



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W TRZECIM KWARTALE 2018 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, marzec 2019 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

Trzeci kwartał 2018 roku przyniósł kontynuację dobrych wyników z poprzednich okresów. W drugiej połowie sezonu letniego doszło do zwiększenia liczby pasażerów i liczby operacji w stosunku do tego samego okresu poprzedniego roku. Polski rynek przewozów lotniczych wciąż odnotowuje lepsze wyniki od rynków europejskich i światowych. Silny wzrost przewozów w Polsce odnotowano w ruchu regularnym oraz czarterowym. Pozytywne trendy widać również po trzech kwartałach roku. Po raz kolejny bardzo dobre wyniki odnotowali przewoźnicy niskokosztowi, zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, a także sieciowy PLL LOT, który osiągnął największy spośród wszystkich przewoźników wzrost liczby pasażerów w analizowanym kwartale. Również większość portów odnotowała dodatnią dynamikę ruchu w omawianym okresie. Spadek wystąpił tylko w przypadku lotnisk Lublin i Radom-Sadków.

Przewozy pasażerskie w trzecim kwartale 2018 roku w Polsce zwiększyły się o ponad 15% w porównaniu z analogicznym okresem 2017 roku i o prawie 16% po trzech kwartałach. Dobrym wynikiem ruchu pasażerskiego towarzyszyła wysoka dynamika liczby operacji (+13% w kwartale i po pierwszych trzech kwartałach roku 2018). W analizowanym okresie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 129 do 131 pasażerów w kwartale, natomiast w ciągu 9 miesięcy – z 119 do 122 pasażerów), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotu o ok. 4 miejsca (tyle samo po trzech kwartałach). Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) spadł jednak o 0,9 p. p. w porównaniu z trzecim kwartałem 2017 roku i o 0,3 p. p. po trzech kwartałach, natomiast współczynnik LF spadł w ciągu 9 pierwszych miesięcy 2018 roku o 0,5 p. p., i o 0,6 p. p.

Dodatnią dynamikę odnotowały również przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych (+8% względem trzeciego kwartału 2017 r. i podobnie narastająco po trzech kwartałach roku 2018, względem analogicznego okresu roku poprzedniego).

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty po trzech kwartałach 2018 roku przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o prawie 10 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło o ponad 7 p. p. lepszy wynik od porównywalnych portów europejskich. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) uzyskały wzrost wyższy o ponad 10 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Z uwagi na to, że 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 również o prawie 10 p. p. wyższą dynamikę ruchu.



PODSUMOWANIE

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował po trzech kwartałach 2018 roku znacznie wyższą dynamikę (w wysokości prawie 20% w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe (o 13,7 p. p. wyższą). Wyniki przewozów krajowych zanotowały z kolei spadek o 17%, co daje wynik łącznie o 21 p. p. niższy niż wynik portów ACI. W samym trzecim kwartale 2018 roku ruch międzynarodowy wzrósł o ponad 19%, natomiast ruch krajowy spadł o prawie 21%.

Liderem wzrostu, w ujęciu ilościowym, w trzecim kwartale 2018 roku, a także po trzech kwartałach, było lotnisko Chopina w Warszawie. W dalszej kolejności wysokie wzrosty odnotowały lotniska Katowice-Pyrzowice, Poznań-Ławica i Kraków-Balice. Spadki z kolei wystąpiły w przypadku portów Lublin i Radom-Sadków.

W ramach przewozów regularnych w trzecim 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 trzecim kwartale 2018 roku była Grecja. Najwyższe wzrosty przewozów czarterowych nastąpiły natomiast na trasach z/do Turcji, Grecji i Bułgarii.

Po trzech kwartałach 2018 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o 59 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 po trzech kwartałach 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 0,6 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 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 trzecim kwartale 2018 roku doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów przewoźników w rynku ze względu na realizowany model biznesowy. Dynamika przewoźników sieciowych po trzech kwartałach 2018 roku wyniosła 20% w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku. Przewoźnicy niskokosztowi, choć w dalszym ciągu posiadają największy udział w rynku, odnotowali najniższą dynamikę wzrostu przewozów spośród porównywanych grup – 8% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. Przewoźnicy czarterowi odnotowali natomiast dynamikę w wysokości 36% w porównaniu do tego samego okresu roku 2017. 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 odnotował największe wzrosty). Oprócz niego największe wzrosty w pierwszych trzech kwartałach 2018 roku miały Lufthansa, Bulgaria Air i Ukraine International Airlines.



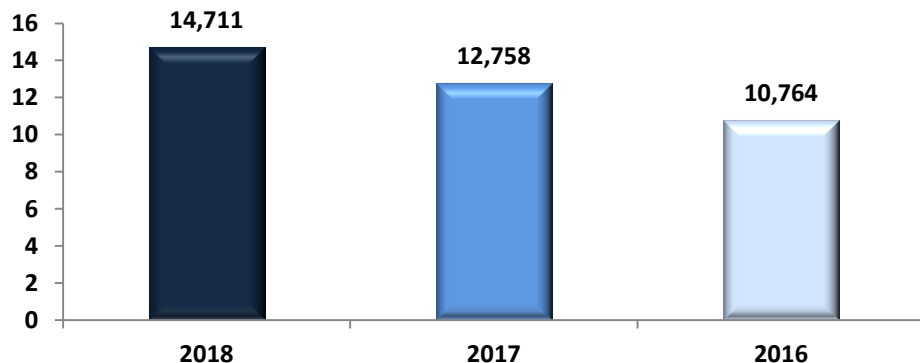
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w trzecim kwartale 2018 roku ponad 14,7 mln pasażerów i osiągnęły ponad 15% wzrost w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku. Oznacza to, że w pierwszych trzech kwartałach 2018 roku zostało obsłużonych ponad 35 mln pasażerów (niemal 16% wzrostu w stosunku do tego samego okresu w roku 2017). O 46 km zwiększyła się średnia długość odcinka lotu w trzecim kwartale 2018 roku w stosunku do tego samego okresu 2017 roku, podczas gdy po trzech kwartałach wzrost ten wyniósł 59 km (odnośnie analogicznego okresu 2017 roku).

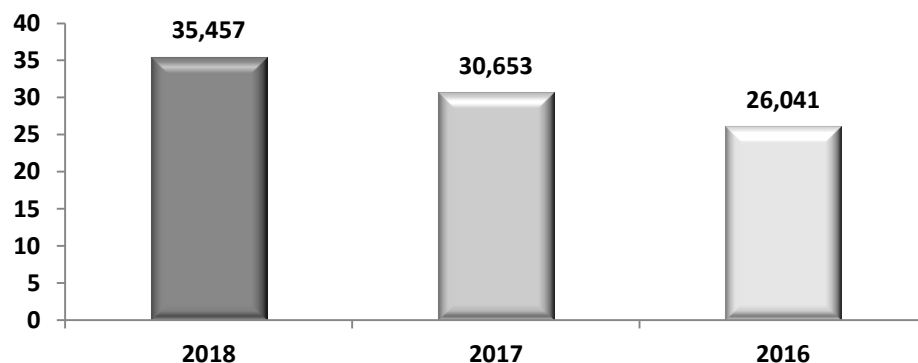
Do wzrostów w obydwu rozpatrywanych okresach doszło też w przypadku liczby operacji pasażerskich. W trzecim kwartale 2018 roku wielkości te wzrosły o ponad 13% w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku, podczas gdy po trzech kwartałach wzrost ten wyniósł prawie 13%.

W trzecim kwartale 2018 roku dodatnią dynamikę odnotowano również w przypadku oferowania. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 16% względem trzeciego kwartału 2017 roku, podobny wzrost odnotowano po trzech kwartałach. Podobnie jak w poprzednim kwartale, współczynnik wypełnienia miejsc (S/F) nieznacznie spadł w trzecim kwartale 2018 roku, w porównaniu z trzecim kwartałem 2017 roku i wyniósł 88% (o 0,9 p. p. mniej niż w 2017 roku), po trzech kwartałach również doszło do niewielkiego spadku tego współczynnika – o 0,3 p. p., czyli do wartości 84%. Load Factor (LF) wyniósł w trzecim kwartale 2018 roku 90%, czyli spadł o 0,5 p. p. w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku. Po trzech kwartałach LF wyniósł 87%, co oznacza spadek o 0,6 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku.

