco\*



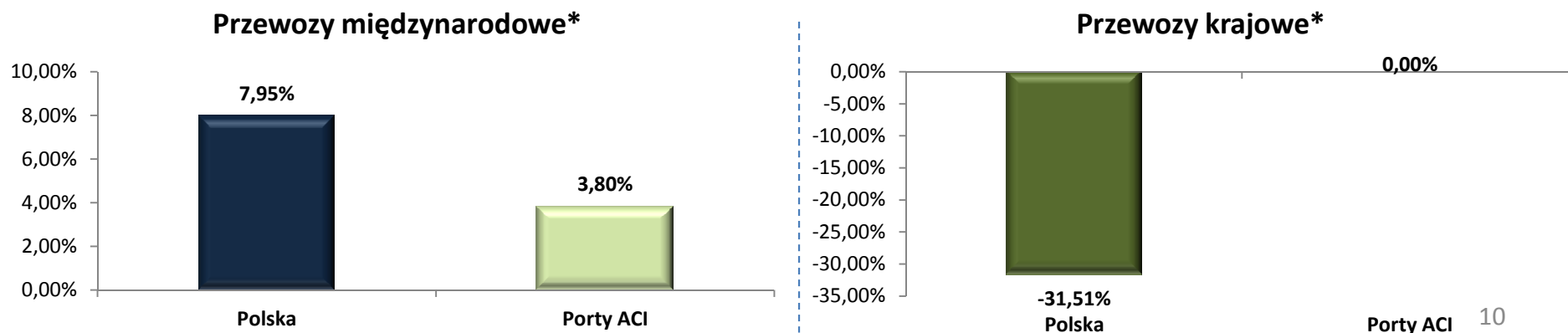
Źródło: ULC

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



# PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE- PORÓWNANIE ACI

- Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował ok. 2-krotnie wyższą dynamikę w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. Wynik ten jest w dużej mierze następstwem silnego wzrostu przewozów niskokosztowych, który w ruchu międzynarodowym wyniósł 18%. Dla porównania międzynarodowy ruch sieciowy w analizowanym okresie zmalał o 2%. Pozytywny wynik przewozów niskokosztowych był również negatywnie korygowany przez spadek przewozów czarterowych, który wyniósł -6%.
- Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych (-31,5%) była zdecydowanie niższa w porównaniu do portów ACI, które w tym segmencie przewozów nie zanotowały zmian w wielkościach ruchu pomiędzy rokiem 2012 a 2013. W sumie polski rynek przewozów krajowych zmalał pomiędzy 2013 a 2012 rokiem o ponad 1,1 miliona pasażerów. Jak wspomniano wcześniej był to głównie efekt braku alternatywy dla przewozów OLT, realizowanych w 2012 roku i spadku oferowania ze strony PLL LOT i EuroLOT SA. Spadek przewozów obu przewoźników stanowił w 2013 roku ok. 20% łącznego spadku ruchu krajowego. Na skutek zmian na rynku doszło również do zmian w strukturze siatki połączeń krajowych i większej koncentracji tego typu przewozów w porcie warszawskim. Podczas, gdy w 2012 roku port im. Chopina obsługiwał 43% ruchu krajowego, w 2013 udział ten wyniósł 47%.



Źródło: ULC i ACI

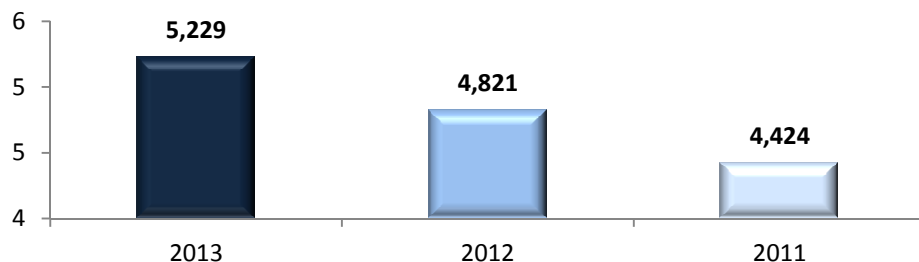
\*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



