



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W PIERWSZYM PÓŁROCZU 2019 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, listopad 2019 r.



SPIS TREŚCI

- Slajd 3 – Słowniczek
- Slajd 4-5 – Podsumowanie
- Slajd 6 – Przewozy pasażerskie łącznie
- Slajd 7 – Operacje pasażerskie łącznie
- Slajd 8 – Przewozy cargo
- Slajd 9 – Sezonowe zmiany przewozów
- Slajd 10 – Wyniki portów – porównanie ACI Europe
- Slajd 11 – Wyniki portów – indywidualne
- Slajd 12 – Przewozy krajowe i międzynarodowe – porównanie ACI
- Slajd 13 – Przewozy regularne
- Slajd 14 – Przewozy czarterowe
- Slajd 15 – RPKM, ASKM, LF – porównanie z danymi IATA
- Slajd 16 – RPKM, ASKM, LF kwartalnie
- Slajd 17 – Przewoźnicy – modele biznesowe
- Slajd 18 – Porównanie przewozów LCC i sieciowych
- Slajd 19-21 – Opisy wykresów



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



PODSUMOWANIE

W pierwszej połowie roku 2019 można było zaobserwować mniejsze tempo rozwoju transportu lotniczego w porównaniu do lat 2017 i 2018. Niemniej jednak odnotowano wzrosty zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów i cargo lotniczego, a także w liczbie operacji lotniczych. Podobnie wzrosty odnotowano również w drugim kwartale 2019 roku. Polski rynek przewozów lotniczych wciąż wykazuje bardzo dobre wyniki na tle rynków europejskich i światowych. Wzrost przewozów odnotowano w ruchu regularnym, jednakże w ruchu czarterowym odnotowano umiarkowane spadki. Po raz kolejny bardzo dobre wyniki odnotowały Polskie Linie Lotnicze LOT, które osiągnęły największy spośród wszystkich przewoźników wzrost liczby pasażerów w pierwszej połowie 2019 roku oraz w samym drugim kwartale tego roku. Duża część portów lotniczych odnotowała dodatnią dynamikę ruchu w omawianym okresie. Największe wzrosty ilościowe wśród portów lotniczych wykazało lotnisko Kraków-Balice, które pochwalić się może również osiągnięciem dynamiki wzrostu na znacznie wyższym poziomie niż porty lotnicze ACI obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie.

Przewozy pasażerskie w Polsce w pierwszej połowie 2019 roku wzrosły o ponad 7%, a w drugim kwartale o prawie 8% w porównaniu z analogicznymi okresami 2018 roku. Dobrym wynikiem ruchu pasażerskiego towarzyszyła pozytywna dynamika liczby operacji (+6% w półroczu i 5% w drugim kwartale 2019 roku). Zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 117 do 119 pasażerów w pierwszym półroczu 2019 roku, natomiast w drugim kwartale – z 123 do 125 pasażerów), jednakże średnia wielkość samolotu zmalała o ok. 1 miejsce w obu okresach. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) wzrósł o 1,8 p. p. w porównaniu z pierwszym półroczem roku 2018, a w drugim kwartale wzrósł o 2,4 p. p. Współczynnik LF wzrósł w pierwszej połowie 2019 roku o 1,5 p. p., a w drugim kwartale o 2,7 p. p.

Dodatnią dynamikę odnotowały przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych (+5,8% w pierwszej połowie 2019 roku, pod względem analogicznego okresu roku 2018 roku i 5,9% w drugim kwartale).

Wyniki przewozów pasażerskich zrealizowanych przez polskie porty lotnicze w pierwszym półroczu roku 2019 przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 3,1 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło o 1,3 p. p. lepszy wynik od porównywalnych portów europejskich. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) uzyskały wzrost wyższy o 1,4 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Lotnisko w Krakowie osiągnęło wynik o aż 15,1 p. p. wyższy niż porównywalne porty ACI obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w pierwszej połowie 2019 roku dynamikę w wysokości 7,7% w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, co było wynikiem o 2,3 p. p. wyższym w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe. Wyniki przewozów krajowych zanotowały wzrost o 4%, co dało wynik o 3,6 p. p. wyższy niż wynik portów ACI. W drugim kwartale 2019 roku ruch międzynarodowy wzrósł o prawie 8%, natomiast ruch krajowy również wzrósł o 4%.



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu w ujęciu ilościowym w pierwszej połowie 2019 roku, a także w drugim kwartale, był port lotniczy Kraków-Balice. W dalszej kolejności wysokie wzrosty w półroczu odnotowały lotniska: Chopina w Warszawie, Wrocław-Strachowice, Gdańsk im. L. Wałęsy i Warszawa-Modlin. W drugim kwartale, poza lotniskiem w Krakowie, największe wzrosty ilościowe odnotowały porty: Chopina w Warszawie, Gdańsk im. L. Wałęsy, Wrocław-Strachowice i Katowice-Pyrzowice. Spadki w pierwszym półroczu roku 2019 wystąpiły dla portów: Lublin, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów i Zielona Góra-Babimost, a w drugim kwartale spadki odnotowały powyższe porty, za wyłączeniem Zielonej Góry, a także porty Rzeszów-Jasionka i Bydgoszcz.

W ramach przewozów regularnych w pierwszej połowie 2019 roku najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była ponownie Wielka Brytania, a następnie Niemcy i Włochy, podobnie jak w drugim kwartale. Największe wzrosty odnotowano w przypadku Ukrainy, Niemiec i Wielkiej Brytanii, podczas gdy w drugim kwartale największe wzrosty odnotowano dla Ukrainy, Holandii i Wielkiej Brytanii. Pomimo ogólnie negatywnych wyników w ruchu czarterowym, część kierunków odnotowała wzrosty w liczbie obsłużonych pasażerów. Najpopularniejszym kierunkiem czarterowym w pierwszym półroczu 2019 roku oraz w drugim kwartale tego roku była Turcja. Najwyższe wzrosty przewozów czarterowych w pierwszej połowie roku 2019 nastąpiły na trasach z/do Turcji, Egiptu i Tunezji, natomiast w drugim kwartale Tunezja wyprzedziła Egipt.

W pierwszej połowie 2019 roku polski rynek odnotował niższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, co ma związek ze skróceniem średniej długości odcinka lotu o 13 km. Dynamika ta była wciąż wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku w pierwszym półroczu 2019 roku była wyższa od wyników notowanych na rynku światowym, ale już niższa od tych notowanych na rynku europejskim (wg. danych IATA). Współczynnik wypełnienia miejsc – LF – wzrósł o 1,5 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2018 roku. Jest to wzrost o, odpowiednio, 1 i 0,9 p. p. wyższy od wyników przewoźników w Europie i na świecie.

W omawianych okresach doszło do zmian w strukturze udziałów przewoźników w rynku ze względu na realizowany model biznesowy. Dynamika przewoźników sieciowych w pierwszej połowie 2019 roku wyniosła 12% w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku. Przewoźnicy niskokosztowi, choć w dalszym ciągu posiadają największy udział w rynku, odnotowali niższą dynamikę wzrostu przewozów – 6% w porównaniu do pierwszego półrocza 2018 r. Przewoźnicy czarterowi odnotowali natomiast spadek w wysokości 1% w porównaniu do pierwszej połowy 2018 roku. W związku z tym, udział przewoźników sieciowych w rynku wzrósł o prawie 2 p. p., natomiast spadł udział zarówno przewoźników niskokosztowych, jak i czarterowych. Najwięcej pasażerów i największe wzrosty ilościowe w pierwszej połowie 2019 roku wśród przewoźników LCC odnotował Ryanair, a następne wzrosty odnotowały easyJet, Norwegian 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 pierwszym półroczu 2019 roku miały Lufthansa, KLM i Ukraine International Airlines.