Liczba pasażerów (mln) – III kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*





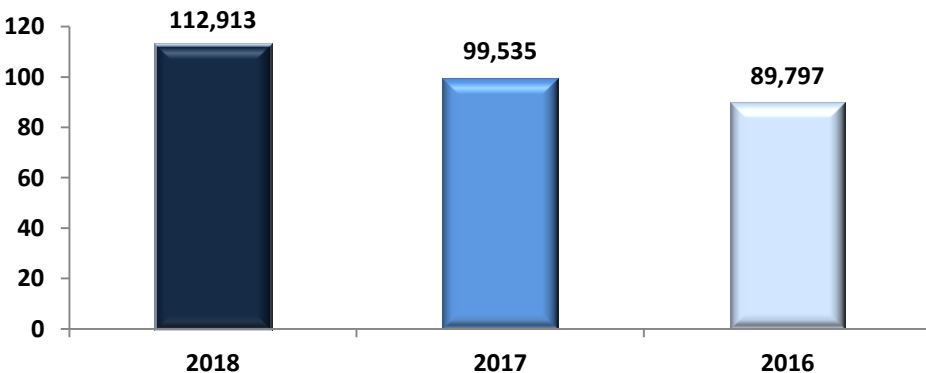
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

W trzecim kwartale 2018 roku, a także łącznie po trzech kwartałach, wzrosła średnia liczba pasażerów przypadających na rejs. Wartość ta wyniosła 131 pasażerów w omawianym kwartale, co stanowi wzrost o 2 pasażerów w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku. Po trzech kwartałach średnio w każdym rejsie leciało 122 pasażerów, co stanowi wzrost o 3 pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego.

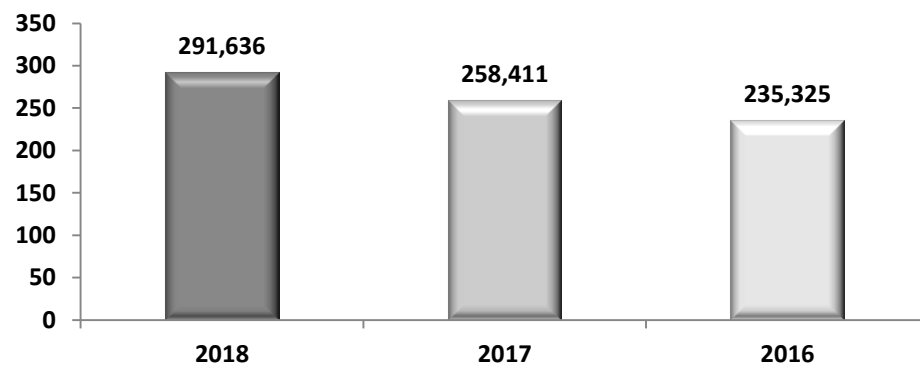
W trzecim kwartale 2018 roku przewoźnicy niskokosztowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację – o 4 pasażerów więcej niż w trzecim kwartale 2017 roku – niż przewoźnicy sieciowi, którzy osiągnęli wzrost o 2 pasażerów. Po trzech kwartałach przewoźnicy niskokosztowi oraz sieciowi mają już taki sam wzrost, tj. o 4 pasażerów więcej niż po trzech kwartałach 2017 roku. Przewoźnicy czarterowi uzyskali w trzecim kwartale wzrost średniej liczby pasażerów na operację o 1 pasażera w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku, po trzech kwartałach liczba ta pozostała na tym samym poziomie w roku 2018, jak w roku 2017.

Z wyników trzeciego kwartału 2018 roku wynika, że okres intensywnego wzrostu na rynku przewozów lotniczych jeszcze się nie skończył. Od lipca do września 2018 roku miesięczne dynamiki wzrostu liczby operacji pasażerskich kształtowały się kolejno na poziomie 14, 15 i 12%. W przypadku przewoźników niskokosztowych, liczba operacji wzrosła w poszczególnych miesiącach trzeciego kwartału 2018 roku o kolejno 4, 5 i 2%, a w przypadku przewoźników sieciowych o 15, 17 i 15%. Duży wzrost operacji w tych miesiącach odnotowali przede wszystkim przewoźnicy czarterowi – 32, 32 i 30%, jednak jest to wzrost na mniejszym poziomie niż ten zaobserwowany w pierwszych trzech miesiącach sezonu letniego 2018 roku.

Liczba operacji (tys.) – III kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



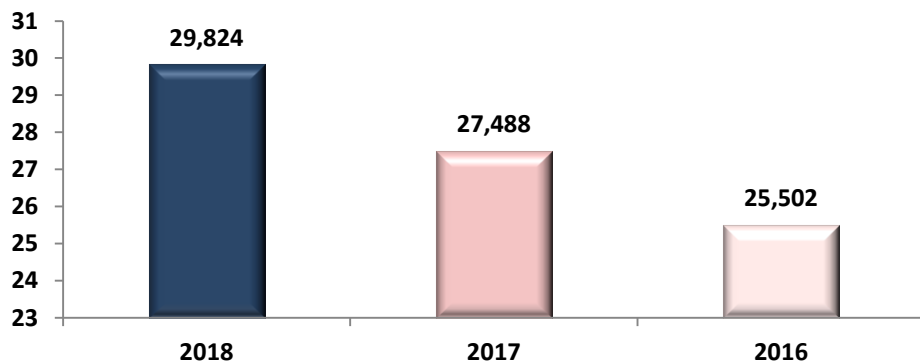


PRZEWOZY CARGO

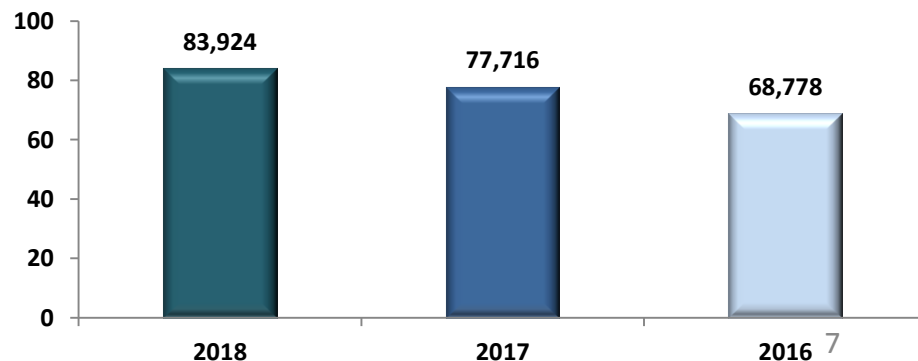
W trzecim kwartale 2018 roku przewieziono niemal 30 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 8,5% w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku, podczas gdy po trzech kwartałach wzrost ten wyniósł 8%. Najpopularniejszymi kierunkami były po raz kolejny Niemcy i Stany Zjednoczone – w samym III kwartale, jak i łącznie po trzech kwartałach 2018 roku. Na trzecim miejscu doszło jednak do zmiany w stosunku do poprzedniego kwartału – Katar został wyprzedzony przez Zjednoczone Emiraty Arabskie. Z kolei największe wzrosty ilościowe odnotowano w trzecim kwartale 2018 roku w przypadku Singapuru (ponad 558 ton wzrostu – jest to nowy kierunek przewozu), USA (+358 ton) oraz Belgii (+353 ton). Po trzech kwartałach roku 2018 największe wzrosty odnotowano w przypadku USA (+1,823 tys. ton), Kataru (+1,145 ton) i Korei Południowej (+759 ton). W trzecim kwartale 2018 roku, podobnie jak po trzech kwartałach, najwięcej cargo przewiózł ponownie PLL LOT – 10,7 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 9 miesięcy 2018 roku. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku mógł pochwalić się PLL LOT (+1,278 tys. ton i łącznie +4,311 tys. ton po trzech kwartałach, gdzie również przewoźnik osiągnął największy wzrost), a następnie FedEx (ponad 400 ton) oraz ASL Airlines Belgium (+348 ton). Po trzech pierwszych kwartałach 2018 roku, poza PLL LOT, dobre wzrosty osiągnęli również przewoźnicy ASL Airlines Ireland (+1,310 tys. ton) oraz Qatar Airways (+1,145 ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, największy tonaż przewieziono ponownie z i do lotniska Chopina w Warszawie – ponad 24 tys. ton, co stanowi prawie 83% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w trzecim kwartale 2018 roku. Lotnisko to ponownie może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku – o ponad 2,2 tys. ton, co stanowiło 10% wzrost (po trzech kwartałach prawie 11% wzrost). Drugie pod względem ilości przewiezionego cargo było lotnisko w Katowicach (prawie 4 tys. ton tj. 1,8% wzrostu w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku), a następnie lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (1,1 tys. ton, ale spadek o 7% wobec trzeciego kwartału 2017 roku).