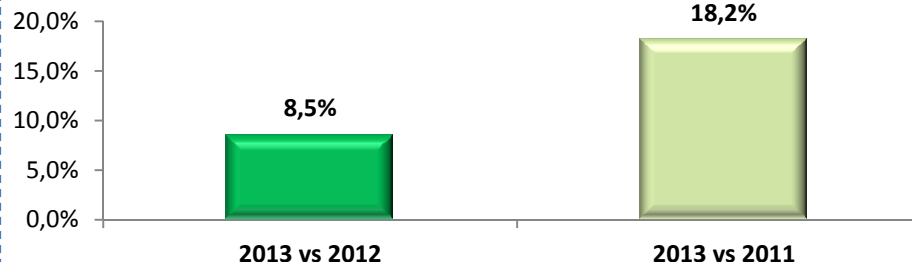
# PRZEWOZY REGULARNE

- Podobnie jak w przypadku całego rynku motorem wzrostu przewozów regularnych są przewoźnicy niskokosztowi (+18%). Dla porównania przewoźnicy sieciowi zmniejszyli ruch regularny o 8%.
- Z racji wiodącej roli przewoźników niskokosztowych w rozwoju przewozów regularnych największe wzrosty ruchu polski rynek zanotował w przypadku przewozów do Wielkiej Brytanii, Norwegii i Niemiec. Warto również odnotować, że z racji rozwoju oferty przewoźników z Zatoki Perskiej wśród kierunków z największym przyrostem pasażerów w 2013 roku znalazły się Emiraty Arabskie i Katar. Największe spadki odnotowano natomiast w przypadku typowych kierunków sieciowych, w szczególności na dalekim dystansie (Stany Zjednoczone i Wietnam). W przypadku krótkiego dystansu w największym stopniu przewozy zmalały w przypadku połączeń do Finlandii i Czech.

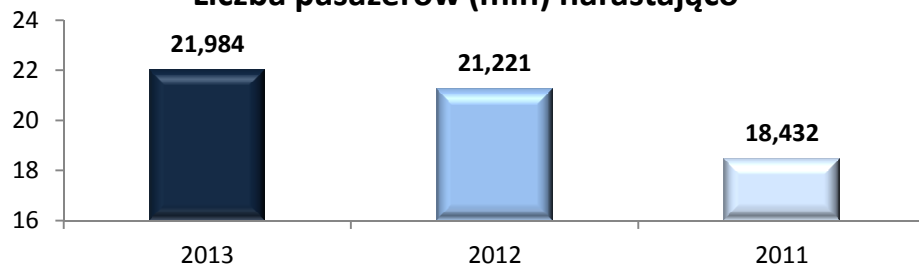
**Liczba pasażerów (mln)- kwartał\***



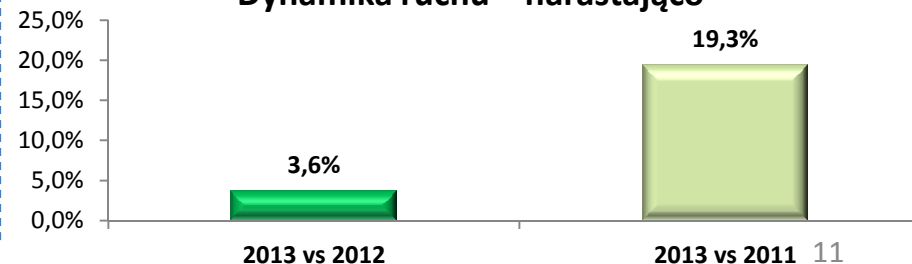
**Dynamika ruchu –kwartał\***



**Liczba pasażerów (mln) narastająco\***



**Dynamika ruchu – narastająco\***



Źródło: ULC

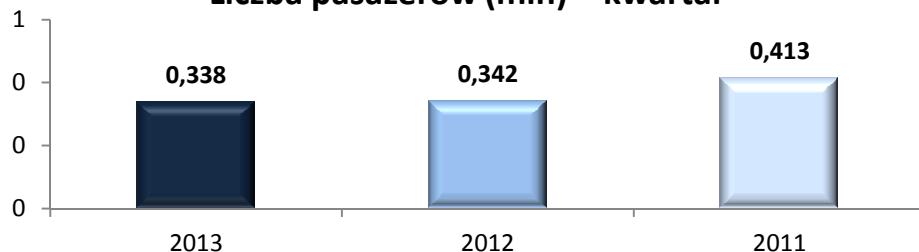
\*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