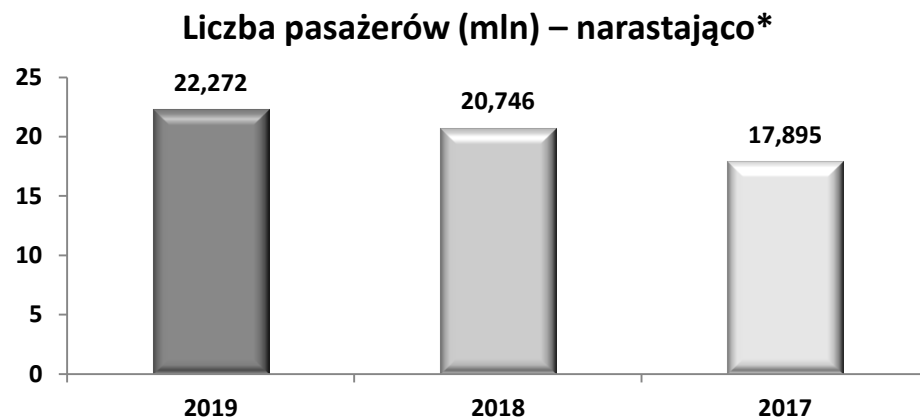
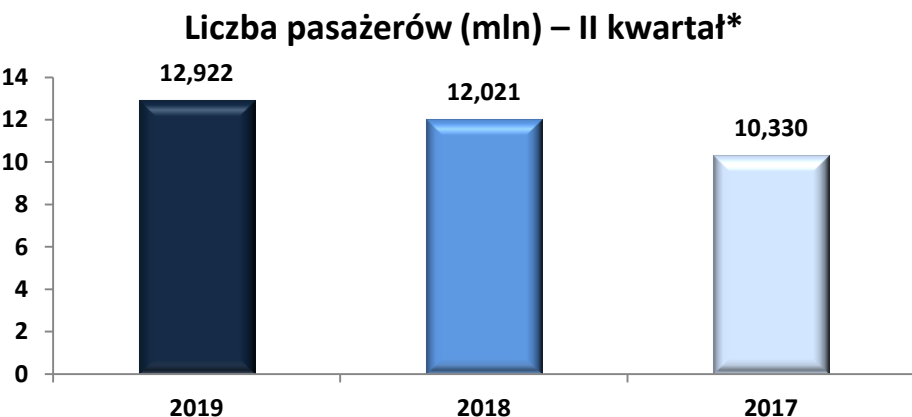


PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszym półroczu 2019 roku prawie 22,3 mln pasażerów i osiągnęły ponad 7% wzrost w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku. W samym drugim kwartale 2019 roku wzrost ten wyniósł już prawie 8%. Są to nadal wyniki gorsze niż w pierwszej połowie roku 2018, gdy wzrost liczby przewiezionych pasażerów wynosił 16%.

Zarówno w pierwszym półroczu, jak i w samym drugim kwartale 2019 roku odnotowany został spadek średniej długości odcinka lotu w stosunku do analogicznych okresów roku 2018. Dla półrocza spadek ten wyniósł 13 km, natomiast w drugim kwartale – 17 km. Liczba operacji pasażerskich zwiększyła się o 6% w pierwszym półroczu 2019 roku, a w drugim kwartale – o 5% w porównaniu do tych samych okresów 2018 roku. Tutaj również widać spowolnienie dynamiki wzrostu, podobnie jak w przypadku liczby pasażerów.

W pierwszym półroczu bieżącego roku odnotowano 5% wzrost oferowania w stosunku do pierwszego półrocza 2018 r., podczas gdy w drugim kwartale wzrost ten wyniósł 4%. Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wzrósł o 1,8 punktu procentowego w pierwszym półroczu 2019 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku i wyniósł 83% (odpowiednio 2,4 p. p. i 87% dla samego drugiego kwartału). Współczynnik LF wyniósł z kolei 86% w pierwszym półroczu 2019 roku, czyli wzrósł o 1,5 p. p. w stosunku do pierwszego półrocza 2018 roku. W drugim kwartale 2019 r. LF wyniósł 88%, co oznacza wzrost o 2,7 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku. Wartości tych współczynników wykazywały tendencję spadkową w pierwszych kwartałach roku 2018, a więc obserwujemy odwrócenie trendu.





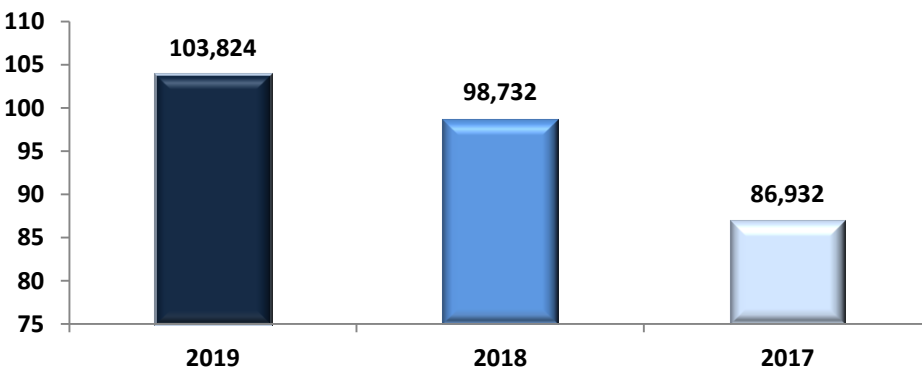
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

W pierwszym półroczu 2019 roku, w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła o 2 pasażerów, podobnie jak w samym drugim kwartale 2019 r. Wartość ta wyniosła 119 pasażerów w półroczu i 125 pasażerów w kwartale.

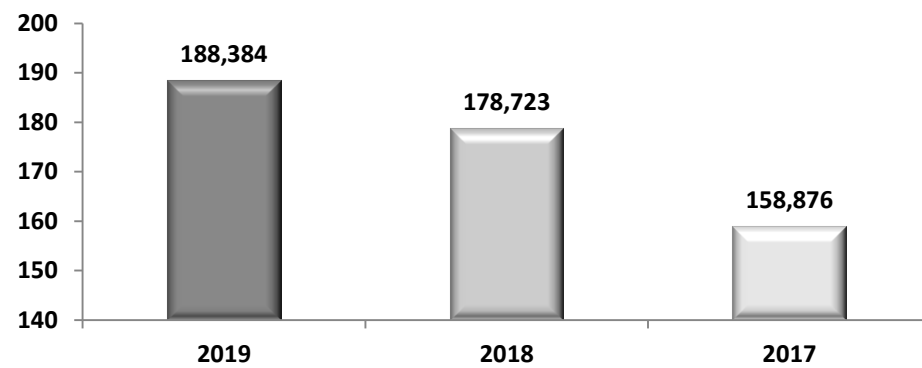
W pierwszym półroczu 2019 roku przewoźnicy niskokosztowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację – o 4 pasażerów więcej niż w pierwszym półroczu 2018 roku, tak samo w drugim kwartale 2019 roku – niż przewoźnicy sieciowi, którzy osiągnęli wzrost o 2 pasażerów zarówno w półroczu, jak i w samym drugim kwartale. Przewoźnicy czarterowi uzyskali w pierwszym półroczu roku 2019 wzrost średniej liczby pasażerów na operację o 7 pasażerów w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, a w drugim kwartale o 8 pasażerów.

W drugim kwartale 2019 roku zaobserwowano dynamikę wzrostu liczby operacji pasażerskich na podobnym poziomie, co w pierwszych trzech miesiącach 2019 roku. W kwietniu i maju dynamika ta wyniosła 7%, w czerwcu – 2% w porównaniu do analogicznych miesięcy roku 2018. W przypadku przewoźników niskokosztowych, liczba operacji w kwietniu wzrosła o 3%, w maju – o 8%, a w czerwcu o 6%. W przypadku przewoźników sieciowych wzrosty te wyniosły kolejno 9, 9 i 5%. Wzrost liczby operacji w kwietniu odnotowali również przewoźnicy czarterowi – o 5%, jednakże już w maju odnotowali spadek w wysokości 8%, a w czerwcu w wysokości 15%.

Liczba operacji (tys.) – II kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