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



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





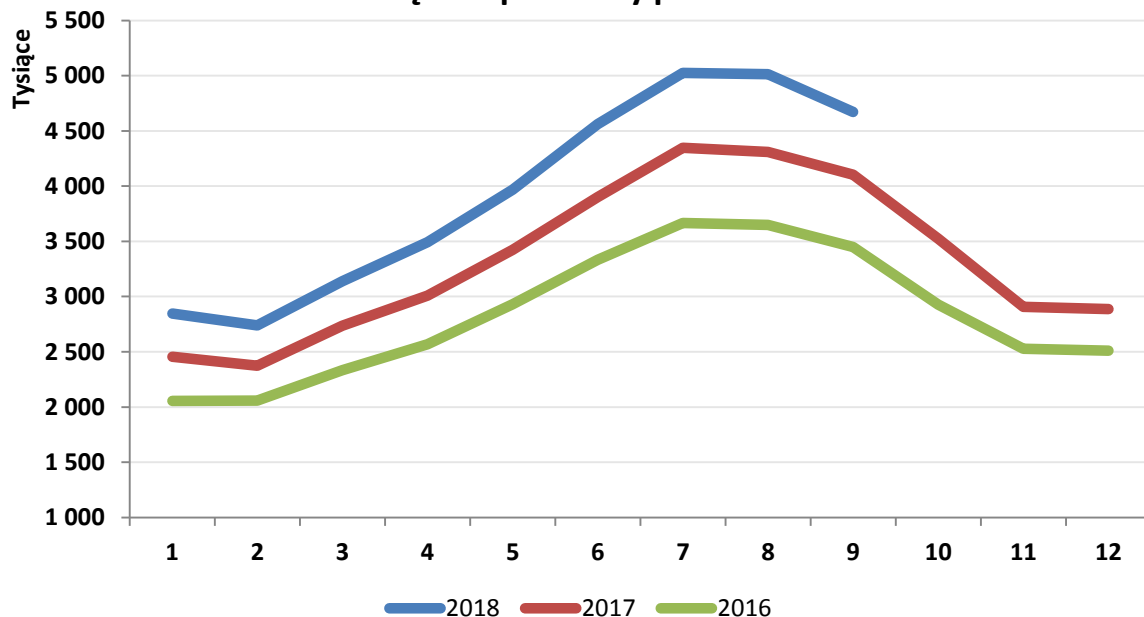
SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

Na wzrosty ruchu w trzecim kwartale 2018 roku miały wpływ zarówno przewozy regularne, jak i czarterowe, dzięki czemu odnotowano wzrost o ponad 15%.

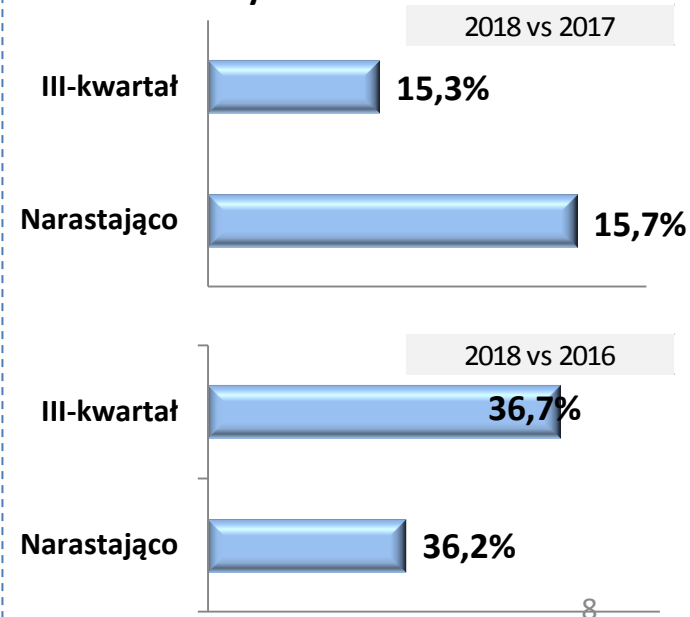
W przypadku samego ruchu czarterowego, w trzecim kwartale 2018 roku zaobserwowano dynamikę na poziomie 36% ruchu w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami dynamika (mierzona liczbą pasażerów) od lipca do września względem analogicznych miesięcy 2017 roku wyniosła odpowiednio 38, 36 i 35%. Statystyka ta przedstawia się równie dobrze jeżeli weźmiemy pod uwagę klasyfikację nie według typu lotu, a według typu przewoźnika. Przewoźnicy czarterowi w poszczególnych miesiącach osiągnęli bowiem następujące wzrosty: lipiec – 34%, sierpień – 33%, wrzesień – 30%. 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 trzeciego kwartału 2018 roku przyniosły ponownie wzrost w ruchu regularnym. Jego miesięczna dynamika kształtowała się w lipcu na poziomie +11%, w sierpniu +12%, a we wrześniu +10%. W całym trzecim kwartale 2018 roku był to 11% wzrost. Można więc zauważyć, że wzrost ten był mniejszy niż w dwóch pierwszych kwartałach 2018 roku. Po wykluczeniu przewoźników czarterowych z tej statystyki, zarówno wzrost w kwartale, jak i dynamiki miesięczne spadły o ok. 1 p. p.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*



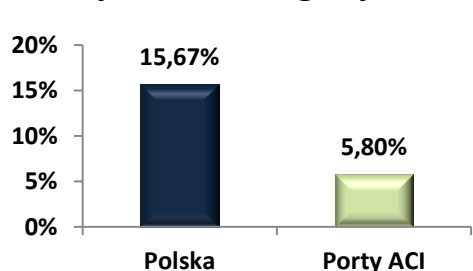


WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

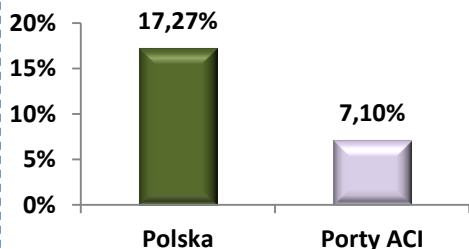
Po trzech kwartałach 2018 roku można zauważyć, że dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI Europe (+9,9 p. p.). Ponadto, podobnie jak w poprzednich okresach, porty regionalne poniżej 5 mln pasażerów rocznie łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe (+10,2 p. p.). Lotnisko Kraków-Balice, które w 2018 roku jest porównywane do portów z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5 a 10 mln pasażerów rocznie, według ACI osiągnęło dynamikę o 9,6 p. p. wyższą niż lotniska z tego przedziału. Ruch w tym porcie wzrósł w trzech pierwszych kwartałach 2018 roku o 16%, co jest jednoznaczne z obsłużeniem dodatkowych 702 tys. pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego. W samym trzecim kwartale port osiągnął wzrost o prawie 14% (+221 tys. pasażerów). Wśród mniejszych portów regionalnych liderem było lotnisko Katowice-Pyrzowice, które w trzecim kwartale 2018 roku odnotowało wzrost ilościowy o 428 tys., co dało 27% wzrost w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku (+848 tys. pasażerów i 27% wzrostu po trzech kwartałach 2018 roku). Następne było lotnisko Poznań-Ławica, które obsłużyło w trzecim kwartale 2018 roku o ponad 282 tys. pasażerów więcej (+43%) niż w tym samym okresie poprzedniego roku i aż o 582 tys. pasażerów więcej (+41%) w pierwszych 9 miesiącach roku w porównaniu do analogicznego okresu roku 2017. Kolejny pod względem wzrostów był port Wrocław-Strachowice z wynikiem +183 tys. pasażerów (wzrost o 20% w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku) oraz po trzech kwartałach wzrost o 385 tys. pasażerów i +18%. Spadki w trzecim kwartale odnotowały porty lotnicze Radom-Sadków i Lublin (w związku z zamknięciem bazy Wizz Air i zakończeniem operowania części połączeń).