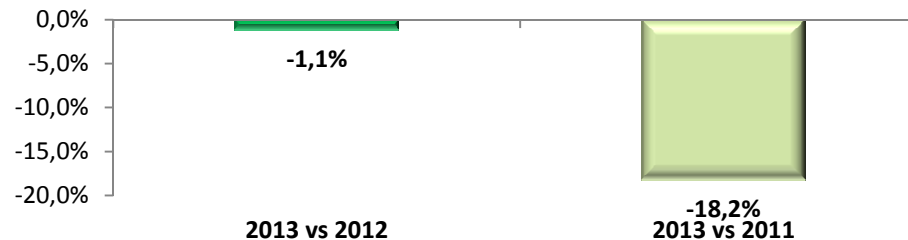
# PRZEWOZY CZARTEROWE

- Rok 2013 był drugim z kolei rokiem spadków na rynku przewozów czarterowych. Spadek ten nie wydaje się jednak mieć charakteru strukturalnego. Najprawdopodobniej jest on wynikiem przede wszystkim wyraźnego spadku podróży w rejon Afryki Północnej (-35%), w szczególności do Egiptu, związanego z niepokojami w tym rejonie świata oraz braku alternatywnej, taniej oferty.
- Z racji tego, że kierunki północno-afrykańskie tradycyjnie stanowiły główną ofertę zimowych lotów urlopowych, głębszy spadek ruchu rynek czarterowy odczuł w miesiącach listopad-kwiecień (-10%). Od maja do października ruch zmalał natomiast o 6%. W okresie zimowym coraz większym zainteresowaniem cieszą się kierunki dalekodystansowe w rejon Azji, Afryki (Kenia i Republika Zielonego Przylądka), oraz Meksyku i Karaibów. W okresie letnim widać natomiast wzrost przewozów do Europy (w szczególności Grecji, Portugalii i Bułgarii) oraz w rejon Środkowego Wschodu.

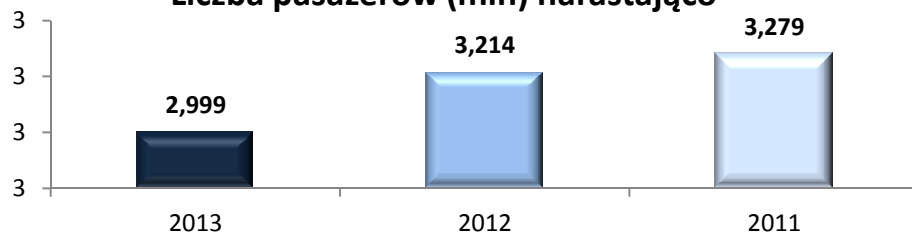
Liczba pasażerów (mln) – kwartał\*



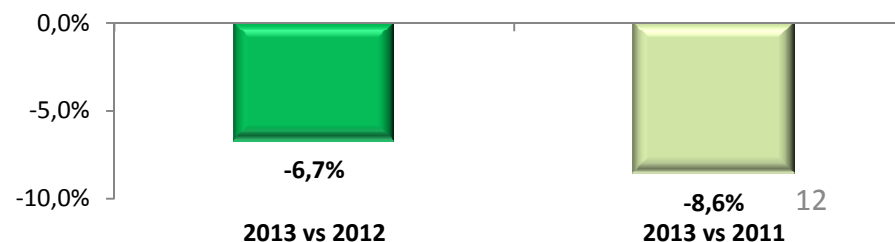
Dynamika ruchu – kwartał\*



Liczba pasażerów (mln) narastająco\*



Dynamika ruchu – narastająco\*



Źródło: ULC

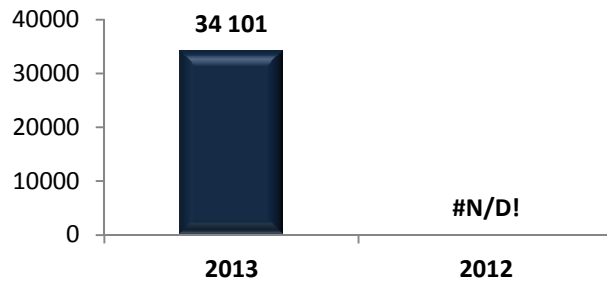
\*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



