



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH PO TRZECH KWARTAŁACH 2019 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, luty 2020 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 pierwszych trzech kwartałach roku 2019 obserwujemy niższe tempo rozwoju transportu lotniczego niż w latach 2017 i 2018. Nadal notowane są jednak wzrosty, zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów i cargo lotniczego, a także w liczbie operacji lotniczych. Podobnie wzrosty odnotowano również w trzecim kwartale 2019 roku. Polski rynek przewozów lotniczych wciąż ma dobre wyniki na tle rynków europejskich i światowych. Wzrost przewozów odnotowano w ruchu regularnym, jednakże w ruchu czarterowym odnotowano już znaczne spadki. Po raz kolejny bardzo dobre wyniki odnotowały Polskie Linie Lotnicze LOT, które osiągnęły największy spośród wszystkich przewoźników wzrost liczby pasażerów po trzech kwartałach 2019 roku oraz w samym trzecim kwartale tego roku. Przewoźnik obsłużył w trzecim kwartale 2019 roku najwięcej pasażerów w polskich portach lotniczych, a po trzech kwartałach uzyskał udział w rynku nieznacznie niższy od niskokosztowego przewoźnika Ryanair. Większość 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 porównywalne porty lotnicze ACI, obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie.

Przewozy pasażerskie w Polsce po trzech kwartałach 2019 roku wzrosły o 6%, a w trzecim kwartale o ponad 4% w porównaniu z analogicznymi okresami 2018 roku. Powyższym wynikiem ruchu pasażerskiego towarzyszyła pozytywna dynamika liczby operacji (+4% po trzech kwartałach i 2% w trzecim kwartale 2019 roku). Zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 122 do 124 pasażerów po trzech kwartałach 2019 roku, natomiast w trzecim kwartale – z 131 do 133 pasażerów), jednakże średnia wielkość samolotu zmalała o ok. 1 miejsce w obu okresach. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) wzrósł o 2,1 p. p. w porównaniu z pierwszymi trzema kwartałami roku 2018, a w trzecim kwartale wzrósł o 2,6 p. p. Współczynnik LF wzrósł po trzech kwartałach 2019 roku o 1,7 p. p., a w trzecim kwartale o 2,1 p. p.

Dodatnią dynamikę odnotowały przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych (+6,8% po trzech kwartałach 2019 roku, pod względem analogicznego okresu roku 2018 roku i 8,4% w trzecim kwartale).

Wyniki przewozów pasażerskich zrealizowanych przez polskie porty lotnicze po trzech kwartałach roku 2019 przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 2,5 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło o 0,4 p. p. gorszy wynik od porównywalnych portów europejskich. Porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin, poza portem Kraków-Balice) uzyskały wzrost wyższy o 0,2 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Lotnisko w Krakowie osiągnęło wynik o aż 19,9 p. p. wyższy, niż porównywalne porty ACI obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku dynamikę w wysokości 6,3% w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, co było wynikiem o 1,5 p. p. wyższym w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe. Wyniki przewozów krajowych zanotowały wzrost o 2,9%, co dało wynik o 3,4 p. p. wyższy, niż wynik portów ACI. W trzecim kwartale 2019 roku ruch międzynarodowy wzrósł o 4,4%, natomiast ruch krajowy wzrósł o 1,1%.



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu wśród polskich portów lotniczych w ujęciu ilościowym po trzech kwartałach 2019 roku, a także w trzecim kwartale, był port Kraków-Balice. W dalszej kolejności wysokie wzrosty w pierwszych trzech kwartałach odnotowały lotniska: Chopina w Warszawie, Gdańsk im. L. Wałęsy i Wrocław-Strachowice. W trzecim kwartale, poza lotniskiem w Krakowie, największe wzrosty ilościowe odnotowały porty: Gdańsk im. L. Wałęsy, Chopina w Warszawie i Wrocław-Strachowice. Spadki po trzech kwartałach roku 2019 wystąpiły dla portów: Poznań-Ławica, Lublin, Katowice-Pyrzowice i Szczecin-Goleniów, a w trzecim kwartale spadki odnotowały powyższe porty oraz port lotniczy Rzeszów-Jasionka.

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

Po trzech kwartałach 2019 roku, polski rynek odnotował dynamikę RPKM na poziomie takim samym, jak dynamika wzrostu liczby pasażerów. Wiąże się to ze skróceniem średniej długości odcinka lotu o 9 km. Dynamika ta była wciąż wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku po trzech kwartałach 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 1,7 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku. Jest to wzrost o, odpowiednio, 1,4 i 1,1 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 pierwszych trzech kwartałach 2019 roku wyniosła 11% w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku. Przewoźnicy niskokosztowi, choć w dalszym ciągu posiadają największy udział w rynku, odnotowali niższą dynamikę wzrostu przewozów – 7% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 r. Przewoźnicy czarterowi odnotowali natomiast spadek w wysokości 8% w porównaniu do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku. W związku z tym, udział przewoźników sieciowych w rynku wzrósł o 1,6 p. p., udział przewoźników niskokosztowych wzrósł o 0,5 p. p., natomiast spadł udział w rynku przewoźników czarterowych. Najwięcej pasażerów w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku wśród przewoźników LCC przewiózł Ryanair, ale największe wzrosty odnotował Wizz Air, a następnie wspomniany wyżej Ryanair, easyJet oraz Blue Panorama Airlines. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów obsłużył PLL LOT (który również pod względem ilościowym odnotował największe wzrosty). Oprócz niego, największe wzrosty po trzech kwartałach 2019 roku miały Lufthansa, KLM i Ukraine International Airlines.



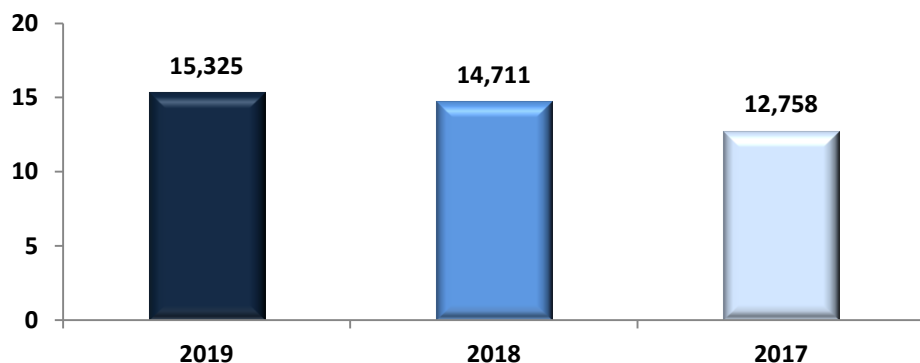
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły po trzech kwartałach 2019 roku prawie 37,6 mln pasażerów i osiągnęły 6% wzrost w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku. W samym trzecim kwartale 2019 roku wzrost ten wyniósł jednak tylko 4,2%. Dla porównania, wzrost liczby przewiezionych pasażerów pomiędzy trzecim kwartałem 2018 i 2017 roku wynosił 15%, a więc znacznie więcej.