Na wyniki lotnisk regionalnych wciąż duży wpływ ma działalność przewoźników niskokosztowych, zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, którzy łącznie w portach regionalnych (razem z portem Kraków-Balice) zwiększyli przewozy o 502 tys. pasażerów w trzecim kwartale 2018 roku i o 1,498 mln pasażerów po trzech kwartałach 2018 roku, w porównaniu do analogicznych okresów 2017 roku. Razem obaj przewoźnicy mieli w trzecim kwartale 2018 roku udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 55%, czyli o 3 p. p. mniej niż w trzecim kwartale 2017 roku, gdy udział ten wyniósł 58%. Łącznie po trzech kwartałach 2018 roku udział obydwu przewoźników w portach regionalnych wyniósł 61% i spadł w porównaniu do roku ubiegłego, kiedy wynosił 64%. W przypadku Ryanair największe wzrosty ilościowe w portach regionalnych w trzecim kwartale 2018 roku zanotowano na trasach do/z Wielkiej Brytanii, Niemiec i Hiszpanii. W przypadku Wizz Air były to trasy z/do Ukrainy, Niemiec i Portugalii. Wśród innych przewoźników niskokosztowych dużym wzrostem może pochwalić się również Norwegian – o 20 tys. pasażerów w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku, a także przewoźnik flydubai, który rozpoczął od zeszłego kwartału loty na lotnisku Kraków-Balice.

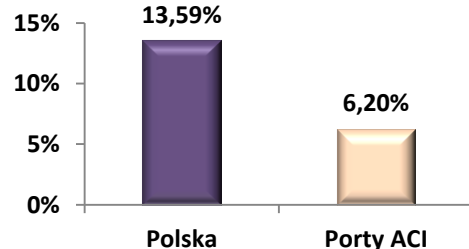
Dynamika całego rynku



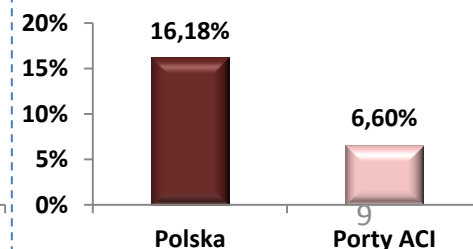
Dynamika portów regionalnych**



Dynamika WAW



Dynamika KRK





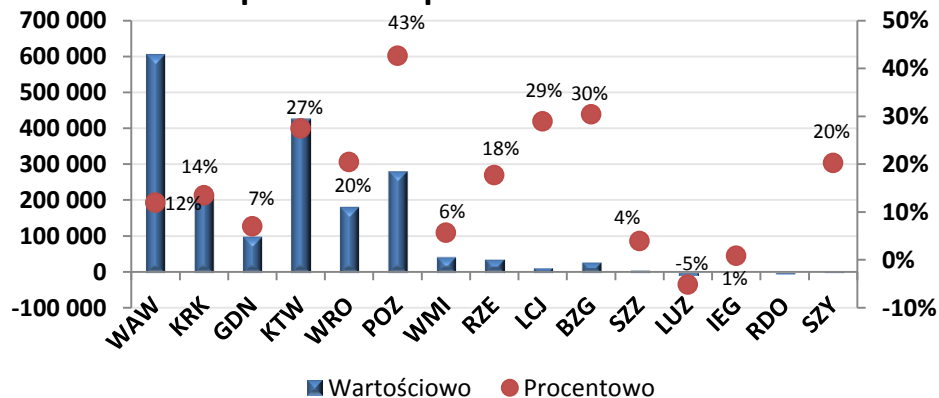
WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

W trzecim kwartale 2018 roku na lotniskach regionalnych nastąpił wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez linie sieciowe o 20% w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku (tyle samo łącznie po trzech kwartałach), spowodowany zwiększeniem oferowania Lufthansy (+77 tys. pasażerów w trzecim kwartale), PLL LOT (+47 tys. pasażerów, głównie na trasach krajowych) oraz KLM (+21 tys. pasażerów). Spadki w tym okresie odnotowały takie linie jak SprintAir (-4,9 tys. pasażerów), czy Arkia Israeli Airlines (-4,3 tys.). Duże wzrosty na lotniskach regionalnych odnotowali przewoźnicy czarterowi – 40% w trzecim kwartale 2018 roku i 46% po trzech kwartałach w porównaniu do analogicznych okresów 2017 roku, na czele z Ryanair Sun (+278 tys. w trzecim kwartale), Enter Air (+138 tys. pasażerów) i Onur Air (+99 tys.).

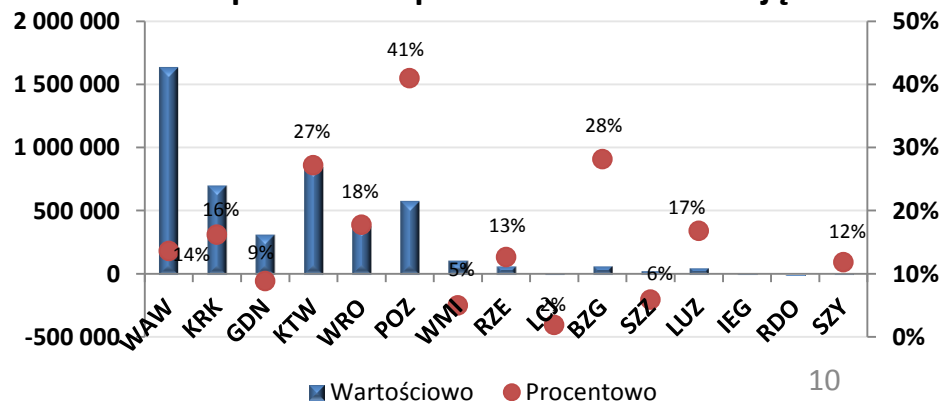
Ponownie poprawiła się także sytuacja portów regionalnych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie. W trzecim kwartale 2018 roku wzrosty odnotowało większość portów z tego przedziału, poza lotniskami Radom-Sadków i Lublin. Taka sytuacja miała miejsce przede wszystkim za sprawą wzrostu oferowania Ryanair, który przewiózł o 31 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku i +102 tys. pasażerów po trzech kwartałach oraz PLL LOT (+21 tys. w kwartale i +72 tys. po trzech kwartałach). łącznie liczba pasażerów na tych lotniskach wzrosła o 83 tys. w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku, a po 9 miesiącach 2018 roku o +223 tys. pasażerów.

Samo lotnisko Chopina w Warszawie wygenerowało w trzecim kwartale 2018 roku 12% wzrost ruchu pasażerskiego w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku (14% po trzech kwartałach). Należy wskazać, że ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była o 7,4 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 ruch regularny (10% wzrostu w kwartale i 14% po trzech kwartałach). Duże wzrosty odnotował również ruch czarterowy – o 23% w kwartale i 13% po 9 miesiącach. Wpływ na wzrosty mieli przede wszystkim przewoźnicy sieciowi (+18% i 543 tys. pasażerów w kwartale oraz +20% i +1,5 mln pasażerów po trzech kwartałach). Przewoźnicy niskokosztowi mieli z kolei 11% spadek (-120 tys. pasażerów) w kwartale i łącznie -9% (-238 tys. pasażerów) po trzech kwartałach, co spowodowane było przede wszystkim wycofaniem się Ryanair z większości lotów krajowych na jesieni 2017. Z kolei przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost o 21% (+184 tys. pasażerów) w trzecim kwartale 2018 roku i 21% (+327 tys. pasażerów) po trzech kwartałach 2018 roku. Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku w trzecim kwartale 2018 roku ponownie zanotował PLL LOT (537 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym kwartale 2017 roku i +1,471 mln pasażerów po trzech kwartałach). Duże wzrosty odnotowały również Ryanair Sun, Wizz Air i Onur Air. Spadek przewozów w trzecim kwartale 2018 roku odnotował w największym stopniu Ryanair, a także (nieistniejący już) Air Berlin oraz Eurowings.