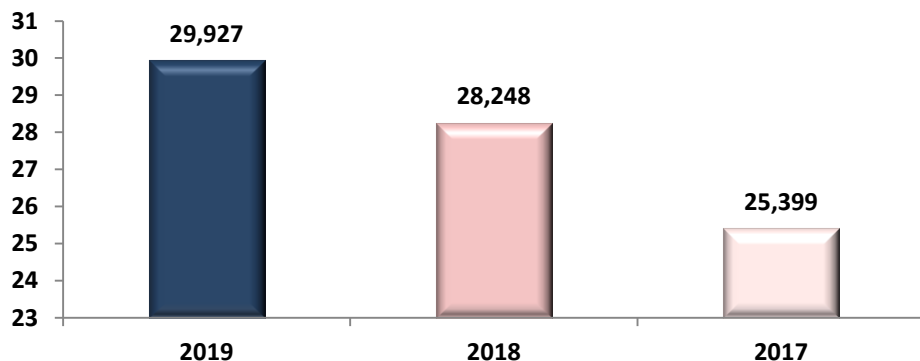


PRZEWOZY CARGO

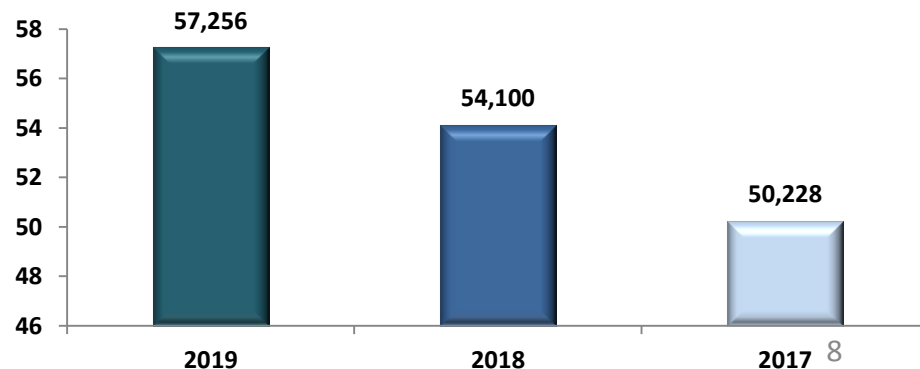
W pierwszym półroczu 2019 roku przewieziono ponad 57 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 5,8% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, podczas gdy w drugim kwartale wzrost ten wyniósł 5,9%, a przewiezione zostało 30 tys. ton. Najpopularniejszymi kierunkami w całym półroczu były Niemcy, Stany Zjednoczone i Katar – tak samo w samym drugim kwartale. Największe wzrosty ilościowe odnotowano w pierwszym półroczu 2019 roku w przypadku Estonii (ponad 1,269 tys. ton wzrostu), Singapuru (+0,802 tys. ton) oraz Iraku (nowy kierunek). W drugim kwartale roku 2019 największe wzrosty odnotowano w przypadku Estonii (+0,622 tys. ton), Iraku (nowy kierunek) i Singapuru (+0,457 tys. ton). W pierwszym półroczu 2019 roku, a także w drugim kwartale 2019 roku, najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 19 tys. ton w półroczu i 10,5 tys. ton w kwartale. Kolejne dobre wyniki w obydwu okresach pod względem tonażu przewiezonego cargo odnotowali DHL i UPS. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do pierwszego półrocza 2018 roku mógł pochwalić się UPS (+2,498 tys. ton i +1,185 ton w drugim kwartale, gdzie również przewoźnik osiągnął największy wzrost), a następnie PLL LOT (+1,167 tys. ton) oraz DHL (+0,849 tys. ton). W drugim kwartale 2019 roku, poza UPS, kolejne wzrosty osiągnęli również przewoźnicy DHL (+0,599 tys. ton) oraz PLL LOT (+0,581 tys. ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, największy tonaż w pierwszym półroczu 2019 roku przewieziono z i do lotniska Chopina w Warszawie – ponad 44 tys. ton, co stanowi 78% całego cargo przewiezonego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. W drugim kwartale z/do portu przewieziono ponad 23,2 tys. ton cargo lotniczego. Lotnisko to może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do pierwszego półrocza 2019 roku – o prawie 1,6 tys. ton, co stanowiło 3,7% wzrost (w drugim kwartale wzrost ten wyniósł 0,354 tys. ton i 1,5%). Drugie pod względem ilości przewiezonego cargo było lotnisko w Katowicach (8,3 tys. ton w całym półroczu i 5,4% wzrostu, 4,2 tys. ton w drugim kwartale), a następnie lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (3,3 tys. ton i 14,6% wzrostu, 1,6 tys. ton w drugim kwartale).

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



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





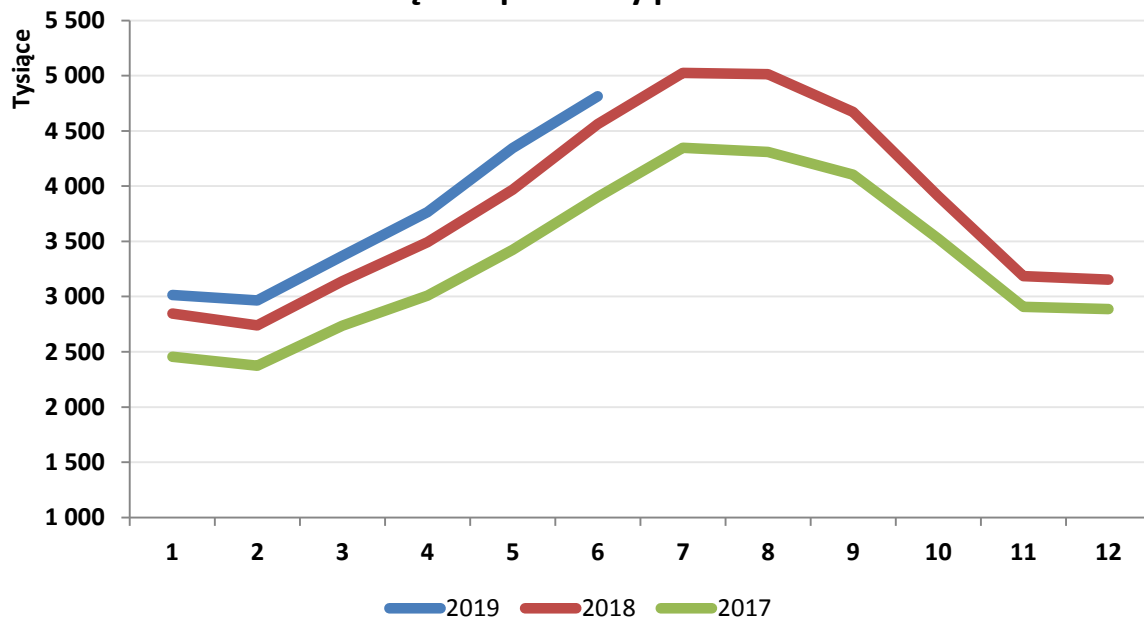
SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W pierwszym półroczu 2019 roku odnotowano wzrost w liczbie obsłużonych pasażerów o 7,4%. W samym drugim kwartale wzrost ten wyniósł 7,5%. Pokazuje to kontynuację trendu umiarkowanego wzrostu, który zaczął się już w ostatnim kwartale 2018 roku, a na który niewątpliwie wpływ mają kłopoty z samolotami takimi jak Boeing 737 MAX 8, a także spadki w ruchu czarterowym.

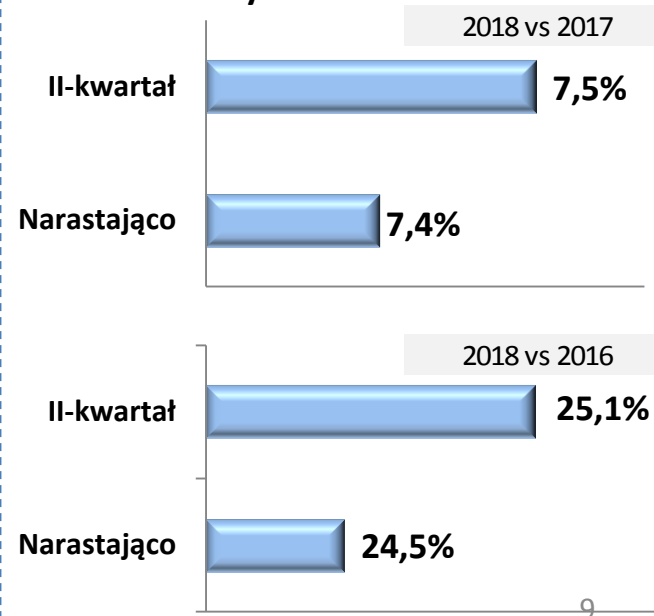
W przypadku ruchu czarterowego, w pierwszym półroczu 2019 roku zaobserwowano spadek w poziomie ruchu mierzonego liczbą pasażerów w wysokości 4,4%, spowodowany średnimi wynikami w pierwszym kwartale i spadkiem w wysokości 6,6% w drugim kwartale. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami drugiego kwartału dynamika mierzona liczbą pasażerów od kwietnia do czerwca względem analogicznych miesięcy 2018 roku wyniosła odpowiednio +3, -5 i -9%. Biorąc pod uwagę typ przewoźnika, dla przewoźników czarterowych zaobserwowano następujące dynamiki: kwiecień +12%, maj -1%, czerwiec -10%. Różnica w wynikach tej pokrewnej klasyfikacji wynika z faktu, że często loty przewoźników czarterowych są klasyfikowane jako regularne, na które bilety wykupują zarówno biura turystyczne, jak i osoby prywatne.