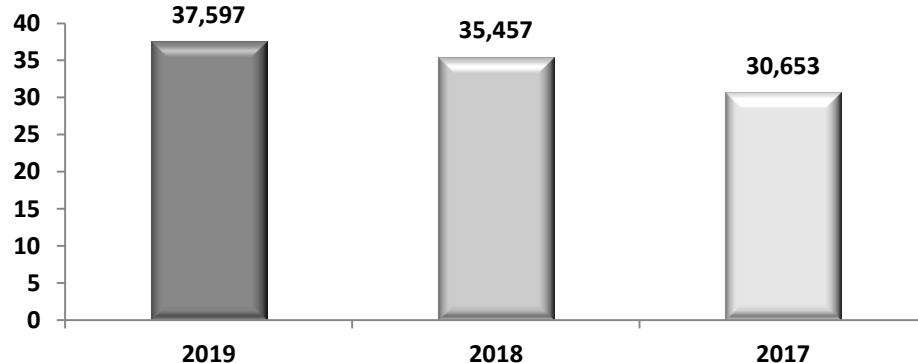
Zarówno po trzech kwartałach roku, jak i w samym trzecim kwartale 2019 roku odnotowany został spadek średniej długości odcinka lotu w stosunku do analogicznych okresów roku 2018. Dla trzech pierwszych kwartałów roku spadek ten wyniósł 9 km, natomiast w trzecim kwartale – 3 km. Liczba operacji pasażerskich zwiększyła się o 4% po trzech kwartałach 2019 roku, a w trzecim kwartale – o 2% w porównaniu do tych samych okresów 2018 roku. Tutaj również widać znaczne spowolnienie dynamiki wzrostu, podobnie jak w przypadku liczby pasażerów. Warto przypomnieć, że porównanie analogicznych okresów 2018 i 2017 roku skutkowało uzyskaniem dynamik wzrostu liczby operacji w wysokości ok. 13%, zarówno dla trzech kwartałów tych lat, jak i dla samego trzeciego kwartału.

W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku odnotowano 3% wzrost oferowania w stosunku do trzech pierwszych kwartałów 2018 r., podczas gdy w trzecim kwartale wzrost ten wyniósł tylko 1%. Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wzrósł o 2,1 punktu procentowego po trzech kwartałach 2019 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku i wyniósł 86% (odpowiednio 2,6 p. p. i 90% dla samego trzeciego kwartału). Współczynnik LF wyniósł z kolei 88% po trzech kwartałach 2019 roku, czyli wzrósł o 1,7 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku. W trzecim kwartale 2019 r. LF wyniósł 92%, co oznacza wzrost o 2,1 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.

Liczba pasażerów (mln) – III kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*





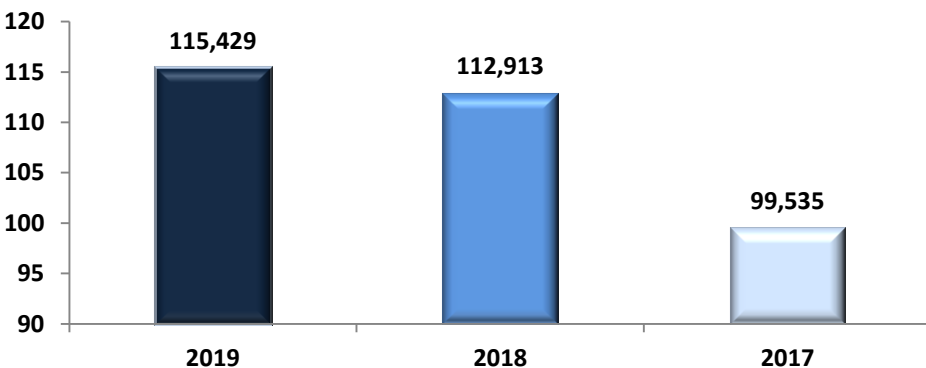
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Po trzech kwartałach 2019 roku, w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła o 2 pasażerów, a w trzecim kwartale 2019 roku wzrosła o 3 pasażerów. Wartość ta wyniosła 124 pasażerów po trzech kwartałach i 133 pasażerów w trzecim kwartale.

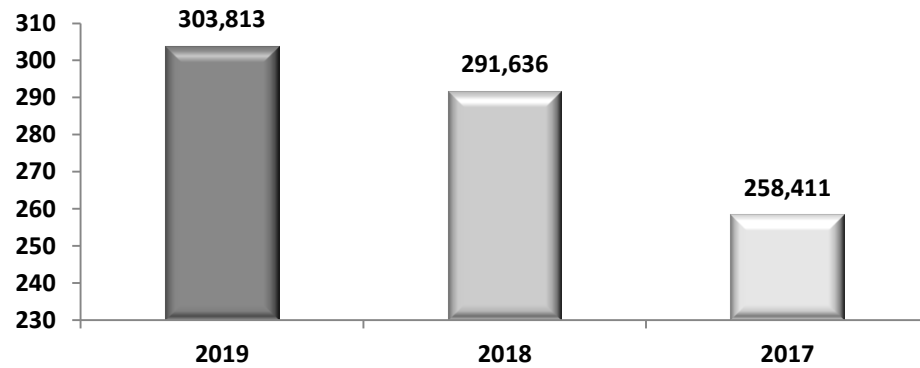
W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku przewoźnicy niskokosztowi zanotowali większy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację – o 4 pasażerów więcej niż w analogicznym okresie 2018 roku, tak samo w trzecim kwartale 2019 roku – niż przewoźnicy sieciowi, którzy osiągnęli wzrost o 3 pasażerów w obydwu omawianych okresach. Przewoźnicy czarterowi uzyskali po trzech kwartałach roku 2019 wzrost średniej liczby pasażerów na operację o 5 pasażerów w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, a w trzecim kwartale o 4 pasażerów.

W trzecim kwartale 2019 roku zaobserwowano dynamikę wzrostu liczby operacji pasażerskich na poziomie niższym niż w pierwszych sześciu miesiącach 2019 roku. W lipcu i sierpniu dynamika ta wyniosła 2%, a we wrześniu – 3% w porównaniu do analogicznych miesięcy roku 2018. W przypadku przewoźników niskokosztowych, liczba operacji w lipcu wzrosła o 6%, a w sierpniu i wrześniu o 7%. W przypadku przewoźników sieciowych, wzrosty te wyniosły kolejno 5, 4 i 5%. Przewoźnicy czarterowi odnotowali z kolei spadki we wszystkich trzech miesiącach trzeciego kwartału 2019 roku – o 16% w lipcu, 15% w sierpniu i 14% we wrześniu.

Liczba operacji (tys.) – III kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