Zmiana przewozów pasażerskich – III kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



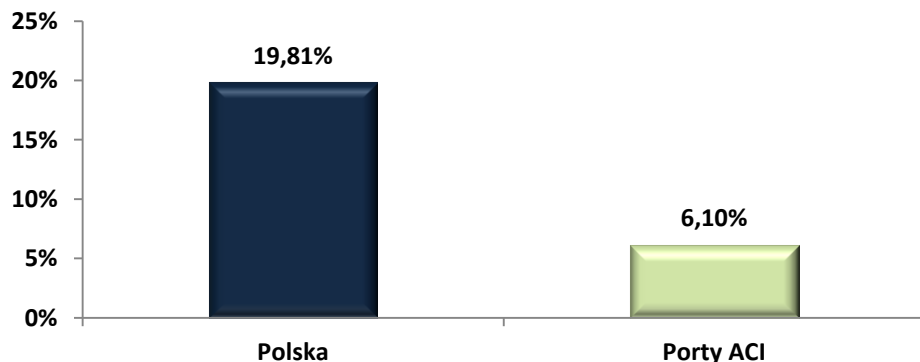


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE –PORÓWNANIE ACI

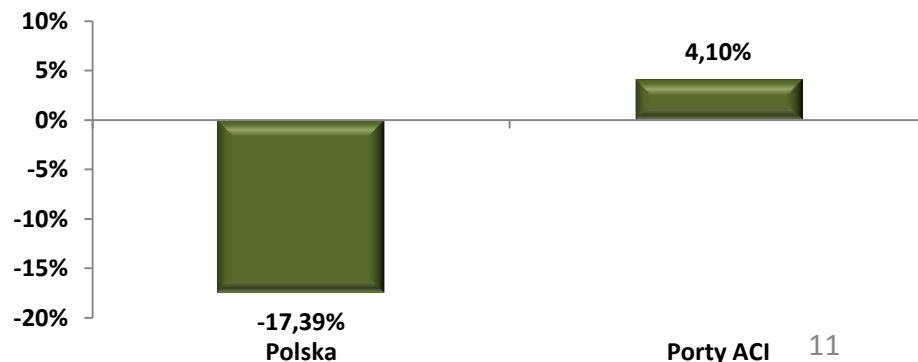
Po trzech kwartałach 2018 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+20% w stosunku do analogicznego okresu 2017 r.) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 13,7 p. p. więcej), podczas gdy w samym trzecim kwartale 2018 roku wzrost ten wyniósł 19%. Liczba operacji w trzecim kwartale wzrosła o ok. 18%, podczas gdy po trzech kwartałach – 17%. Do wzrostu w ruchu międzynarodowym w trzecim kwartale 2018 roku przyczyniły się zarówno przewozy regularne (+1,41 mln w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku), jak i przewozy czarterowe (+814 tys. pasażerów więcej). Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje od lat Ryanair, który odnotował wzrost pod względem ilościowym o 437 tys. pasażerów w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku, a +1,25 mln pasażerów po trzech kwartałach. Większe wzrosty w tym okresie odnotował jednak PLL LOT (+538 tys. w trzecim kwartale i +1,42 mln po trzech kwartałach), a na trzecim miejscu był Wizz Air (+312 tys. w samym kwartale i +1,02 mln po 9 miesiącach). Średnia wielkość samolotów zwiększyła się o 4 miejsca w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku, podobnie po trzech kwartałach. Oferowanie w trzecim kwartale, a także po trzech kwartałach 2018 roku wzrosło o 21%. Z kolei wskaźnik LF wyniósł 91% w trzecim kwartale i 87% po 9 miesiącach 2018 roku. Obydwie wartości oznaczają spadek o niecały 1 p. p. w porównaniu z analogicznymi okresami 2017 roku.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych po trzech kwartałach 2018 roku kształtowała się na znacznie niższym poziomie niż w portach ACI Europe – spadek o 17%, czyli -21 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 trzecim kwartale spadek ten wyniósł prawie 21%. Liczba operacji spadła o 9% w trzecim kwartale 2018 roku i 8% po trzech kwartałach, w stosunku do analogicznych okresów 2017 roku. Średnia wielkość samolotów w trzecim kwartale 2018 roku, w porównaniu z analogicznym okresem 2017 roku, spadła o 8 miejsc (tylko samo po trzech kwartałach), a oferowanie spadło o 17% (-15% po 9 miesiącach). Wskaźnik LF wyniósł z kolei 78%, co dało spadek o 4 p. p. w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku, podczas gdy po 9 miesiącach LF wyniósł 75% - oznacza to spadek o 1 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2017 roku. Liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na rynku krajowym w trzecim kwartale 2018 roku pozostał PLL LOT, który osiągnął również największy wzrost (+45 tys. pasażerów i +267 tys. po trzech kwartałach). Największe spadki w ruchu krajowym odnotował Ryanair (-312 tys. pasażerów w kwartale, spadek ponad 850 tys. po trzech kwartałach).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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

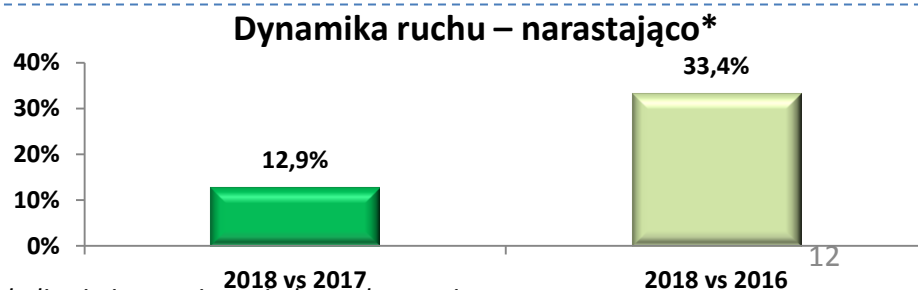
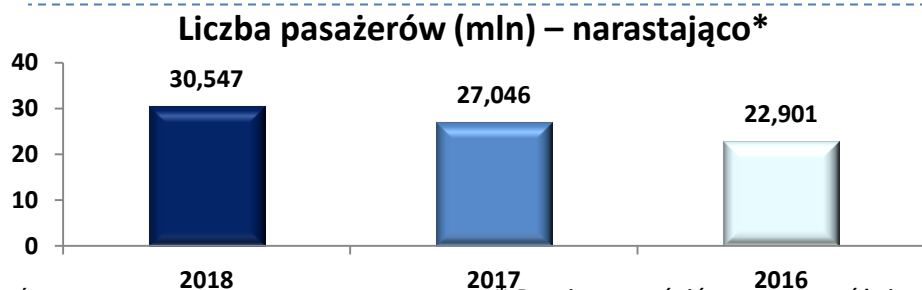
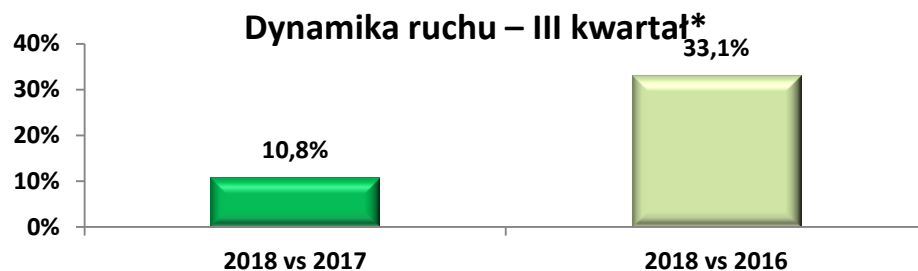
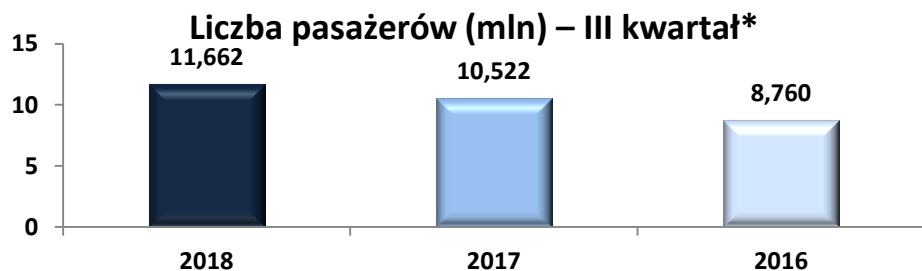