Miesiące drugiego kwartału 2019 roku przyniosły ponownie wzrost w ruchu regularnym. Jego miesięczna dynamika kształtowała się w kwietniu na poziomie +8%, w maju +11%, a w czerwcu +9%. W całym półroczu był to wzrost 8,5%, natomiast w drugim kwartale +9,5%. Po wykluczeniu przewoźników czarterowych z tej statystyki, dynamika ta wyniosła +8% w kwietniu i czerwcu oraz 11% w maju.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*



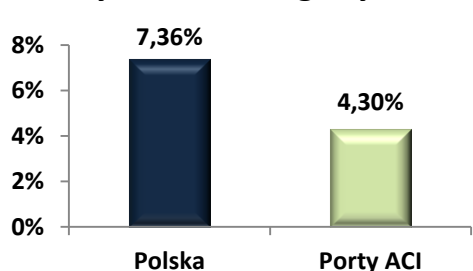


WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

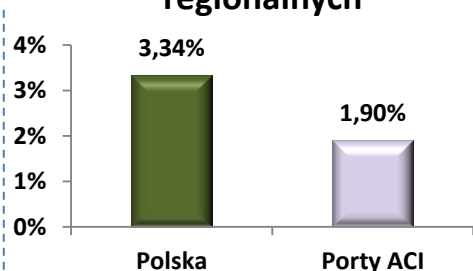
Dynamika ruchu w polskich portach lotniczych w pierwszym półroczu 2019 roku przewyższyła wyniki portów ACI Europe o 3,1 p. p. Ponadto, porty regionalne poniżej 5 mln pasażerów rocznie łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe o 1,4 p. p. Lotnisko Kraków-Balice osiągnęło znacznie wyższą dynamikę (o 15,1 p. p.) niż lotniska z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5 a 10 mln pasażerów rocznie w klasyfikacji ACI. Ruch w tym porcie wzrósł w pierwszym półroczu 2019 roku o ponad 19%, co jest jednoznaczne z obsłużeniem dodatkowych 615 tys. pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego. W drugim kwartale port osiągnął wzrost o aż 22% (+389 tys. pasażerów), co stawia go na pierwszym miejscu pod względem wzrostu liczby przewiezionych pasażerów pomiędzy pierwszym półroczem 2019 i 2018, a także pomiędzy drugimi kwartałami obydwu lat. Wśród mniejszych portów regionalnych liderem było lotnisko Wrocław-Strachowice, które w pierwszej połowie 2019 roku odnotowało wzrost ilościowy o 146 tys. pasażerów, co dało 10% wzrost w stosunku do pierwszego półrocza 2018 roku (+58 tys. pasażerów i 7% wzrostu w drugim kwartale 2019 roku). Następne było lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy, które obsłużyło w pierwszej połowie 2019 roku o ponad 136 tys. pasażerów więcej (+6%) niż w tym samym okresie poprzedniego roku (+119 tys. pasażerów i 9% wzrostu w drugim kwartale). Kolejny pod względem wzrostów w pierwszym półroczu roku 2019 roku był port lotniczy Warszawa-Modlin z wynikiem +76 tys. pasażerów (wzrost o 5%) oraz w drugim kwartale 2019 roku wzrost o 41 tys. pasażerów i +5%. Spadki w pierwszej połowie roku 2019 odnotowały porty lotnicze Lublin (głównie na skutek zamknięcia bazy Wizz Air oraz zlikwidowania przez Ryanair połączenia do Londynu), Poznań-Ławica (również na skutek zamknięcia bazy Wizz Air oraz ograniczenia oferty lotów czarterowych), Szczecin-Goleniów (na skutek spadku oferowania Ryanair, a w szczególności zamknięcia połączenia do Warszawy), a także Zielona Góra-Babimost. W drugim kwartale spadki odnotowały powyższe porty, poza Zieloną Górą, oraz porty Rzeszów-Jasionka i Bydgoszcz, w obydwu przypadkach głównie za sprawą spadku oferowania i zamykania niektórych połączeń Ryanair.

Pomimo znacznego spadku oferowania, przewoźnicy niskokosztowi, a zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, mają nadal bardzo duży wpływ na ruch w regionalnych portach lotniczych. Obaj wymienieni powyżej przewoźnicy w portach regionalnych (razem z portem Kraków-Balice) zwiększyli przewozy łącznie o 336 tys. pasażerów w pierwszym półroczu 2019 r. i o 299 tys. pasażerów w drugim kwartale 2019 roku, w stosunku do analogicznych okresów 2018 roku. Razem obaj przewoźnicy mieli w pierwszym półroczu 2019 roku udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 64%, czyli o 2 p. p. mniej niż w pierwszej połowie 2018 roku, gdy udział ten wyniósł 66%. W drugim kwartale 2019 roku udział obydwu przewoźników w portach regionalnych wyniósł 61% i spadł o 1 p. p. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Ryanair odniósł największe wzrosty ilościowe w portach regionalnych w drugim kwartale 2019 roku na trasach do/z Ukrainy, Włoch i Chorwacji. W przypadku Wizz Air były to trasy z/do Ukrainy, Wielkiej Brytanii i Norwegii. Wśród innych przewoźników niskokosztowych duży wzrost w drugim kwartale roku 2019 osiągnął przewoźnik Lauda, a także Blue Panorama Airlines i Norwegian.

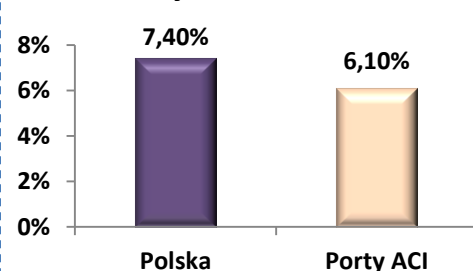
Dynamika całego rynku



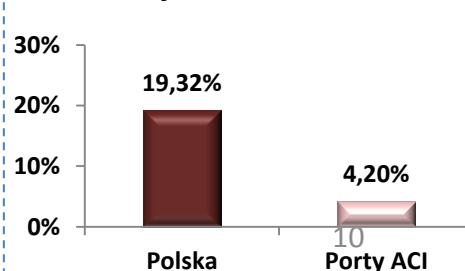
Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW



Dynamika KRK



Źródło: ULC i ACI Europe * Dynamika portów regionalnych poniżej 5 mln pasażerów rocznie – nie obejmuje portu Kraków-Balice



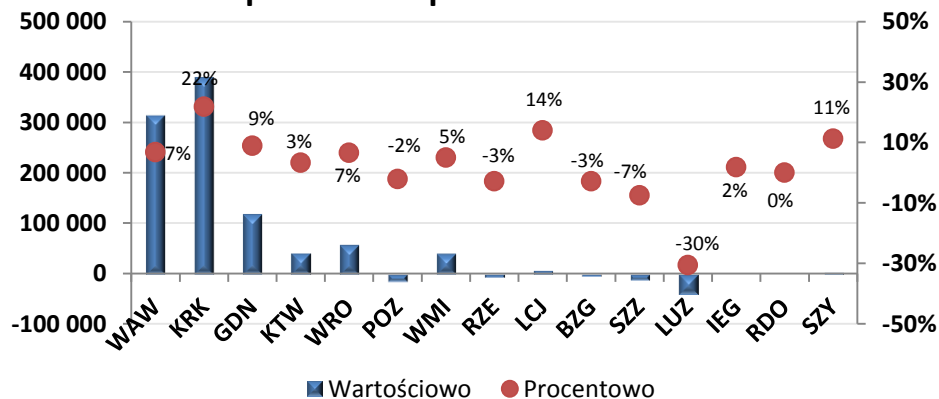
WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

W pierwszej połowie 2019 roku, a także w samym drugim kwartale, na lotniskach regionalnych nastąpił wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez linie sieciowe o 13% w porównaniu do analogicznych okresów 2018 roku, spowodowany zwiększeniem oferowania PLL LOT (+108 tys. pasażerów w półroczu i +67 tys. w drugim kwartale), Lufthansy (+75 tys. pasażerów w półroczu i +18 tys. w drugim kwartale) oraz KLM (+43 tys. pasażerów w półroczu i +27 tys. w drugim kwartale). Spadki w tym okresie odnotowały takie linie jak BMI Regional, czy AlMasria Universal Airlines. Nieznaczny wzrost w pierwszym półroczu 2019 roku na lotniskach regionalnych odnotowali przewoźnicy czarterowi – 2%, ale już w drugim kwartale wystąpił w tej kategorii spadek o 1% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku. Wzrosty w półroczu odnotowali Ryanair Sun (+124 tys. w półroczu i w drugim kwartale), Enter Air (+98 tys. pasażerów w półroczu i +43 tys. w drugim kwartale) oraz Onur Air (+41 tys. w półroczu i +40 tys. w drugim kwartale).