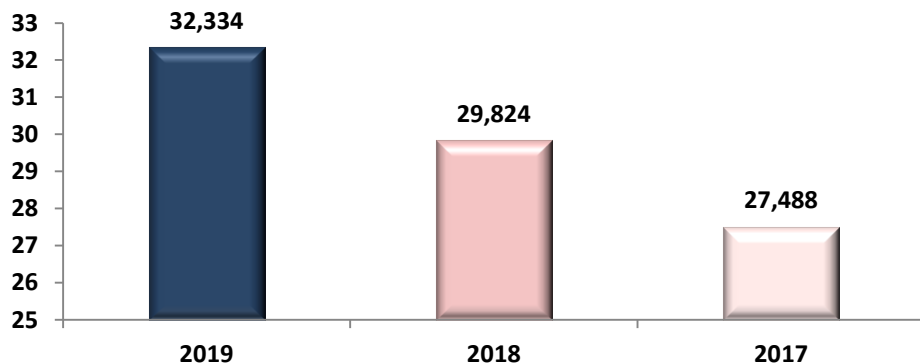


PRZEWOZY CARGO

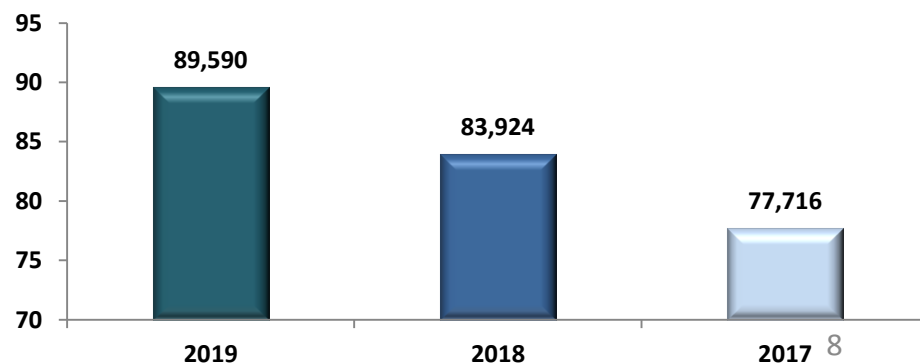
W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku przewieziono ponad 89,5 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 6,7% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, podczas gdy w trzecim kwartale wzrost ten wyniósł 8,4%, a przewiezione zostało 32,3 tys. ton. Najpopularniejszymi kierunkami w całym półroczu były Niemcy, Stany Zjednoczone i Zjednoczone Emiraty Arabskie – tak samo w samym trzecim kwartale. Największe wzrosty ilościowe odnotowano po trzech kwartałach 2019 roku w przypadku Estonii (ponad 1,844 tys. ton wzrostu), Niemiec (+1,147 tys. ton) oraz USA (+1,041 tys. ton). W trzecim kwartale roku 2019 największe wzrosty odnotowano w przypadku Niemiec (+0,995 tys. ton), Estonii (+0,575 tys. ton) i USA (+0,572 tys. ton). W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku, a także w samym trzecim kwartale 2019 roku, najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 31 tys. ton po trzech kwartałach i 12 tys. ton w kwartale. Kolejne dobre wyniki w obydwu okresach pod względem tonażu przewiezionego cargo odnotowali DHL i UPS. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku mógł pochwalić się UPS (+3,739 tys. ton), a następnie PLL LOT (+2,502 tys. ton) oraz DHL (+2,357 tys. ton). W trzecim kwartale 2019 roku największy ilościowy wzrost odnotował DHL (+1,507 tys. ton), a następnie PLL LOT (+1,335 tys. ton) i UPS (1,241 tys. ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, największy tonaż w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku przewieziono z i do lotniska Chopina w Warszawie – ponad 70,5 tys. ton, co stanowi 79% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. W trzecim kwartale z/do portu przewieziono prawie 25,9 tys. ton cargo lotniczego. Lotnisko to może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do analogicznych okresów 2018 roku – o ponad 2,8 tys. ton w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku, co stanowiło 4,2% wzrost i ponad 1,2 tys. ton w trzecim kwartale, czyli 5,1%. Drugie pod względem ilości przewiezionego cargo było lotnisko w Katowicach (12,7 tys. ton po trzech kwartałach i 9,4% wzrostu, 4,5 tys. ton w trzecim kwartale), a następnie lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (4,9 tys. ton i 21,7% wzrostu, 1,6 tys. ton w trzecim kwartale).

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



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





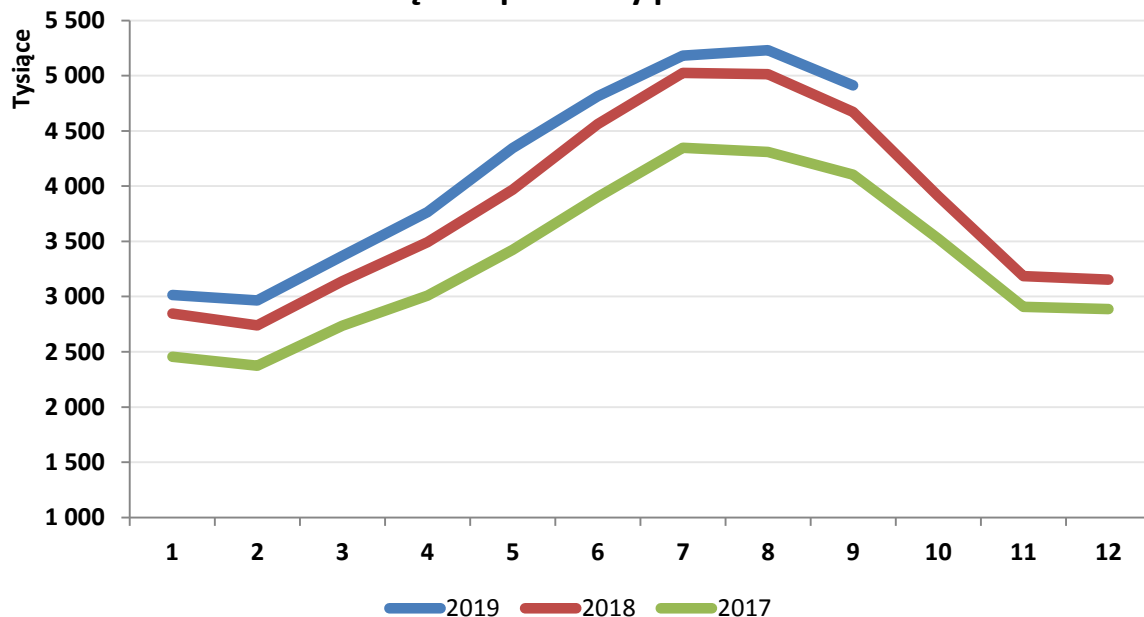
SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku liczba obsłużonych pasażerów wzrosła o 6% w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku. W samym trzecim kwartale wzrost ten wyniósł 4,2%.

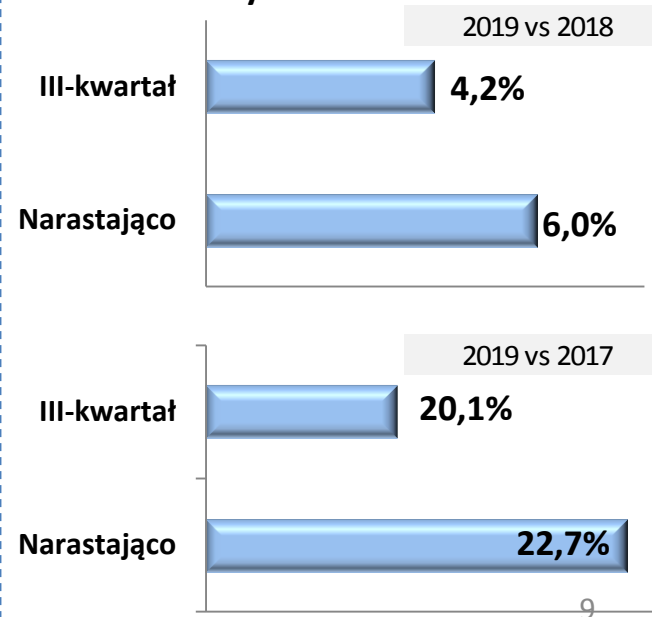
W przypadku ruchu czarterowego, w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku zaobserwowano spadek w poziomie ruchu mierzonego liczbą pasażerów w wysokości 7,5%, spowodowany średnimi wynikami w pierwszym kwartale i spadkiem w drugim (o 6,6%) oraz trzecim (o 9,3%) kwartale. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami trzeciego kwartału dynamika mierzona liczbą pasażerów od lipca do września względem analogicznych miesięcy 2018 roku wyniosła odpowiednio -11%, -9% i -7%. Biorąc pod uwagę typ przewoźnika, dla przewoźników czarterowych zaobserwowano następujące dynamiki: lipiec -15%, sierpień -14%, wrzesień -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 trzeciego kwartału 2019 roku przyniosły ponownie wzrost w ruchu regularnym. Jego miesięczna dynamika kształtowała się w lipcu na poziomie +7%, w sierpniu +8%, a we wrześniu +8%. Po trzech kwartałach 2019 roku był to wzrost 8,2%, natomiast w trzecim kwartale +7,7%. Po wykluczeniu przewoźników czarterowych z tej statystyki, dynamika ta była niższa o 1 p. p. w każdym miesiącu trzeciego kwartału.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*