PRZEWOZY REGULARNE

W trzecim kwartale 2018 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 1,1 mln pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się na prawie 11% wzrost ruchu. Łącznie po 9 miesiącach w ruchu tym doszło do niemal 13% wzrostu w porównaniu z trzema pierwszymi kwartałami 2017 roku. Najbardziej popularnym kierunkiem w ramach przewozów regularnych w trzecim kwartale i po trzech kwartałach pozostała Wielka Brytania, należy jednak podkreślić, że największe wzrosty ilościowe w kwartale wystąpiły ponownie w przypadku Ukrainy – o ponad 145 tys. i 369 tys. po 9 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 Norwegii. Największe wzrosty na trasach do/z Niemiec odnotowali w trzecim kwartale 2018 roku PLL LOT, a następnie Lufthansa i Ryanair. W przypadku Włoch najbardziej popularne okazały się linie niskokosztowe, natomiast dla Norwegii – PLL LOT, Wizz Air i Ryanair. Do największych spadków doszło w przypadku Irlandii, w związku z zawieszeniem od stycznia tego roku połączenia do Dublinia przewoźnika Aer Lingus.

W trzecim kwartale 2018 roku do spadków w ruchu regularnym doszło tylko w przypadku portów Lublin (w związku z zamknięciem bazy Wizz Air) i Radom-Sadków.

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy LCC w trzecim kwartale 2018 roku posiadali 59% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 38% (3% należy do przewoźników czarterowych, którzy zaczęli również oferować bilety na tego typu przewozy). Po 9 miesiącach natomiast udział przewoźników niskokosztowych wynosił 61%, sieciowych 37%, natomiast czarterowych – 2%. W porównaniu do analogicznych okresów roku 2017 oznacza to nieznaczny spadek udziałów przewoźników niskokosztowych, na korzyść przewoźników sieciowych.



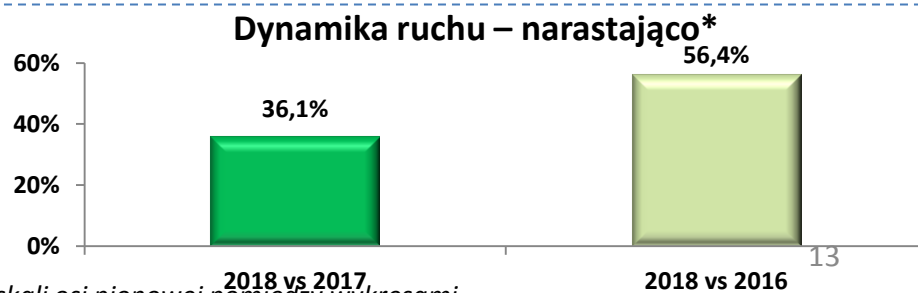
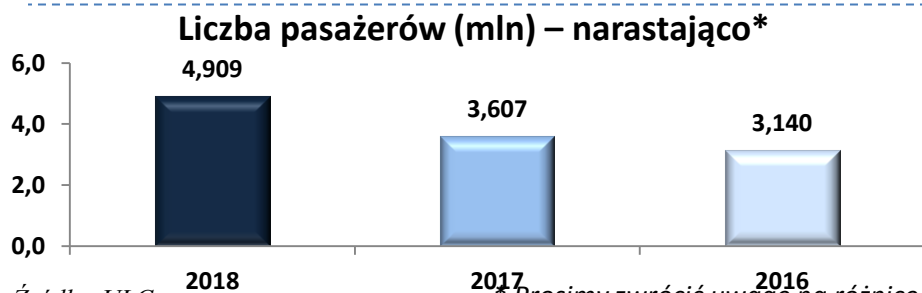
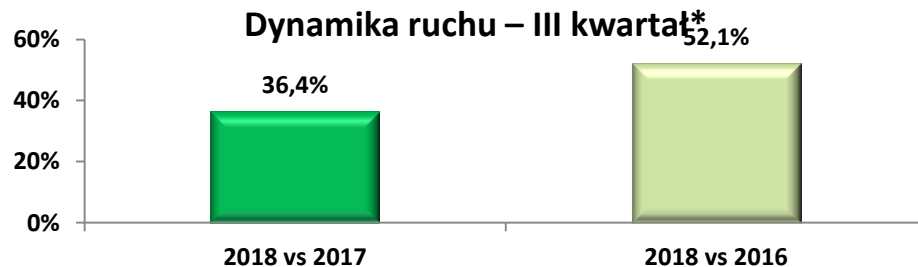
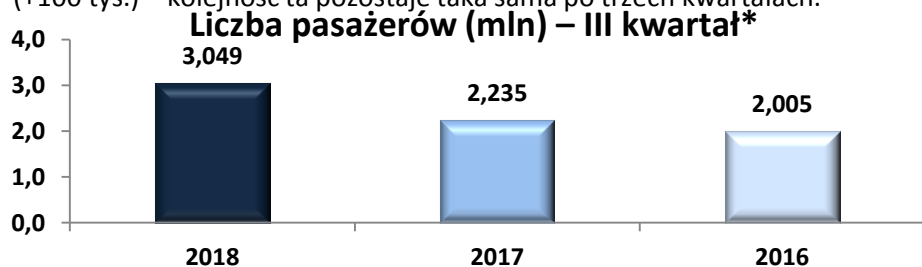


PRZEWOZY CZARTEROWE

W trzecim kwartale 2018 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 813 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się na aż 36% wzrost (tyle samo po trzech kwartałach roku 2018). Najpopularniejszym kierunkiem w trzecim kwartale, podobnie jak w analogicznym okresie poprzedniego roku, była Grecja, jednak największy wzrost ilościowy odnotowano w przypadku Turcji (302 tys. pasażerów więcej niż w III kw. 2017 r., +482 tys. po trzech kwartałach). Drugi największy wzrost był w przypadku wspomnianej już Grecji, a następnie Bułgarii i Tunezji. Kierunki dalekodystansowe z kolei odnotowały w trzecim kwartale wzrost o 7%, odwracając trend z poprzednich kwartałów, ale nadal wykazują spadek, o -10%, po trzech kwartałach. Spadki widać także w przypadku Bliskiego Wschodu (spadek o 75% w kwartale i 51% po trzech kwartałach), szczególnie na kierunkach do Izraela oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich, gdzie ruch został przejęty przez przewoźników regularnych, takich jak Ryanair, flydubai, Qatar Airways, czy PLL LOT.

Najpopularniejsze kierunki wakacyjne znajdujące się w ofercie przewoźników niskokosztowych to Hiszpania, Włochy i Malta. Tego typu ruch zwiększył się w trzecim kwartale 2018 roku o 23%, a po trzech kwartałach o 28%. Liderem pod względem kierunków wakacyjnych wśród przewoźników niskokosztowych pozostał Ryanair, choć to Wizz Air osiągnął większy wzrost na tych połączeniach.

Wzrosty w przewozach czarterowych zanotowało w największym stopniu lotnisko Katowice-Pyrzowice, a następnie Poznań-Ławica oraz Warszawa im. Chopina. Spadek w trzecim kwartale odnotowały porty Kraków-Balice oraz Lublin. Wśród przewoźników liderem na rynku, podobnie jak w trzecim 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 9 miesiącach, jednakże pewna część jego przewozów zaliczana jest obecnie do lotów regularnych. Największy wzrost w przewozach czarterowych w trzecim kwartale 2018 roku odnotował Ryanair Sun (+388 tys. pasażerów), a następnie Onur Air (+137 tys.) i Enter Air (+100 tys.) – kolejność ta pozostaje taka sama po trzech kwartałach.