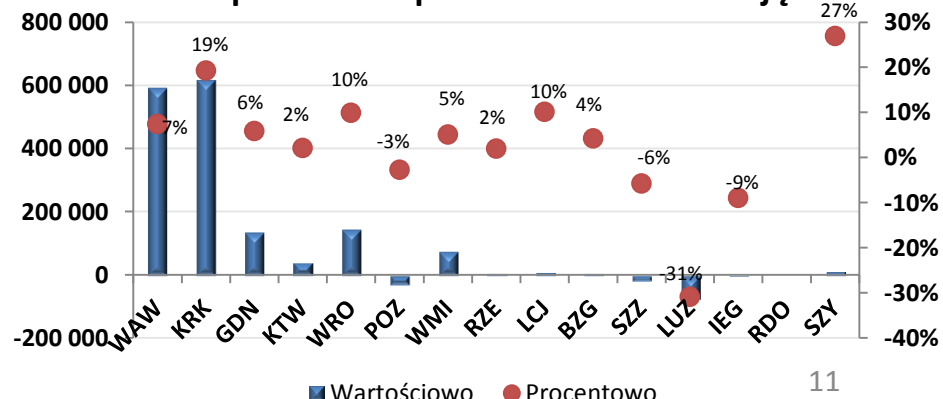
Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w pierwszej połowie 2019 roku spadek liczby pasażerów o 4% (-53 tys. pasażerów) w porównaniu z pierwszym półroczem 2018 roku, a w drugim kwartale 2019 roku już -7% (spadek o ok. 49 tys. pasażerów). Spadki w pierwszej połowie roku 2019 odnotowano w portach Lublin, Szczecin-Goleniów i Zielona Góra-Babimost, a w drugim kwartale 2019 roku: Lublin, Szczecin-Goleniów, Rzeszów-Jasionka i Bydgoszcz. Słabsze wyniki wielu portów to głównie skutek redukcji oferowania przez Wizz Air i Ryanair. Największe wzrosty odnotowali na tych lotniskach PLL LOT (+38 tys. pasażerów w półroczu i +17 tys. w drugim kwartale) oraz Lufthansa (+17 tys. w półroczu i +8 tys. w kwartale).

Lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało w pierwszej połowie 2019 roku 7% wzrost ruchu pasażerskiego w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku (tyle samo w drugim kwartale). Należy wskazać, że ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była o 1,3 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 półroczu i 11% w drugim kwartale), natomiast ruch czarterowy odnotował znaczne spadki (-29% w półroczu i -36% w drugim kwartale). Wpływ na wzrosty mieli przede wszystkim przewoźnicy sieciowi (+11% i +635 tys. pasażerów w półroczu oraz +10% i +324 tys. pasażerów w drugim kwartale). Przewoźnicy niskokosztowi wykazali ruch na tym samym poziomie w pierwszym półroczu 2019 roku co w analogicznym okresie roku poprzedniego, ale już w drugim kwartale mieli wzrost o 7% (+58 tys. pasażerów). Przewoźnicy czarterowi natomiast odnotowali spadek o 6% (-47 tys. pasażerów) w półroczu i o 12% (-68 tys. pasażerów) w drugim kwartale 2019 roku. Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku w pierwszej połowie 2019 roku zanotował PLL LOT (+594 tys. pasażerów więcej niż w pierwszym półroczu 2018 roku i +317 tys. pasażerów w drugim kwartale). Duże wzrosty odnotowały również Enter Air, easyJet i Qatar Airways. Spadek przewozów w pierwszej połowie 2019 roku odnotowały np. Ryanair i Vueling Airlines.

Zmiana przewozów pasażerskich – II kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



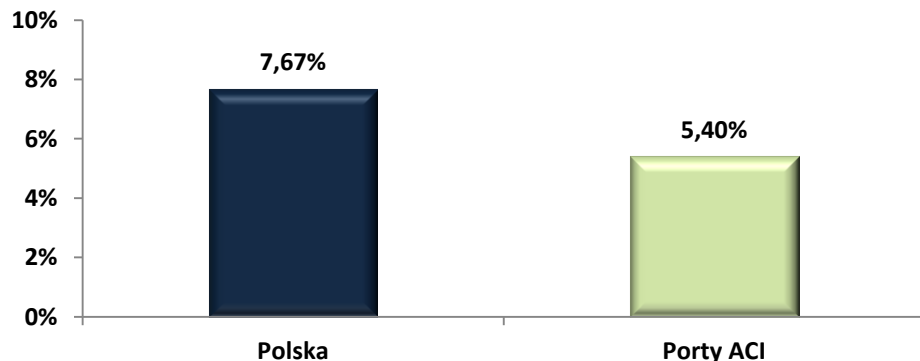


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE – PORÓWNANIE ACI

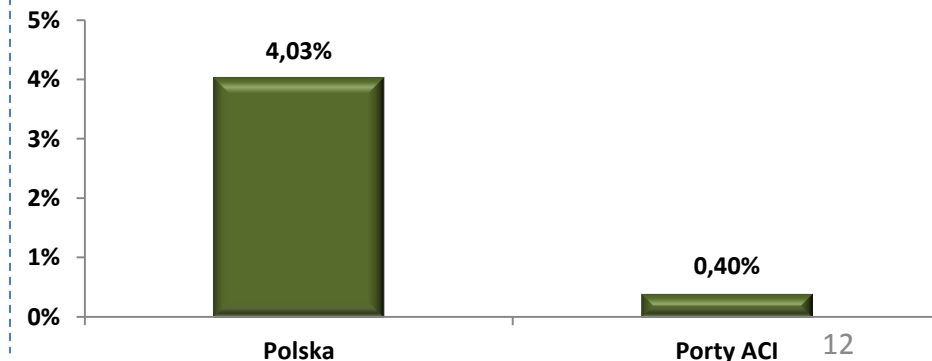
W pierwszej połowie 2019 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował wyższą dynamikę (+7,7% w stosunku do pierwszego półrocza 2018 r.) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 2,3 p. p. więcej), podczas gdy w drugim kwartale 2019 roku wzrost ten wyniósł 7,8%. Liczba operacji w pierwszym półroczu oraz w drugim kwartale 2019 roku wzrosła o 6%. Do wzrostu w ruchu międzynarodowym w pierwszej połowie 2019 roku przyczyniły się przewozy regularne (+1,535 mln w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i +0,957 mln w drugim kwartale), natomiast w przewozach czarterowych odnotowano spadki (-80 tys. pasażerów w półroczu i -94 tys. w drugim kwartale). Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje Ryanair, który odnotował wzrost pod względem ilościowym o 297 tys. pasażerów porównując pierwsze półrocze lat 2019 i 2018 oraz +133 tys. pasażerów w drugim kwartale 2019 roku. Większe wzrosty zarówno w półroczu jak i w drugim kwartale roku odnotował jednak PLL LOT (+555 tys. w roku i +314 tys. w kwartale). Na trzecim miejscu w skali półrocza był Enter Air (+241 tys.), ale w drugim kwartale na tej pozycji znalazł się Wizz Air z wynikiem +226 tys. pasażerów więcej niż w drugim kwartale 2018 roku. Średnia wielkość samolotów zwiększyła się o 2 miejsca w stosunku do pierwszej połowy 2018 roku i o 3 miejsca w drugim kwartale. Oferowanie w pierwszym półroczu oraz drugim kwartale 2019 roku wzrosło o 5%. Wskaźnik LF wyniósł 86% w półroczu i 89% w drugim kwartale 2019 roku. W przypadku wartości dla półrocza oznacza to wzrost o 1,5 p. p. w porównaniu do pierwszej połowy roku 2018, natomiast dla drugiego kwartału jest to wartość o 2,7 p. p. wyższa.

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszym półroczu 2019 roku kształtowała się na wyższym poziomie niż w portach ACI Europe – wzrost o 4%, czyli 3,6 p. p. różnicy do wyniku portów ACI. W drugim kwartale wzrost ten wyniósł 4,1%. Liczba operacji w półroczu wzrosła o 2%, a w drugim kwartale 2019 roku o 3%. Średnia wielkość samolotów w pierwszej połowie 2019 roku i w drugim kwartale wzrosła o 1 miejsce w porównaniu do analogicznych okresów 2018 roku, a oferowanie wzrosło o 1% w półroczu i 2% w drugim kwartale. Wskaźnik LF wyniósł 76%, co dało wzrost o 2,4 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2018 roku, podczas gdy w drugim kwartale LF wyniósł 79% - oznacza to wzrost o 1,7 p. p. w stosunku do tego samego okresu 2018 roku. Liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na rynku krajowym w pierwszej połowie 2019 roku był PLL LOT, który osiągnął również największy wzrost (+147 tys. pasażerów, a w drugim kwartale +70 tys.). Największe spadki w ruchu krajowym odnotował Ryanair (-75 tys. pasażerów w półroczu i -31 tys. w drugim kwartale 2019 roku).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



Źródło: ULC i ACI

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



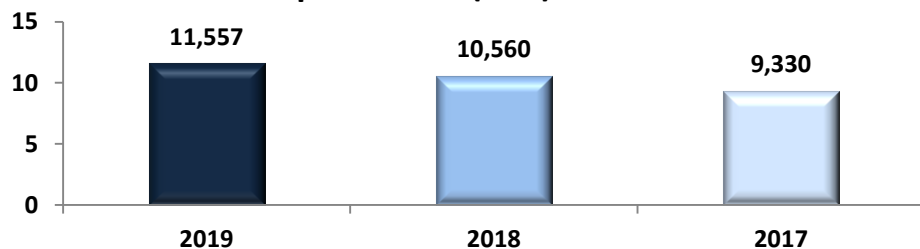
PRZEWOZY REGULARNE

W pierwszej połowie 2019 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 1,6 mln pasażerów więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się na 8,5% wzrost ruchu. W drugim kwartale obsłużono o 997 tys. pasażerów więcej, co daje wzrost o 9,5%. Najbardziej popularnym kierunkiem w ramach międzynarodowych przewozów regularnych w pierwszej połowie 2019 roku i w drugim kwartale tego roku była Wielka Brytania, z kolei największe wzrosty ilościowe wystąpiły w przypadku Ukrainy – o ponad 376 tys. pasażerów w półroczu i 200 tys. w drugim kwartale. Największe wzrosty na tym kierunku osiągnął Ryanair, a następnie Wizz Air. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe były w przypadku Niemiec, a następnie Wielkiej Brytanii i Holandii, podczas gdy w drugim kwartale były to: Holandia, Wielka Brytania i Włochy. Do największych spadków w pierwszej połowie roku doszło w przypadku Szwecji, Hiszpanii i Izraela. W drugim kwartale 2019 roku Szwecja miała niższy spadek od Hiszpanii i Izraela.