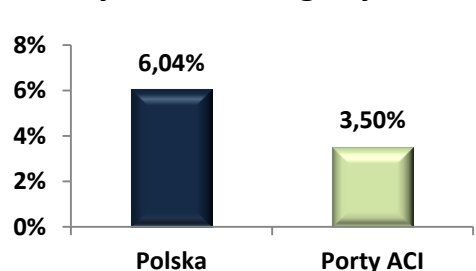


WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

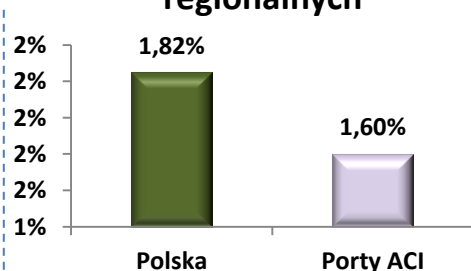
Dynamika ruchu w polskich portach lotniczych w pierwszych trzech miesiącach 2019 roku przewyższyła wyniki portów ACI Europe o 2,5 p. p. Ponadto, porty regionalne poniżej 5 mln pasażerów rocznie łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe o 0,2 p. p. Lotnisko Kraków-Balice osiągnęło znacznie wyższą dynamikę (o 19,9 p. p.) niż lotniska z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5 a 10 mln pasażerów rocznie w klasyfikacji ACI. Ruch w tym porcie wzrósł po trzech kwartałach 2019 roku o ponad 23%, co jest jednoznaczne z obsłużeniem o ponad 1,2 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. W trzecim kwartale port osiągnął wzrost o aż 30% (+555 tys. pasażerów), co stawia go na pierwszym miejscu pod względem wzrostu liczby przewiezionych pasażerów pomiędzy pierwszymi trzema kwartałami 2019 i 2018, a także pomiędzy trzecimi kwartałami obydwu lat. Wśród mniejszych portów regionalnych liderem było lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy, które w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku odnotowało wzrost ilościowy o 243 tys. pasażerów, co dało 6% wzrost w stosunku analogicznego okresu 2018 roku (+106 tys. pasażerów i 7% wzrostu w trzecim kwartale 2019 roku). Następne było lotnisko Wrocław-Strachowice, które obsłużyło po trzech kwartałach 2019 roku o ponad 185 tys. pasażerów więcej (+7%), niż w tym samym okresie poprzedniego roku (+39 tys. pasażerów i 4% wzrostu w trzecim kwartale). Kolejny pod względem wzrostów po trzech kwartałach roku 2019 roku był port lotniczy Warszawa-Modlin z wynikiem +92 tys. pasażerów (wzrost o 4%) oraz w trzecim kwartale 2019 roku wzrost o 15 tys. pasażerów i +2%. Spadki w trzech pierwszych kwartałach 2019 odnotowały porty lotnicze Poznań-Ławica (zamknięcie bazy Wizz Air i optymalizacja siatki połączeń przewoźnika, zmniejszenie ruchu czarterowego), Lublin (obniżenie oferowania linii niskokosztowych i zawieszenie kilku tras), Katowice-Pyrzowice (również obniżenie oferowania linii niskokosztowych, a także zmniejszenie ruchu czarterowego) i Szczecin-Goleniów (obniżenie oferowania Ryanair i wycofanie się Norwegian Air Shuttle z portu). W trzecim kwartale spadki odnotowały powyższe porty oraz port lotniczy Rzeszów-Jasionka, za sprawą ograniczenia oferowania przez 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 621 tys. pasażerów w pierwszych trzech kwartałach 2019 r. i o 285 tys. pasażerów w trzecim kwartale 2019 roku, w stosunku do analogicznych okresów 2018 roku. Razem obaj przewoźnicy mieli po trzech kwartałach 2019 roku udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 60%, czyli o 1 p. p. mniej niż w pierwszych trzech kwartałach 2018 roku, gdy udział ten wyniósł 61%. W trzecim kwartale 2019 roku udział obydwu przewoźników w portach regionalnych wyniósł 55%, czyli nie uległ zmianie w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku. Ryanair odniósł największe wzrosty ilościowe w portach regionalnych w trzecim kwartale 2019 roku na trasach do/z Ukrainy, Włoch i Chorwacji. W przypadku Wizz Air, były to trasy z/do Wielkiej Brytanii, Ukrainy i Norwegii. Wśród innych przewoźników niskokosztowych duży wzrost w trzecim kwartale roku 2019 osiągnął przewoźnik Blue Panorama Airlines, a następnie Pegasus Airlines i Lauda.

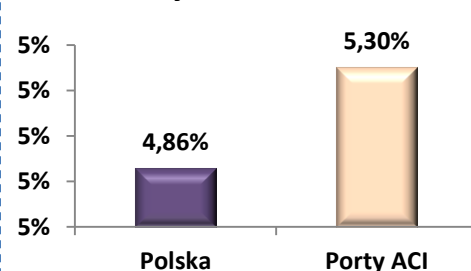
Dynamika całego rynku



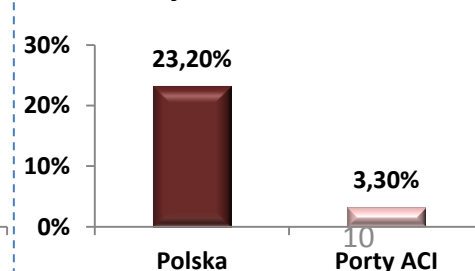
Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW



Dynamika KRK





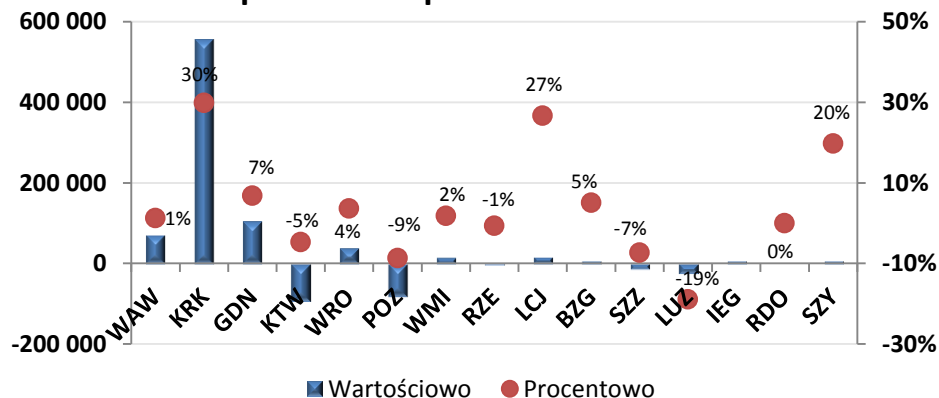
WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

Po trzech kwartałach 2019 roku, a także w samym trzecim kwartale, na lotniskach regionalnych nastąpił wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez linie sieciowe - o 15% po trzech kwartałach i o 17% w samym trzecim kwartale, w porównaniu do analogicznych okresów 2018 roku, spowodowany w dużej mierze zwiększeniem oferowania PLL LOT (+221 tys. pasażerów po trzech kwartałach i +113 tys. w trzecim kwartale), Lufthansy (+92 tys. pasażerów po trzech kwartałach i +16 tys. w trzecim kwartale) oraz KLM (+79 tys. pasażerów po trzech kwartałach i +36 tys. w trzecim kwartale). Spadki w tych okresach odnotowały takie linie, jak BMI Regional, czy AlMasria Universal Airlines. W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku spadek o 6% na lotniskach regionalnych odnotowali przewoźnicy czarterowi, w trzecim kwartale wystąpił w tej kategorii spadek o 11% w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku. Wzrosty w trzech kwartałach odnotowali Ryanair Sun (+360 tys. po trzech kwartałach i + 235 tys. w trzecim kwartale), Enter Air (odpowiednio +170 tys. i +71 tys.) oraz Onur Air (odpowiednio +86 tys. i +45 tys.).