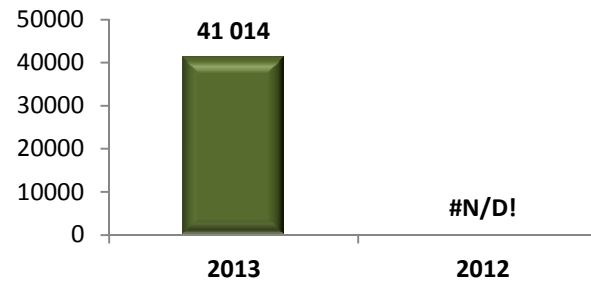
# RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO - PORÓWNANIE Z DANymi IATA

- Ze względu na fakt, że Urząd zbiera dane w formie pozwalającej na wyliczenia RPKM, ASKM oraz LF począwszy od 4-go kwartału 2012 nie jest możliwe wyliczenie tych wartości dla całego 2012 roku, a w konsekwencji również obliczenie dynamik tych wskaźników i porównanie ich do danych benchmarkowych IATA. Obliczenia te będą prowadzone począwszy od pierwszego kwartału 2014.

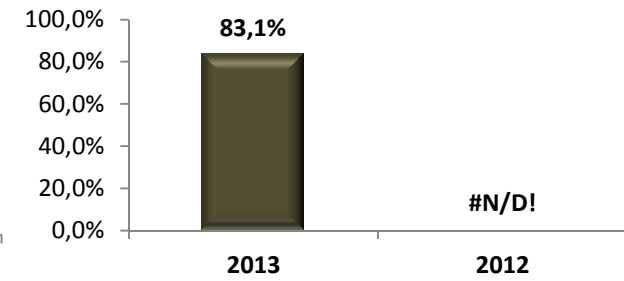
**RPKM (mln) – narastająco\***



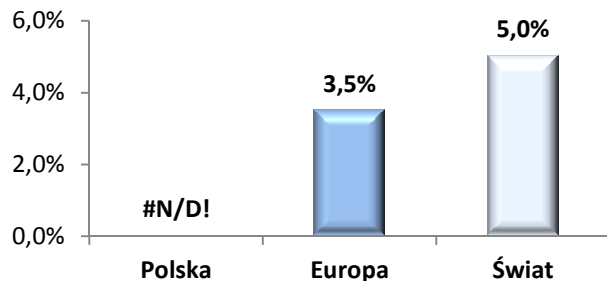
**ASKM (mln) – narastająco\***



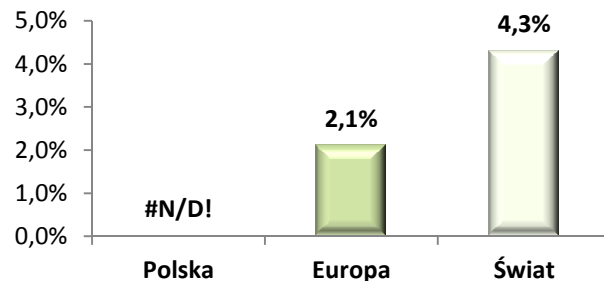
**LF- narastająco\***



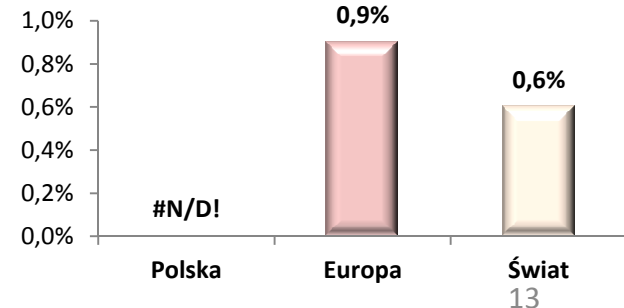
**RPKM – narastająco\***



**ASKM – narastająco\***



**LF – narastająco\***



Źródło: ULC i IATA

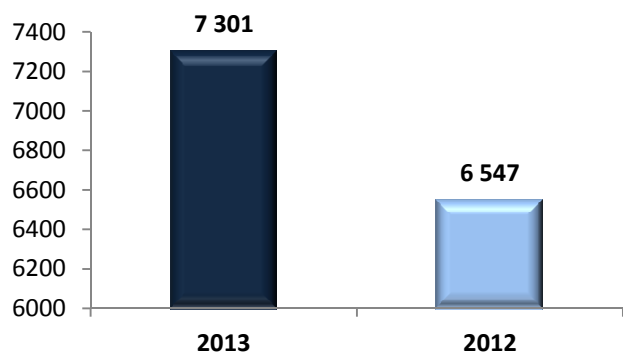
\*Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali na osi pionowej pomiędzy wykresami