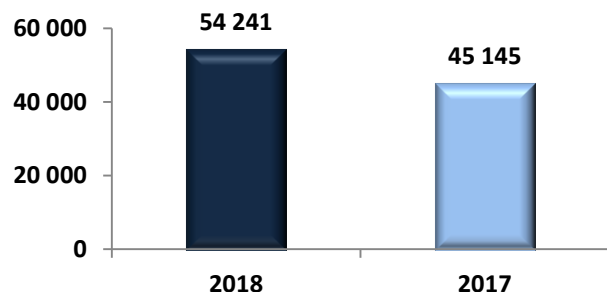




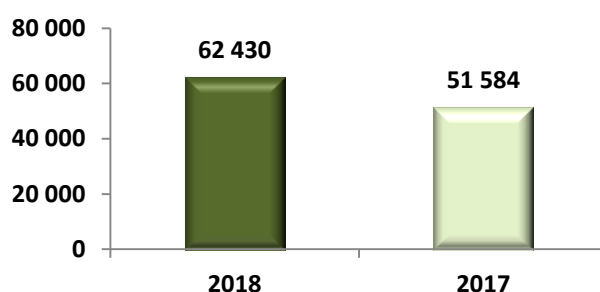
RPKM, ASKM, LF – PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

Po trzech kwartałach 2018 roku polski rynek ponownie odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do wzrostu liczby pasażerów, do czego przyczyniło się w głównej mierze wydłużenie średniej długości odcinka lotu o ok. 59 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 niemal 1 p. p. wskaźnik RPKM. Z kolei współczynnik wypełnienia miejsc LF spadł o 0,6 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2017 roku. Średnia liczba osób przypadająca na rejs zwiększyła się o 3 w porównaniu z pierwszymi 9 miesiącami 2017 roku i wyniosła 122 pasażerów. Co prawda przewoźnicy zdołali trochę mniej skutecznie wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym, niemniej jednak ta różnica była stosunkowo niewielka.

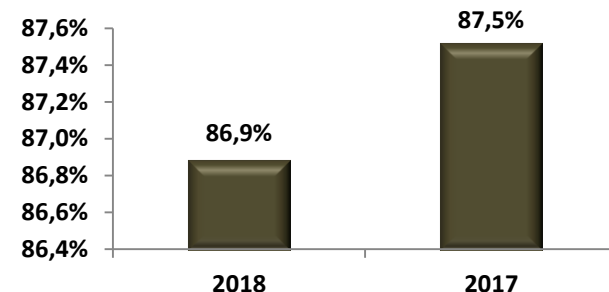
RPKM (mln) – narastająco*



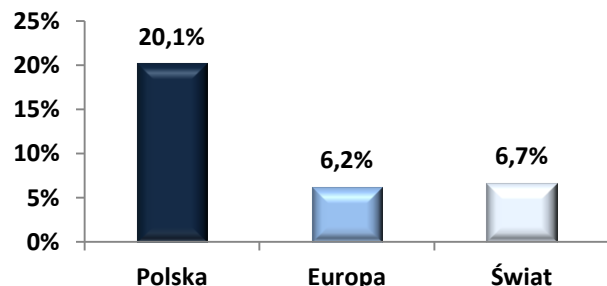
ASKM (mln) – narastająco*



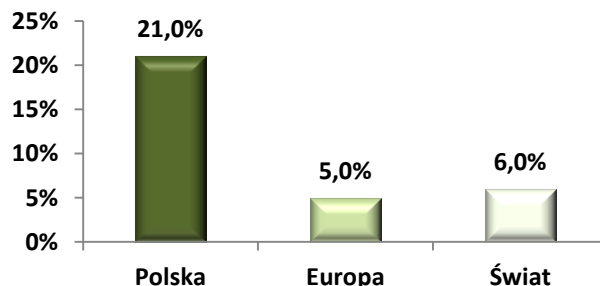
LF – narastająco*



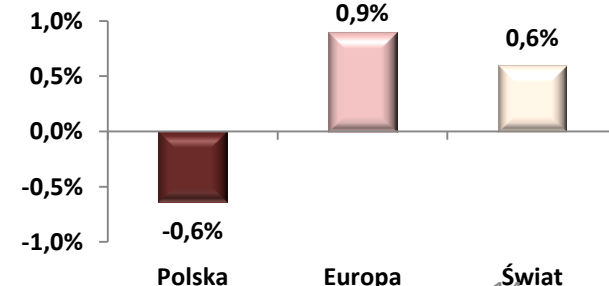
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

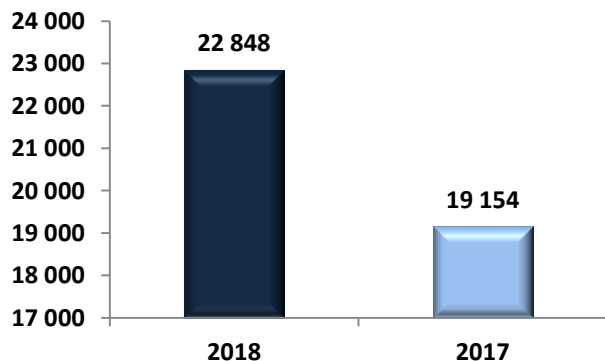




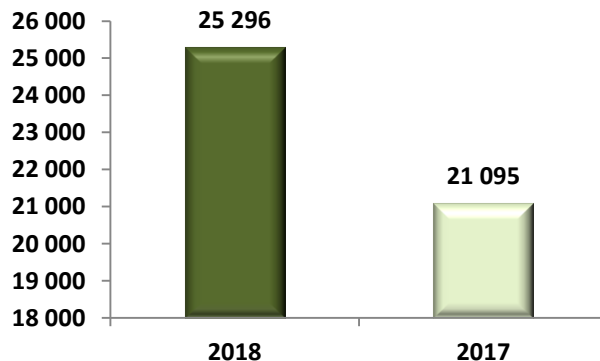
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W trzecim kwartale 2018 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich mierzona wskaźnikiem RPKM była wyższa od dynamiki wzrostu oferowania (RPKM wzrósł o 19%, natomiast oferowanie o 16%) w stosunku do trzeciego kwartału 2017 roku. Współczynnik LF z kolei spadł o 0,5 p. p. w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Średnia długość odcinka lotu wzrosła natomiast o ok. 46 kilometrów, a średnia liczba osób przypadających na rejs – o 2 miejsca, osiągając poziom 131 pasażerów na rejs.