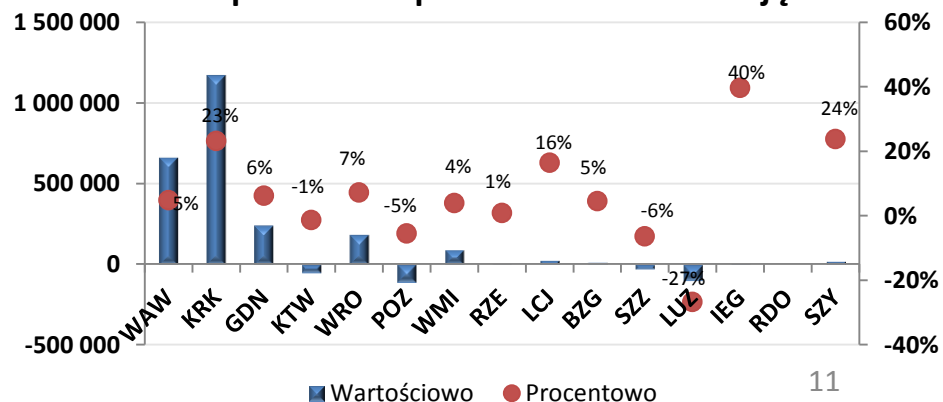
Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku spadek liczby pasażerów o 3% (-54 tys. pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem 2018 roku, ale w trzecim kwartale 2019 roku obsłużyły bardzo podobną liczbę pasażerów, co w trzecim kwartale 2018 roku. Spadki po pierwszych trzech kwartałach roku 2019 odnotowano w portach Lublin i Szczecin-Goleniów, a w trzecim kwartale 2019 roku także w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka. Słabsze wyniki tych portów to głównie skutek redukcji oferowania przez Wizz Air i Ryanair. Największe wzrosty w portach lotniczych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów odnotowali PLL LOT (+58 tys. pasażerów po trzech kwartałach i +19 tys. w trzecim kwartale) oraz Lufthansa (odpowiednio +31 tys. i +14 tys.).

Lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało po trzech kwartałach 2019 roku 5% wzrost ruchu pasażerskiego w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku oraz 1% w trzecim kwartale. Dynamika ruchu na tym lotnisku była o 0,4 p. p. niższa 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 (9% wzrostu po trzech kwartałach i 8% w trzecim kwartale), natomiast ruch czarterowy odnotował znaczne spadki (-35% po trzech kwartałach i -39% w trzecim kwartale). Wpływ na wzrosty mieli przede wszystkim przewoźnicy sieciowi (+9% i +828 tys. pasażerów po trzech kwartałach oraz +5% i +192 tys. w trzecim kwartale) oraz w mniejszym stopniu przewoźnicy niskokosztowi (+3% i +72 tys. pasażerów po trzech kwartałach oraz +7% i +68 tys. pasażerów w trzecim kwartale). Przewoźnicy czarterowi natomiast odnotowali spadek o 13% (-236 tys. pasażerów) po trzech kwartałach i o 17% (-188 tys. pasażerów) w trzecim kwartale 2019 roku. Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku po trzech kwartałach 2019 roku zanotował PLL LOT (+773 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie 2018 roku i +179 tys. pasażerów w trzecim kwartale). Duże wzrosty odnotowały również Enter Air, easyJet i Wizz Air. Spadek przewozów w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku odnotowały np. Ryanair i Vueling Airlines.

Zmiana przewozów pasażerskich – III kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



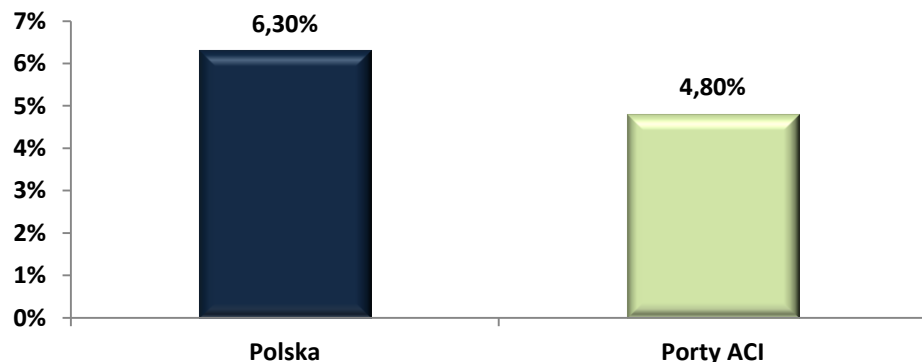


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE –PORÓWNANIE ACI

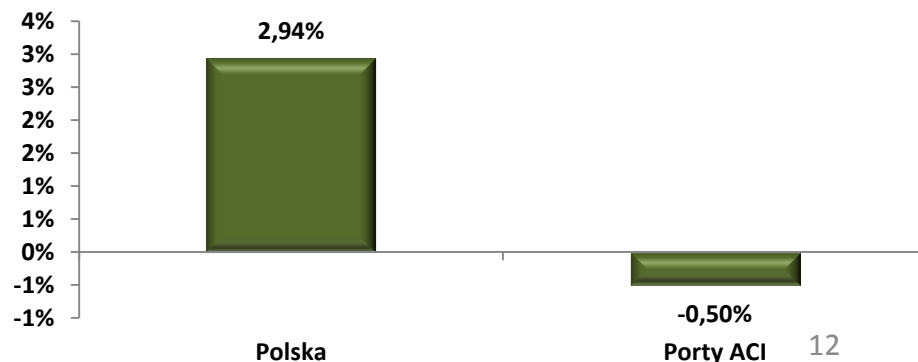
W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował wyższą dynamikę (+6,3% w stosunku do analogicznego okresu 2018 r.) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 1,5 p. p. więcej), podczas gdy w trzecim kwartale 2019 roku wzrost ten wyniósł 4,4%. Liczba operacji po trzech kwartałach wzrosła o 5%, a w trzecim kwartale 2019 roku o 2%. Do wzrostu w ruchu międzynarodowym po pierwszych trzech kwartałach 2019 roku przyczyniły się przewozy regularne (+2,424 mln w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i +0,889 mln w trzecim kwartale), natomiast w przewozach czarterowych odnotowano spadki (-367 tys. pasażerów po trzech kwartałach i 286 tys. w trzecim kwartale). Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje Ryanair, który odnotował wzrost pod względem ilościowym o 364 tys. pasażerów porównując pierwsze trzy kwartały lat 2019 i 2018 oraz +67 tys. pasażerów w trzecim kwartale 2019 roku. Większe wzrosty po trzech kwartałach odnotował PLL LOT (+806 tys. pasażerów), a następnie Enter Air (+432 tys. pasażerów). W trzecim kwartale największe wzrosty odnotował Wizz Air (+285 tys. pasażerów), a następnie PLL LOT (+251 tys. pasażerów) i Ryanair Sun (+227 tys. pasażerów). Średnia wielkość samolotów spadła o 1 miejsce zarówno w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku, jak i w trzecim kwartale tego roku, w stosunku do analogicznych okresów 2018 roku. Oferowanie po trzech kwartałach wzrosło o 4% oraz o 1% w trzecim kwartale 2019 roku. Wskaźnik LF wyniósł 89% po trzech kwartałach (wzrost o 1,7 p. p.) i 93% w trzecim kwartale 2019 roku (wzrost o 2,1 p. p.).