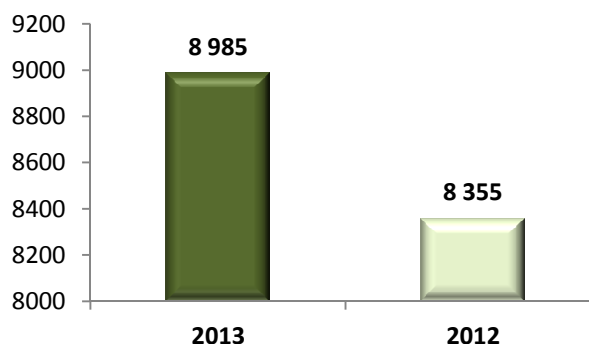
## RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

- W czwartym kwartale silniej wzrosła liczba zrealizowanych RPKM (+11,5%) w porównaniu do dynamiki pasażerów (+7,8%) co należy tłumaczyć przede wszystkim wzrostem średniej długości odcinka o ok. 50 km. Zmiana długości odcinka wpłynęła również na zmianę ASKM, które wzrosły o 7,5%. Warto odnotować, że na wzrost tego wskaźnika wpływ miał również wzrost ogólnego oferowania o 2,5%, pomimo spadku liczby operacji. Było to możliwe dzięki temu, że przewoźnicy operowali na polskim rynku w 2013 roku większymi samolotami średnio o ok. 5 miejsc w porównaniu do roku 2012. Bardziej dynamiczny wzrost RPKM w porównaniu do ASKM zaowocował też wzrostem współczynnika LF o blisko 3 punkty procentowe.