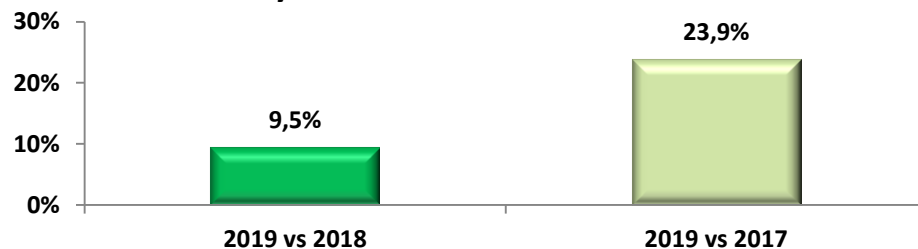
W pierwszej połowie 2019 roku i w drugim kwartale największe wzrosty w ruchu regularnym odnotowało Lotnisko Chopina w Warszawie (+763 tys. pasażerów w półroczu i 460 tys. w kwartale), a następnie Kraków-Balice (+620 tys. w półroczu i +392 tys. w kwartale) i Gdańsk im. L. Wałęsy (+127 tys. w półroczu oraz 116 tys. w kwartale). Do spadków w ruchu regularnym doszło w przypadku portów lotniczych Lublin, Szczecin-Goleniów, Poznań-Ławica i Zielona Góra-Babimost, natomiast w drugim kwartale spadki odnotowały lotniska: Lublin, Szczecin-Goleniów, Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz, Poznań-Ławica i Zielona Góra-Babimost.

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi w pierwszym półroczu 2019 roku posiadali 60% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 38% (2% należy do przewoźników czarterowych, którzy zaczęli również oferować bilety na tego typu przewozy). W drugim kwartale 2019 roku udział przewoźników niskokosztowych wyniósł 60%, sieciowych 37%, natomiast czarterowych – 3%. Oznacza to niewielki spadek udziałów przewoźników sieciowych na korzyść przewoźników czarterowych.

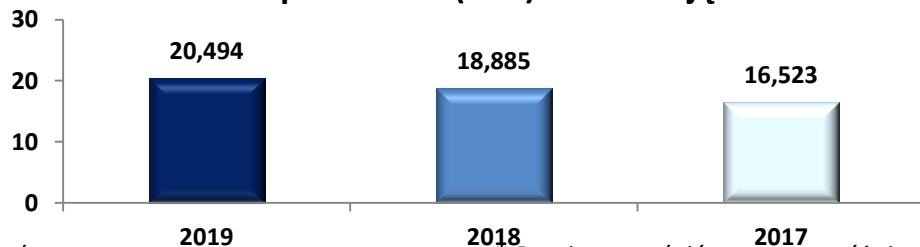
Liczba pasażerów (mln) – II kwartał*



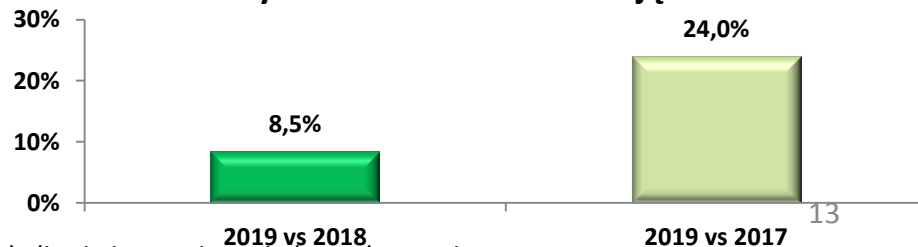
Dynamika ruchu – II kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*





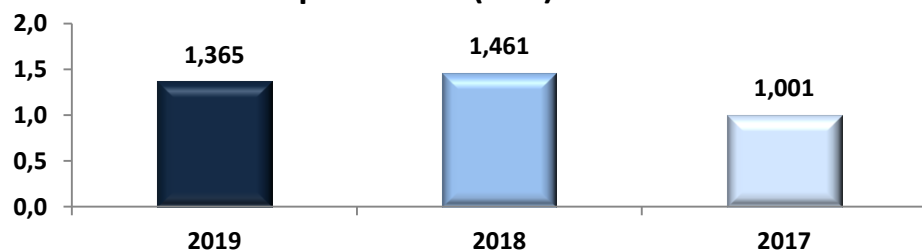
PRZEWOZY CZARTEROWE

W pierwszym półroczu 2019 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył o 82 tys. pasażerów mniej niż w tym samym okresie poprzedniego roku, co przełożyło się na 4,4% spadek (w drugim kwartale było to -96 tys. pasażerów i 6,6% spadek). Wpływ na tak niekorzystną sytuację miał przede wszystkim upadek Small Planet, ale również spadki notowane przez wielu przewoźników o mniejszym udziale w rynku, a także te notowane przez Smartwings. Najpopularniejszym kierunkiem w półroczu była Turcja, która odnotowała również największy wzrost liczby pasażerów (143 tys. pasażerów więcej niż w pierwszej połowie 2018 r. oraz 125 tys. w drugim kwartale). Drugi największy wzrost odnotowano dla Egiptu, a trzeci dla Tunezji. W drugim kwartale najpopularniejszym kierunkiem była Turcja, a następnie Grecja i Hiszpania, po wspomnianej już Turcji największe wzrosty osiągnęły Tunezja (+18 tys.) i Egipt (+10 tys.). Kierunki dalekodystansowe odnotowały w półroczu wzrost o 13% i o aż 60% w drugim kwartale. Wzrost widać także w przypadku Bliskiego Wschodu – o 9% więcej zarówno w drugim kwartale, jak i w całym półroczu w stosunku do analogicznych okresów 2018 roku.

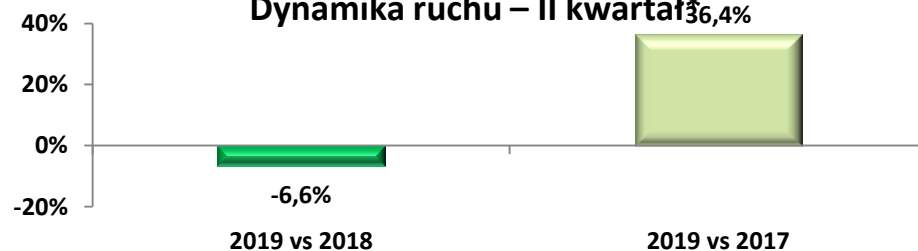
Najpopularniejsze kierunki wakacyjne znajdujące się w ofercie przewoźników niskokosztowych w pierwszej połowie roku 2019 i w drugim kwartale to nadal Hiszpania, Włochy i Malta. Tego typu ruch zwiększył się w półroczu o 1%, a w drugim kwartale o 7%.

Wzrosty w przewozach czarterowych w pierwszym półroczu 2019 zanotowało w największym stopniu lotnisko Katowice-Pyrzowice, a następnie Wrocław-Strachowice i Warszawa-Modlin, w drugim kwartale na prowadzenie wysunął się port lotniczy Warszawa-Modlin. Spadek w całym roku odnotowało przede wszystkim Lotnisko Chopina w Warszawie, podobnie w drugim kwartale, a następnie porty Poznań-Ławica i Kraków-Balice. Wśród przewoźników liderem na rynku w całym półroczu i w drugim kwartale był Enter Air. Największy wzrost w przewozach czarterowych w pierwszej połowie 2019 roku odnotował Ryanair Sun (+127 tys. pasażerów), a następnie Enter Air (+94 tys.) i Onur Air (+51 tys.). W drugim kwartale największe wzrosty w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku osiągnął również Ryanair Sun (+127 tys.), a następnie Onur Air (+49 tys.) i Enter Air (+38 tys.).