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku kształtowała się na poziomie o 3,4 p. p. wyższym niż w portach ACI Europe. Wzrost w tym okresie wyniósł 2,9%. W trzecim kwartale wzrost ten wyniósł 1,1%. Liczba operacji po trzech kwartałach wzrosła o 2% - tyle samo w samym trzecim kwartale. Średnia wielkość samolotów po trzech kwartałach 2019 roku spadła o 2 miejsca w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, podczas gdy w trzecim kwartale spadła o 3 miejsca. Oferowanie pozostało na tym samym poziomie, co w pierwszych trzech kwartałach 2018 roku, ale spadło o 2% w samym trzecim kwartale. Wskaźnik LF wyniósł 77%, co dało wzrost o 2,2 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku, podczas gdy w trzecim kwartale LF wyniósł 79% - oznacza to wzrost o 1,8 p. p. w stosunku do tego samego okresu 2018 roku. Liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na rynku krajowym po trzech kwartałach 2019 roku był PLL LOT, który osiągnął również największy wzrost (+189 tys. pasażerów, a w trzecim kwartale +41 tys.). Największe spadki w ruchu krajowym odnotował Ryanair (-107 tys. pasażerów po trzech kwartałach i -31 tys. w trzecim kwartale 2019 roku).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*





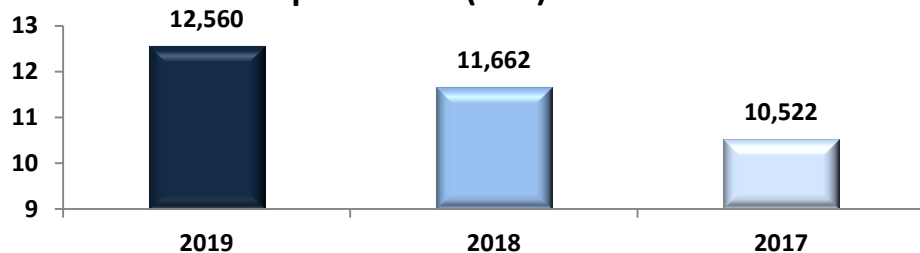
PRZEWOZY REGULARNE

W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 2,5 mln pasażerów więcej, niż w tym samym okresie 2018 roku, co przełożyło się na 8,2% wzrost ruchu. W trzecim kwartale obsłużono o 898 tys. pasażerów więcej, co daje wzrost o 7,7%. Najbardziej popularnym kierunkiem w ramach międzynarodowych przewozów regularnych po trzech kwartałach 2019 roku i w trzecim kwartale tego roku była Wielka Brytania, z kolei największe wzrosty ilościowe wystąpiły w przypadku Ukrainy – o ponad 561 tys. pasażerów po trzech kwartałach i 185 tys. w trzecim kwartale. Największe wzrosty na tym kierunku osiągnął Ryanair, a następnie Wizz Air. W dalszej kolejności największe wzrosty ilościowe były w przypadku Holandii, Wielkiej Brytanii i Austrii, podczas gdy w trzecim kwartale były to: Grecja, Włochy i Holandia. Do największych spadków w pierwszych trzech kwartałach roku oraz w samym trzecim kwartale doszło w przypadku Szwecji, Hiszpanii i Izraela.

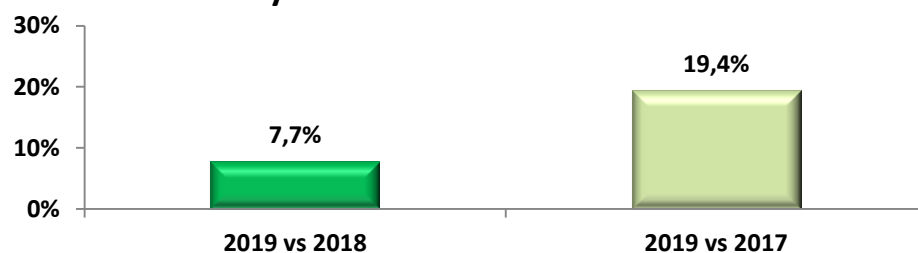
Po trzech kwartałach 2019 roku i w trzecim kwartale największe wzrosty w ruchu regularnym odnotował port lotniczy Kraków-Balice (+1,172 mln pasażerów po trzech kwartałach i 552 tys. w trzecim kwartale), a następnie Lotnisko Chopina w Warszawie (+1,154 mln po trzech kwartałach i +390 tys. w kwartale) oraz Gdańsk im. L. Wałęsy (+243 tys. po trzech kwartałach oraz 115 tys. w kwartale). Do spadków w ruchu regularnym doszło w przypadku portów lotniczych Lublin, Katowice-Pyrzowice, Szczecin-Goleniów, Poznań-Ławica i Rzeszów-Jasionka, natomiast w trzecim kwartale spadki odnotowały lotniska: Katowice-Pyrzowice, Warszawa-Modlin, Szczecin-Goleniów, Lublin, Poznań-Ławica, Rzeszów-Jasionka i Bydgoszcz.

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi po trzech kwartałach 2019 roku posiadali 60% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 38% (3% należy do przewoźników czarterowych, którzy zaczęli również oferować bilety na tego typu przewozy). W trzecim kwartale 2019 roku udział przewoźników niskokosztowych wynosił 59%, sieciowych 37%, natomiast czarterowych – 4%. Oznacza to niewielki spadek udziałów przewoźników sieciowych i niskokosztowych na korzyść przewoźników czarterowych.

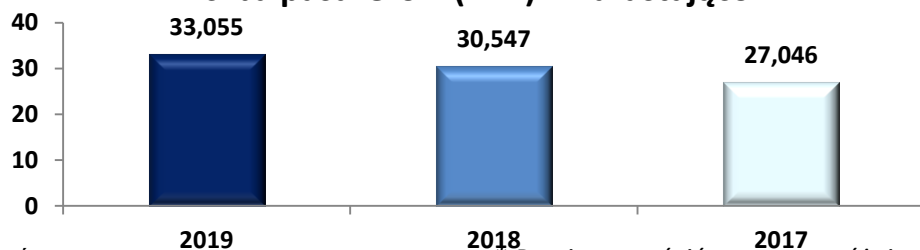
Liczba pasażerów (mln) – III kwartał*



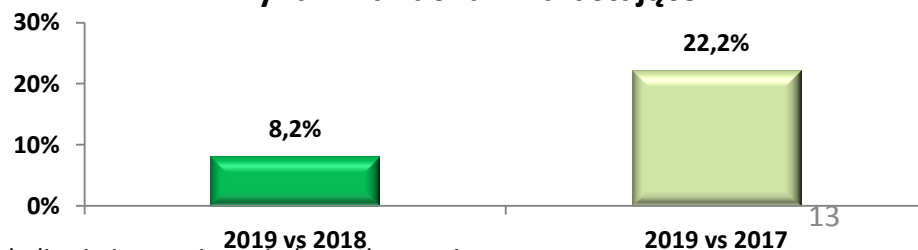
Dynamika ruchu – III kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*