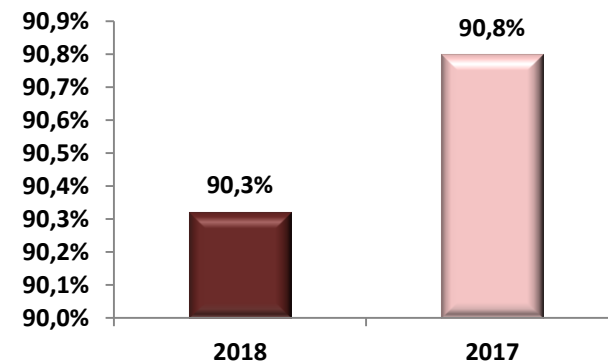
RPKM (mln) – III kwartał*



ASKM (mln) – III kwartał*



LF – III kwartał*



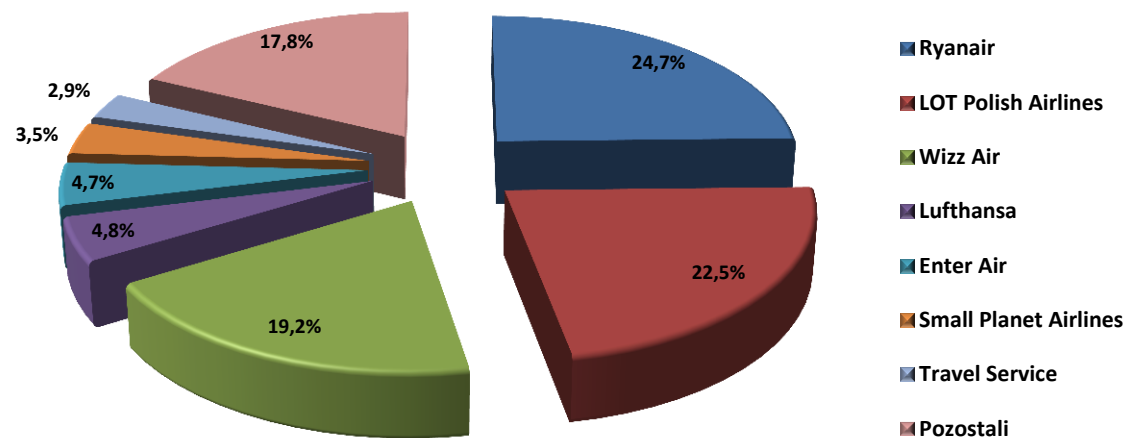


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

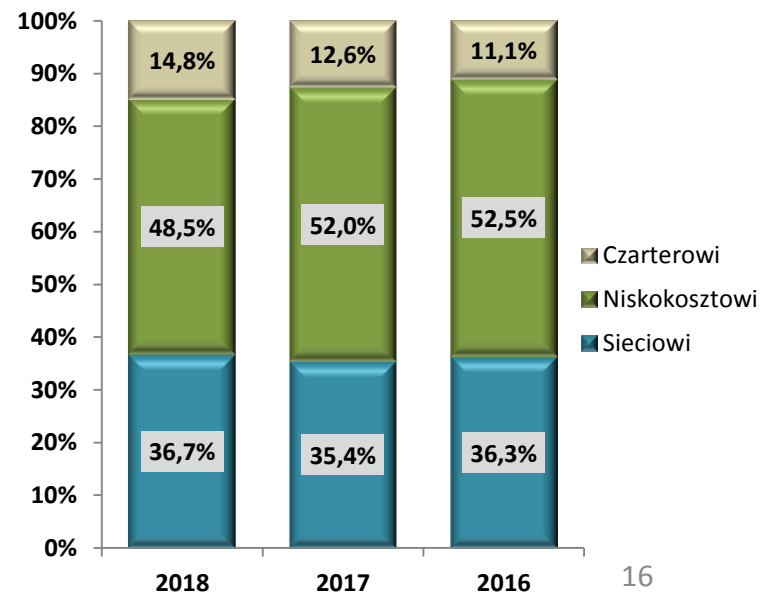
Po trzech kwartałach 2018 roku w Polsce doszło do pewnej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach wzrostu przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Najdynamiczniej rozwijali się przewoźnicy czarterowi, którzy odnotowali 36% wzrost w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2017 roku, a następnie przewoźnicy sieciowi (+20%). Przewoźnicy niskokosztowi, choć w dalszym ciągu posiadają największy udział w rynku, odnotowali najniższy wzrost w przewozach w porównaniu do analogicznego okresu 2017 roku (8%). W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników sieciowych, jak i czarterowych (o ok. 2 p. p. w obydwu przypadkach).

Największy, tj. 24,7% 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 pierwszych trzech kwartałów 2017 roku miał PLL LOT (+1,691 mln pasażerów), a następnie Wizz Air (+1,018 mln) i Ryanair Sun (+556 tys.). W dalszej kolejności wysokie przyrosty ruchu odnotowały także Ryanair, Enter Air i Onur Air. Największe spadki wystąpiły w przypadku Air Berlin, który zaprzestał działalności, a następnie Eurowings (zmniejszenie oferowania do Dusseldorfu) i Corendon Airlines (wycofanie się z Polski).

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

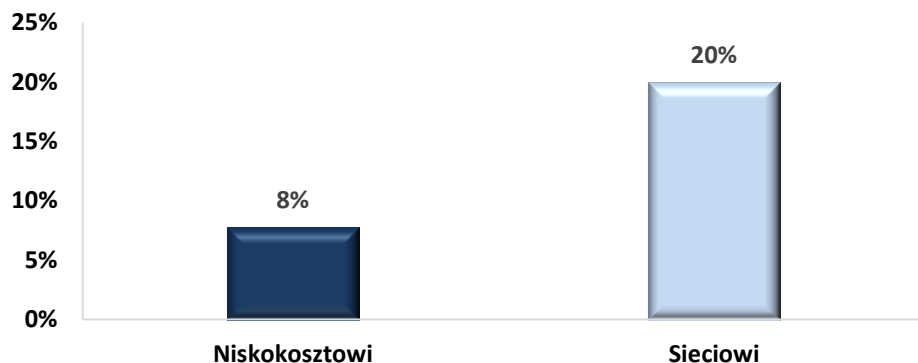
Liderem wśród przewoźników niskokosztowych w trzecim kwartale 2018 roku pozostał Ryanair. Przewoźnik ten przewiózł ponad 3,1 mln pasażerów, co daje 124 tys. wzrostu ilościowego w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku. Jest to jednak wzrost w wysokości tylko 4%. Przyczyną tej stosunkowo niskiej dynamiki było głównie zawieszenie połączeń krajowych z Warszawy do Gdańska i Wrocławia, co widać również w wynikach za trzy kwartały. Drugi największy przewoźnik niskokosztowy, tj. Wizz Air, przewiózł ponad 2,6 mln pasażerów w trzecim kwartale 2018 roku i to on odnotował największy wzrost ilościowy w porównaniu z trzecim kwartałem 2017 roku – 311 tys. pasażerów. Przewoźnik rozwijał się najszybciej w portach Katowice-Pyrzowice, im. Chopina w Warszawie i Wrocław-Strachowice.

W przypadku przewoźników sieciowych, w trzecim kwartale 2018 roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT (3,1 mln). Przewoźnik odnotował także największy wzrost ilościowy (+584 tys. pasażerów w stosunku do trzeciego kw. 2017 r.). Podobnie jak w poprzednich okresach, było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania, a także otwarcia nowych tras, np. do Singapuru, czy też Oslo.

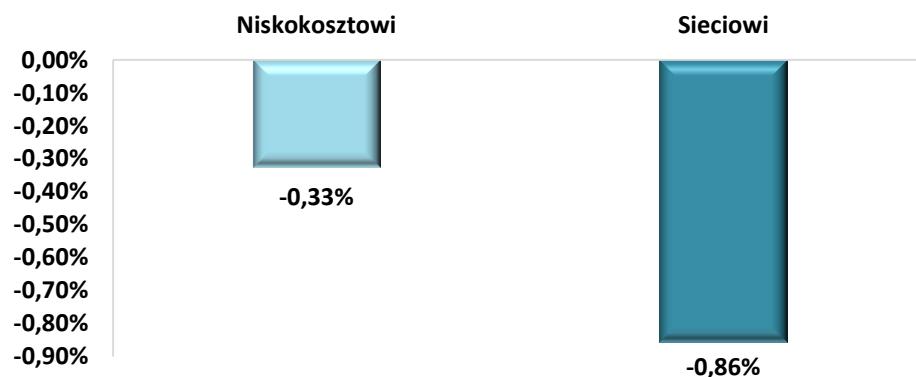
Drugi największy ilościowy przyrost przewozów miała Lufthansa, a następnie Bulgaria Air i Ukraine International Airlines. Największe ilościowe spadki w porównaniu do trzeciego kwartału 2017 roku odnotowały Aer Lingus, Brussels Airlines i Aeroflot.

Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o zaledwie 0,5 p. p. w trzecim kwartale 2018 roku w stosunku do analogicznego okresu 2017 roku, podobnie jak po 9 miesiącach, podczas gdy LF spadł o 0,3 p. p. w kwartale i tyle samo po trzech kwartałach. Dla przewoźników sieciowych S/F spadł o 2,5 p. p. i o 0,9 p. p. po trzech kwartałach, a LF spadł o 1,3 p. p. w trzecim kwartale i o prawie 0,9 p. p. po trzech kwartałach.

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 wraz z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 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 wraz z uwzględnieniem analogicznych okresów z 2 poprzednich 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 analogicznych okresów z 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 w minionych kwartałach we wszystkich polskich portach lotniczych z europejskimi portami zrzeszonymi w ACI
- **Dynamika portów regionalnych** – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w minionych kwartałach 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 o ruchu w przedziale 10-25 mln pasażerów rocznie) w minionych kwartałach w danym roku
- **Dynamika KRK** - wykres porównuje dynamikę ruchu w porcie Kraków-Balice z porównywalnymi portami zrzeszonymi w ACI (porty o ruchu w przedziale 5-10 mln pasażerów rocznie) w minionych kwartałach w danym roku



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