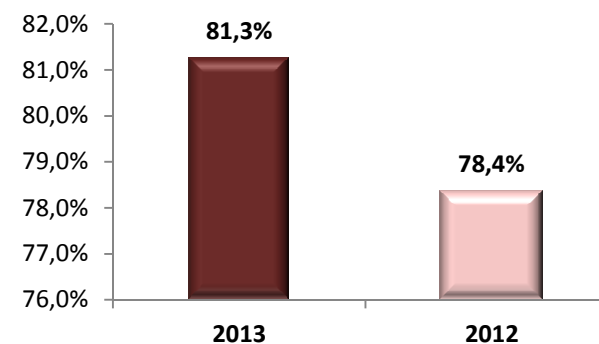
RPKM (mln) – kwartał\*



ASKM (mln) – kwartał\*



LF – kwartał\*

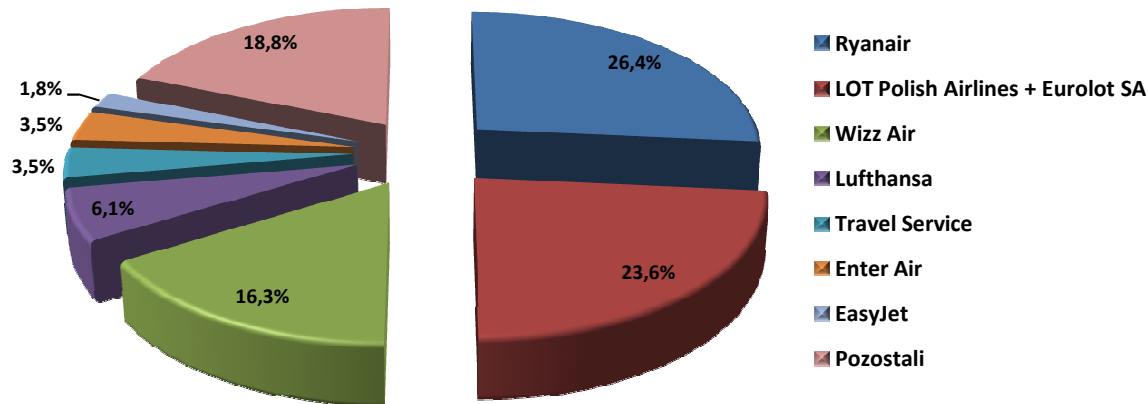




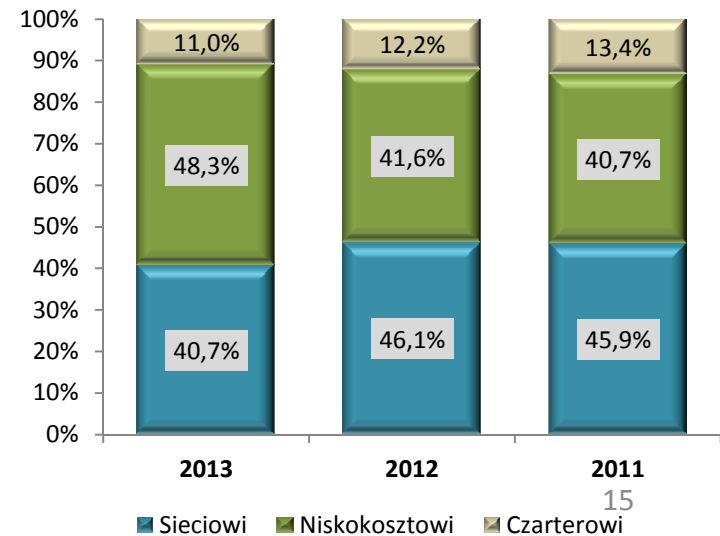
# PRZEWOŹNICY-MODELE BIZNESOWE

- W 2013 można zaobserwować istotną zmianę struktury przewoźników w zależności od modelu biznesowego. Wynika to ze znaczących różnic w dynamice ruchu. Podczas, gdy przewoźnicy niskokosztowi zanotowali wysoki wzrost ruchu (+19%), przewoźnicy czarterowi i sieciowi zanotowali spadki, odpowiednio o 8% i 10%.
- Wśród przewoźników największe wzrosty ruchu zanotowali przewoźnicy niskokosztowi, wśród których zdecydowanym liderem był Ryanair (wzrost o 35%, ponad 1,7 mln pasażerów więcej niż w 2012 roku). W drugiej kolejności największy wzrost był zrealizowany przez Air Berlin, który zgodnie z systematyką ULC również jest zaliczany do linii LCC. W dalszej kolejności największe wzrosty przewozów zanotowali przewoźnicy czarterowi (Bingo Airways, Travel Service i Small Planet) oraz sieciowy przewoźnik Emirates. Łącznie przewoźnicy ci byli odpowiedzialni za przeszło 80% nowych pasażerów na rynku. Największe spadki zanotowali natomiast PLL LOT, Wizzair i Enter Air.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego