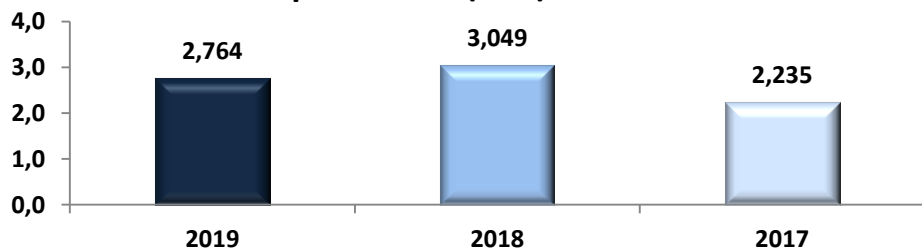
PRZEWOZY CZARTEROWE

W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył o 367 tys. pasażerów mniej niż w tym samym okresie 2018 roku, co przełożyło się na 7,5% spadek (w trzecim kwartale było to -285 tys. pasażerów i 9,3% spadek). Najpopularniejszym kierunkiem po trzech kwartałach była Grecja, która odnotowała jednak znaczny spadek w liczbie pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem 2018 roku. Największy wzrost w ruchu odnotowano dla Turcji, a następnie dla Egiptu i Tunezji. W trzecim kwartale najpopularniejszym kierunkiem była Grecja, a następnie Turcja i Bułgaria, zaś największe wzrosty osiągnęły Turcja, Tunezja i Egipt. Kierunki dalekodystansowe odnotowały po trzech kwartałach wzrost o 9%, ale w samym trzecim kwartale ruch był bardzo podobny do tego w trzecim kwartale 2018 roku. Wzrost widać także w przypadku Bliskiego Wschodu – o 17% więcej po trzech kwartałach i aż o 50% w trzecim kwartale w stosunku do analogicznych okresów 2018 roku.

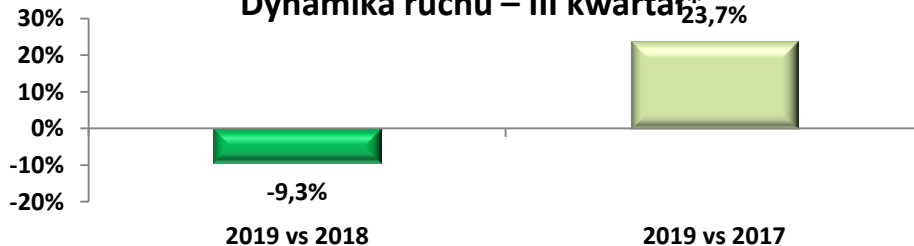
Najpopularniejsze kierunki wakacyjne znajdujące się w ofercie przewoźników niskokosztowych po trzech kwartałach roku 2019 to nadal Hiszpania, Włochy i Malta, a w trzecim kwartale Włochy, Hiszpania i Grecja. Tego typu ruch zwiększył się po trzech kwartałach o 10%, a w trzecim kwartale o 21%.

Wzrosty w przewozach czarterowych w pierwszych trzech kwartałach roku 2019 zanotowało w największym stopniu lotnisko Warszawa-Modlin, a następnie Wrocław-Strachowice i Szczecin-Goleniów. W trzecim kwartale na trzecim miejscu znalazł się port lotniczy Łódź. Spadek w pierwszych trzech kwartałach roku odnotowało przede wszystkim Lotnisko Chopina w Warszawie, podobnie w trzecim kwartale, a następnie porty Poznań-Ławica i Kraków-Balice (w trzecim kwartale Poznań-Ławica i Katowice-Pyrzowice). Wśród przewoźników liderem na rynku po trzech kwartałach i w trzecim kwartale był Enter Air. Największy wzrost w przewozach czarterowych po trzech kwartałach 2019 roku odnotował Ryanair Sun (+355 tys. pasażerów), a następnie Enter Air (153 tys.) i Blue Panorama Airlines (+150 tys.). W trzecim kwartale największe wzrosty osiągnął Ryanair Sun (+227 tys.), a następnie Blue Panorama Airlines (+123 tys.) i PLL LOT (+93 tys.).

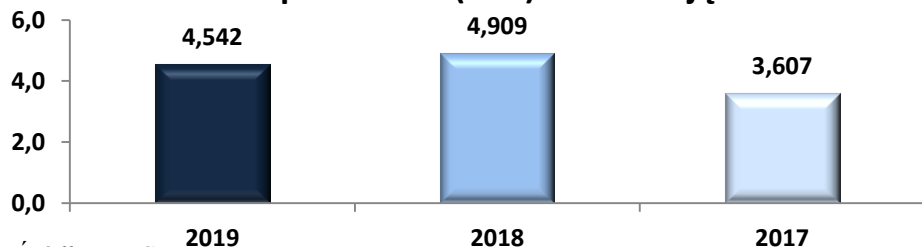
Liczba pasażerów (mln) – III kwartał*



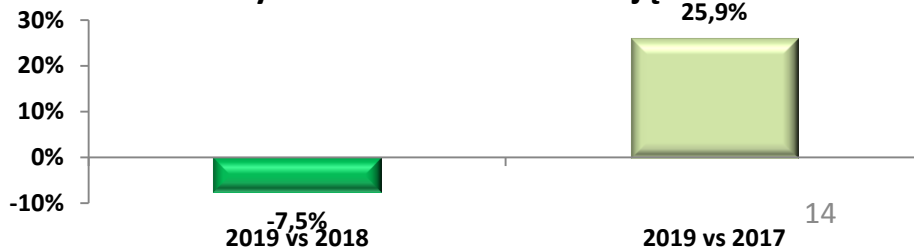
Dynamika ruchu – III kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



Źródło: ULC

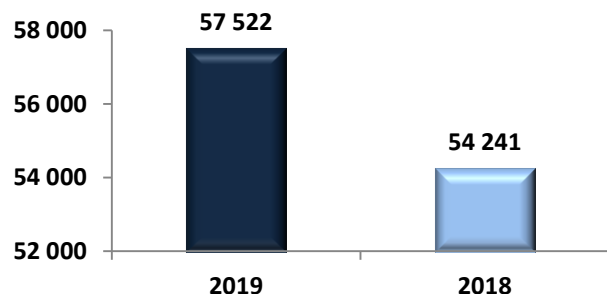
* Prosimy zwrócić uwagę na różnicę w skali osi pionowej pomiędzy wykresami



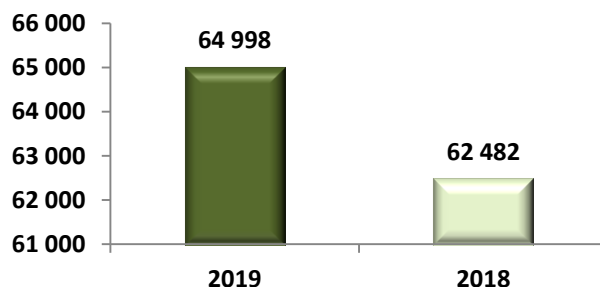
RPKM, ASKM, LF – PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na podobnym poziomie jak wzrost liczby pasażerów, do czego przyczyniło się skrócenie średniej długości odcinka lotu o ok. 9 km w porównaniu do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku. Dynamika RPKM przewyższa procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 0,9 i 1,5 p. p.). Oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM było niższe o 0,8 p. p. niż to notowane dla Europy, ale wyższe od wartości światowej o 0,1 p. p. Ostatecznie wzrost RPKM był wyższy niż wzrost wskaźnika ASKM (o 2 p. p.). Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o 1,7 p. p. w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku. Średnia liczba osób przypadająca na rejs zwiększyła się o 2 w porównaniu z trzema pierwszymi kwartałami roku 2018 i wyniosła 124 pasażerów. Przewoźnicy uzyskali wzrost współczynnika LF o 1,4 p. p. wyższy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 1,1 p. p. wyższy niż na rynku światowym.