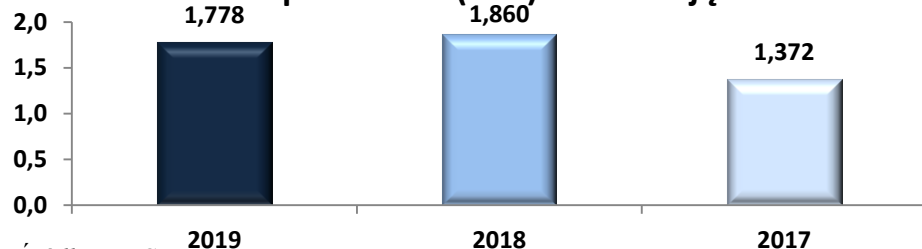
Liczba pasażerów (mln) – II kwartał*



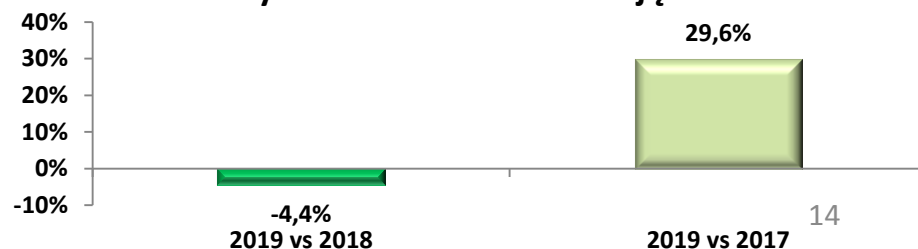
Dynamika ruchu – II kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*

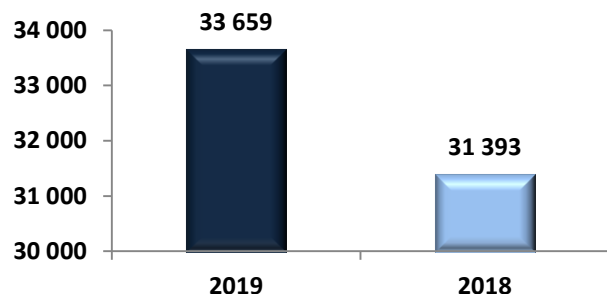




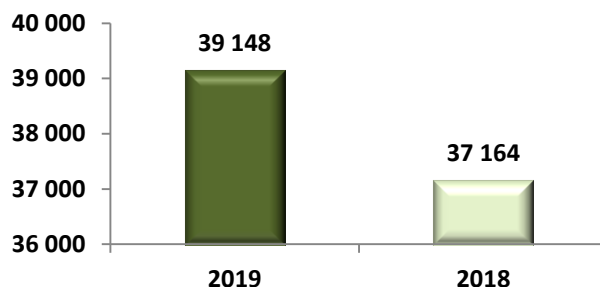
RPKM, ASKM, LF – PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

W pierwszej połowie 2019 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na nieznacznie niższym poziomie niż wzrost liczby pasażerów, do czego przyczyniło się w głównej mierze skrócenie średniej długości odcinka lotu o ok. 13 km w porównaniu do pierwszej połowy 2018 roku. Dynamika RPKM przewyższa procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 1,1 i 2,5 p. p.). Oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM było niższe o 0,5 p. p. niż to notowane dla Europy, ale już wyższe od wartości światowej o 1,2 p. p. Ostatecznie wzrost RPKM był wyższy niż wzrost wskaźnika ASKM (o 1,9 p. p.). Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o 1,5 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2018 roku. Średnia liczba osób przypadająca na rejs zwiększyła się o 2 w porównaniu z pierwszym półroczem roku 2018 i wyniosła 119 pasażerów. Przewoźnicy uzyskali wzrost współczynnika LF o 1 p. p. wyższy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 0,9 p. p. wyższy niż na rynku światowym.

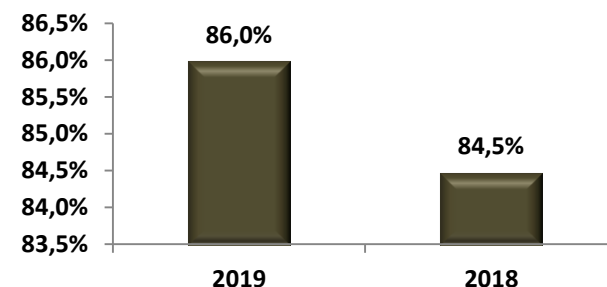
RPKM (mln) – narastająco*



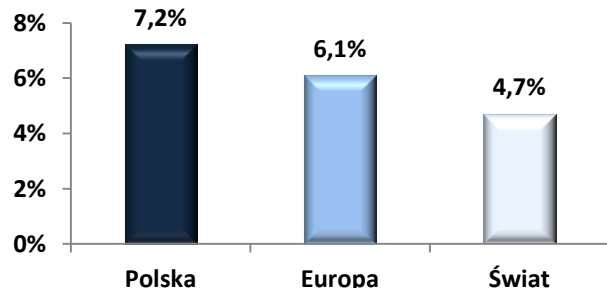
ASKM (mln) – narastająco*



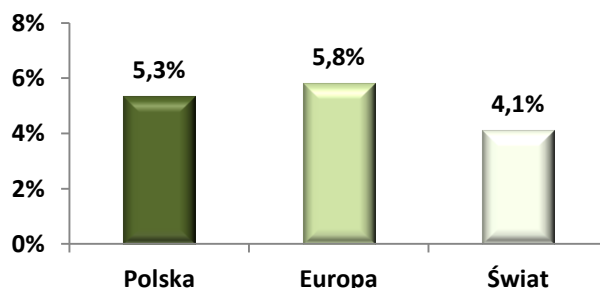
LF – narastająco*



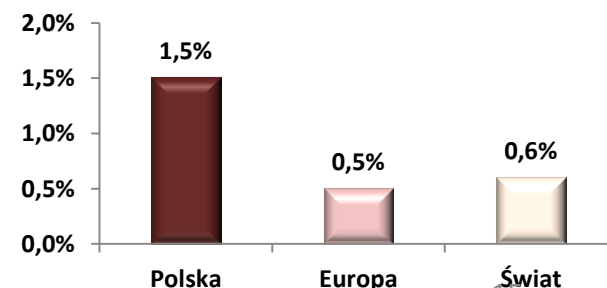
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

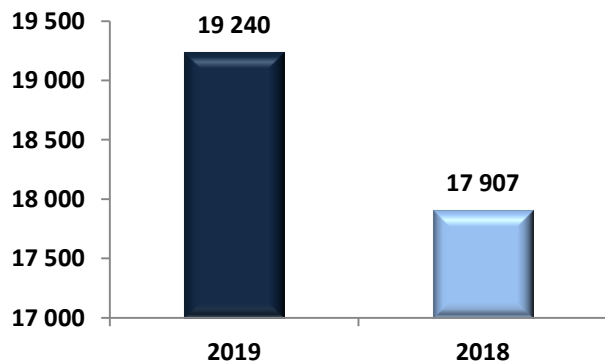




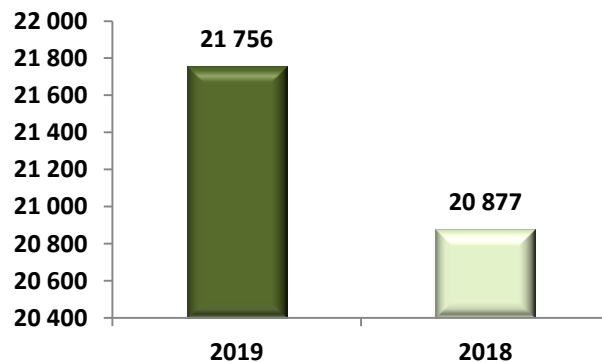
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W drugim kwartale 2019 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich mierzona wskaźnikiem RPKM była na wyższym poziomie niż dynamika wzrostu oferowania mierzona wskaźnikiem ASKM – różnica pomiędzy nimi wyniosła 3,2 p. p. Współczynnik LF wzrósł o 2,7 p. p. w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i wyniósł 88%. Średnia długość odcinka lotu spadła o ok. 17 kilometrów, ale średnia liczba osób przypadających na rejs wzrosła o 2 miejsca, osiągając poziom 125 pasażerów na rejs.