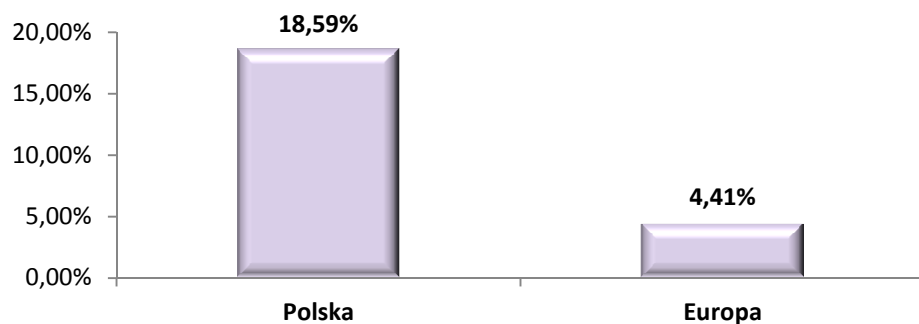




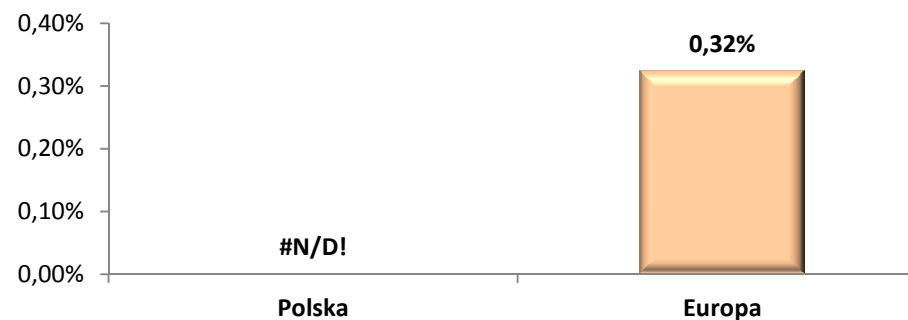
# PRZEWOŹNICY LCC - PORÓWNANIE Z DANYMI EUROPEJSKIMI

- Pozycja lidera na całym rynku przekłada się również na wiodącą pozycję Ryanair na rynku niskokosztowym. Dzięki dynamicznemu wzrostowi w 2013 roku przewoźnik zwiększył swój udział w przewozach niskokosztowych z 48% w 2012 do 55% w 2013 roku. Warto odnotować, że w dużej mierze nowa oferta przewoźnika była skierowana do aglomeracji warszawskiej. Przeszło 60% nowych pasażerów Ryanair było obsługiwane w Porcie im. Chopina i w Modlinie. Istotne wzrosty wśród przewoźników niskokosztowych zanotowali ponadto Air Berlin, Easy Jet i Norwegian. Łącznie przewoźnicy ci obsłużyli ponad 260 tys. pasażerów więcej, w porównaniu do 2012 roku.
- Istotny spadek przewozów (-3%, ok. 125 tys. pasażerów mniej w porównaniu do 2012 roku) zanotował Wizzair. Przewoźnik zmniejszył swój udział w przewozach niskokosztowych z 41% w 2012 roku do 34% w 2013 roku. Należy jednak odnotować, że wciąż Ryanair i Wizzair odpowiadają za blisko 90% przewozów niskokosztowych w Polsce.

Porównanie dynamiki ruchu\*



Porównanie zmian punktów procentowych LF\*



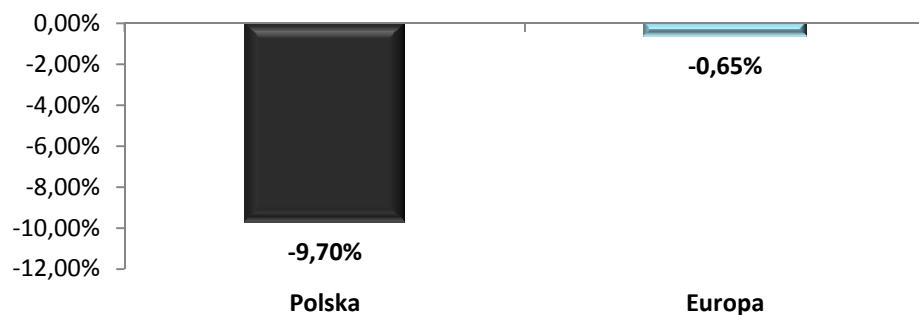




# PRZEWOŹNICY SIECIOWI - PORÓWNANIE Z PRZEWOŹNIKAMI AEA

- Przewoźnicy sieciowi w Polsce podobnie jak w całej Europie zmniejszyli przewozy w 2013 roku, przy czym spadek w przypadku Polski jest znacząco większy. W dużej mierze wynika to z faktu braku alternatywy dla przewozów OLT w 2012 roku (przewoźnik OLT Express Regional, z uwagi na regionalny charakter przewozów i hybrydowy model biznesowy został zaklasyfikowany do przewoźników sieciowych). Jeśli pominąć grupę OLT w analizach to spadek przewozów sieciowych wyniósł -4%.
- W rozkładowym ruchu sieciowym istotny spadek przewozów odnotował również inni polscy przewoźnicy: PLL LOT, a w dalszej kolejności EuroLOT SA. W efekcie udział polskich przewoźników w przewozach sieciowych spadł z 65% w 2012 roku do 60% w 2013. Wśród przewoźników zagranicznych największe spadki odnotował Aer Lingus (z uwagi na wycofanie się przewoźnika z połączeń do Krakowa i zmniejszenie oferowania do Warszawy) oraz Brussels Airlines, który wycofał się z przewozów do Polski. Największe przyrosty w 2013 roku zanotowali natomiast nowi na rynku przewoźnicy z Zatoki Perskiej: Emirates i Qatar Airways.