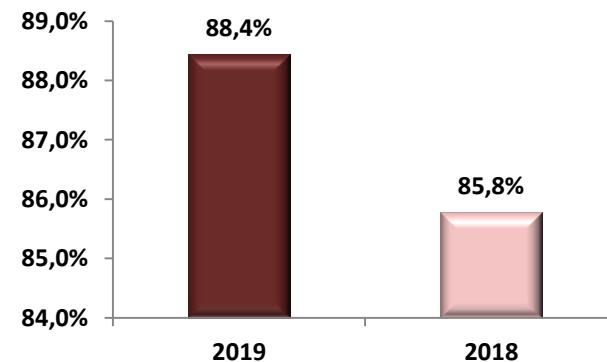
RPKM (mln) – II kwartał*



ASKM (mln) – II kwartał*



LF – II kwartał*



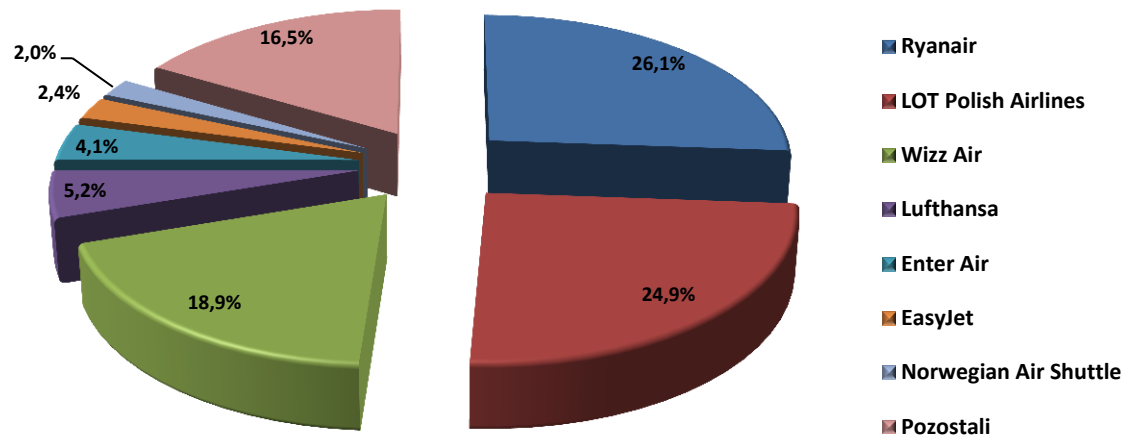


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

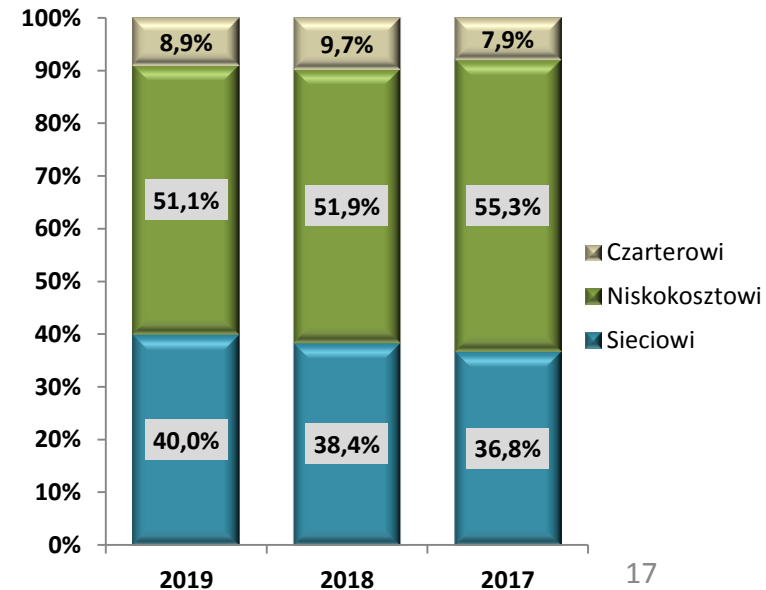
W pierwszej połowie 2019 roku w Polsce doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do takiego samego okresu roku poprzedniego. Warto odnotować, że działo się to przy różnych dynamikach wzrostu przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Najdynamiczniej rozwijali się przewoźnicy sieciowi, którzy odnotowali 12% wzrost w stosunku do pierwszej połowy 2018 roku, a następnie przewoźnicy niskokosztowi (+6%). Przewoźnicy czarterowi z kolei odnotowali spadek w wysokości 1%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników sieciowych (o prawie 2 p. p.), natomiast spadł dla pozostałych grup przewoźników.

Największy, tj. 26,1% 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 pierwszej połowy 2018 roku miał PLL LOT (+702 tys. pasażerów), a następnie Enter Air (+240 tys.) i Ryanair (+222 tys.). W dalszej kolejności wysokie przyrosty ruchu odnotowały także Ryanair Sun, easyJet i Lufthansa. Największe spadki wystąpiły w przypadku Smartwings i Vueling Airlines.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





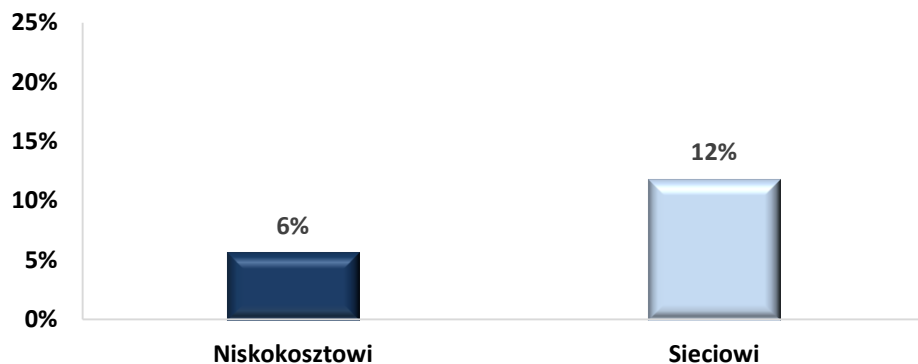
PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

Liderem wśród przewoźników niskokosztowych w pierwszej połowie 2019 r., a także w drugim kwartale tego roku pozostaje Ryanair. Przewoźnik ten przewiózł w półroczu ponad 5,820 mln pasażerów, w półroczu co daje 222 tys. wzrostu ilościowego w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku (+4%), podczas gdy w drugim kwartale przewoźnik odnotował wzrost w wysokości 101 tys. pasażerów (+3%). Drugi największy przewoźnik niskokosztowy, tj. Wizz Air, przewiózł ponad 4,2 mln pasażerów w pierwszej połowie 2019 roku i odnotował wzrost ilościowy w wysokości 53 tys. pasażerów (+1%). W drugim kwartale 2019 r. przewoźnik przewiózł jednak już o 227 tys. pasażerów więcej niż w drugim kwartale 2018 roku i osiągnął wzrost w wysokości 10% - był to najwyższy wzrost ilościowy wśród przewoźników LCC w tym kwartale. W całym półroczu wysoki wzrost odnotował również easyJet (+120 tys. pasażerów) – przewoźnik miał również trzeci wynik w drugim kwartale 2019 r.

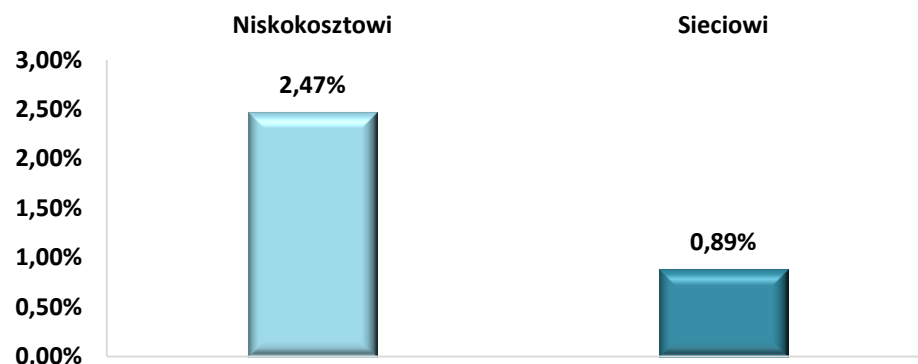
W przypadku przewoźników sieciowych, w pierwszej połowie 2019 roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT (5,5 mln), podobnie w drugim kwartale tego roku, gdzie miał 3 mln pasażerów. Przewoźnik odnotował największy wzrost ilościowy (+702 tys. pasażerów w stosunku do pierwszego półrocza 2018 r. i +385 tys. pasażerów w drugim kwartale 2019 roku). Drugi największy ilościowy przyrost przewozów w pierwszej połowie roku 2019 miała Lufthansa, a następnie KLM, podczas gdy w drugim kwartale miejsca tych przewoźników się odwróciły. Największe ilościowe spadki w całym półroczu 2019 roku, w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, odnotowały Adria Airways, Brussels Airlines i Ural Airlines. W drugim kwartale były to SAS, Adria Airways i AlMasria Universal Airlines.

Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o 2,3 p. p. w pierwszej połowie 2019 roku w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, a w drugim kwartale wzrósł o 2,1 p. p., podczas gdy LF wzrósł o 2,5 p. p. w półroczu i 2,8 p. p. w drugim kwartale roku 2019. Dla przewoźników sieciowych S/F wzrósł o 1,7 p. p. w pierwszej połowie 2019 roku i o 2,7 p. p. w drugim kwartale, a LF wzrósł o 0,9 p. p. w półroczu i o 2,8 p. p. w drugim kwartale.

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 i sieciowych w minionych kwartałach danego roku wg danych ULC
- **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