Porównanie dynamiki ruchu



Porównanie zmian punktów procentowych LF





# OPISY WYKRESÓW

## Slajd 5

- **Liczba pasażerów (mln)- kwartał** - wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w danym kwartale z uwzględnieniem 2 poprzednich lat
- **Liczba pasażerów (mln) narastająco** - wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w minionych kwartałach wraz z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

## Slajd 6

- **Liczba operacji (tys.) – kwartał** - wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba operacji (tys.) – narastająco** - wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

## Slajd 7

- **Miesięczne przewozy pasażerskie** - wykres porównuje miesięczne rozłożenie ruchu pasażerskiego w poszczególnych latach w polskich portach lotniczych
- **Dynamika ruchu** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale oraz w minionych kwartałach w porównaniu z rokiem poprzednim, a także w porównaniu do wyników dwa lata wstecz

## Slajd 8

- **Dynamika całego rynku** - wykres porównuje łączną dynamikę ruchu we wszystkich polskich portach lotniczych z europejskimi portami zrzeszonymi w ACI
- **Dynamika portów regionalnych** - wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w portach regionalnych Polski i portów regionalnych zrzeszonych w ACI ( obsługujących rocznie poniżej 5 mln pasażerów)
- **Dynamika WAW** - wykres porównuje dynamikę ruchu w Warszawie z porównywalnymi portami zrzeszonymi w ACI (porty wybrane dla celów porównań z Portem im. Chopina w Warszawie: Ateny, Belgrad, Bratysława, Bukareszt, Helsinki, Lizbona, Podgorica, Praga, Ryga, Sarajewo, Skopje, Sofia, Tallinn, Tirana, Tuluza, Wilno, Zagrzeb)

## Slajd 9

- **Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał** - wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w danym kwartale
- **Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco** - wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w minionych kwartałach w danym roku



## OPISY WYKRESÓW CD.

### Slajd 10

- **Przewozy międzynarodowe** - wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach danego roku
- **Przewozy krajowe** - porównanie dynamiki w polskich portach lotniczych z portami ACI w minionych kwartałach danego roku

### Slajd 11

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba pasażerów (mln) narastająco** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat
- **Dynamika ruchu – kwartał** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale w ruchu regularnym w porównaniu z rokiem poprzednim, a także z wynikiem sprzed w lat
- **Dynamika ruchu – narastająco** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w minionych kwartałach w ruchu regularnym w porównaniu do analogicznego okresu z poprzedniego roku, a także sprzed 2 lat

### Slajd 12

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba pasażerów (mln) narastająco** - wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat
- **Dynamika ruchu – kwartał** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale w ruchu czarterowym w porównaniu z rokiem poprzednim, a także z wynikiem sprzed w lat
- **Dynamika ruchu – narastająco** - wykres przedstawia zmiany zachodzące w minionych kwartałach w ruchu czarterowym w porównaniu do analogicznego okresu z poprzedniego roku, a także sprzed 2 lat

### Slajd 13

- **RPKM – narastająco** - wykres przedstawia wartości RPKM w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **ASKM – narastająco** - wykres przedstawia wartości ASKM w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku



## OPISY WYKRESÓW- C.D

- **LF** – wykres przedstawia wartości LF w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **RPKM – narastająco** – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika RPKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku
- **ASKM – narastająco** - wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika ASKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku
- **LF – narastająco** – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku

### Slajd 14

- **RPKM - kwartał** - wykres przedstawia wartości RPKM w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku
- **ASKM – kwartał** - wykres przedstawia wartości ASKM w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku
- **LF – kwartał** - wykres przedstawia wartości LF w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku

### Slajd 15

- **Udział w rynku wg wielkości przewozów** - wykres przedstawia udział w rynku przewoźników realizujących największe przewozy w Polsce w minionych kwartałach danego roku
- **Udział w rynku wg modelu biznesowego** - wykres przedstawia udział przewozów w podziale na modele biznesowe tj. na przewoźników sieciowych, niskokosztowych i czarterowych w minionych kwartałach poszczególnych lat

### Slajd 16

- **Porównanie dynamiki ruchu** – wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie wg danych ULC i danych Ryanair, EasyJet i Norwegian, którzy odpowiadają za blisko 80% europejskich przewozów LCC. ULC zdecydował się wykorzystać dane tych przewoźników ze względu na fakt, że podmioty te na bieżąco aktualizują dane o przewozach miesięcznych
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** - wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie na podstawie danych ULC i Ryanair, EasyJet oraz Norwegian.

### Slajd 17

- **Porównanie dynamiki ruchu** - wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników sieciowych w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie (Europa oraz Bliski Wschód) wg danych ULC i AEA
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** - wykres przedstawia zmiany w punktach procentowych wskaźnika LF przewoźników sieciowych w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie na podstawie danych ULC i 20 AEA