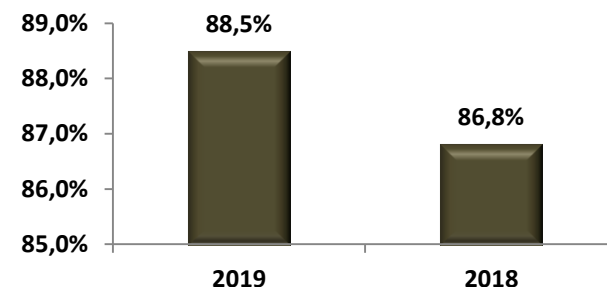
RPKM (mln) – narastająco*



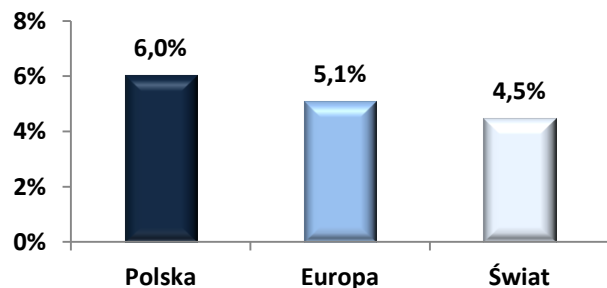
ASKM (mln) – narastająco*



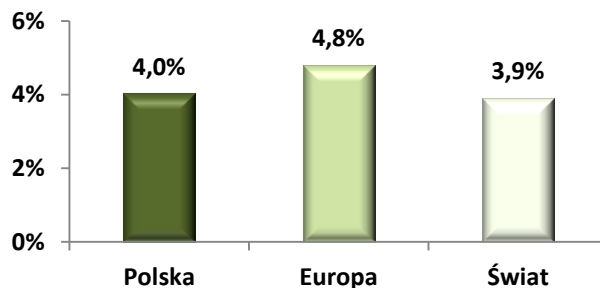
LF – narastająco*



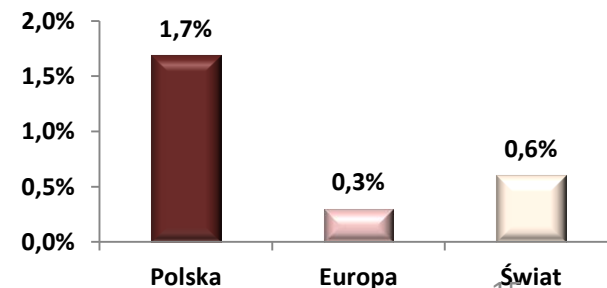
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

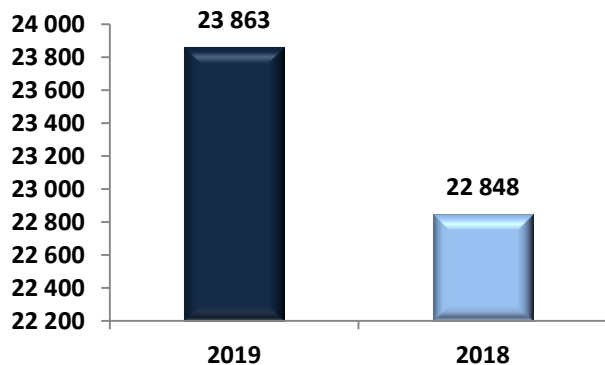




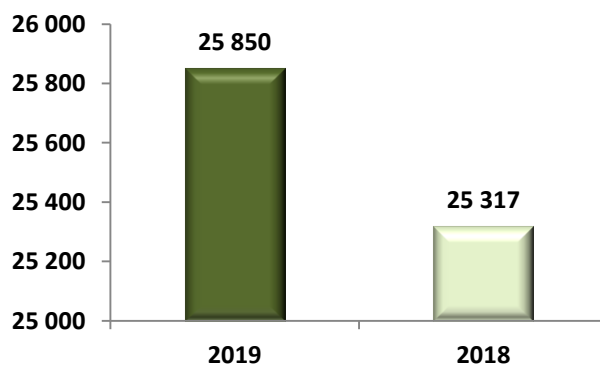
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W trzecim 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 2,3 p. p. Współczynnik LF wzrósł o 2,1 p. p. w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku i wyniósł 92%. Średnia długość odcinka lotu spadła o ok. 3 kilometry, ale średnia liczba osób przypadających na rejs wzrosła o 3 miejsca, osiągając poziom 133 pasażerów na rejs.

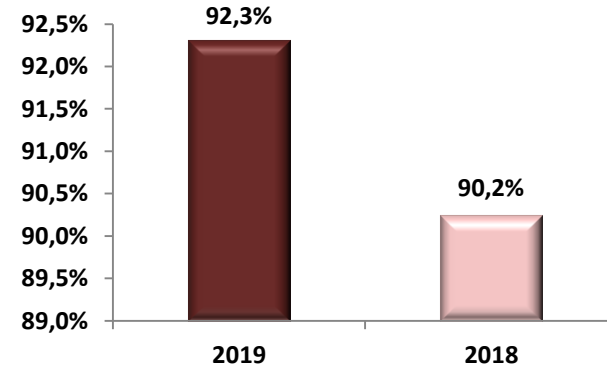
RPKM (mln) – III kwartał*



ASKM (mln) – III kwartał*



LF – III kwartał*



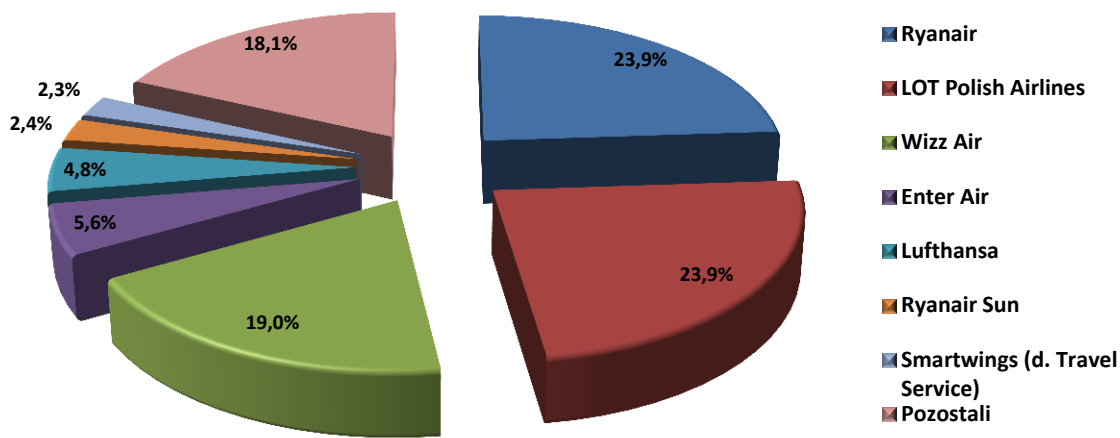


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

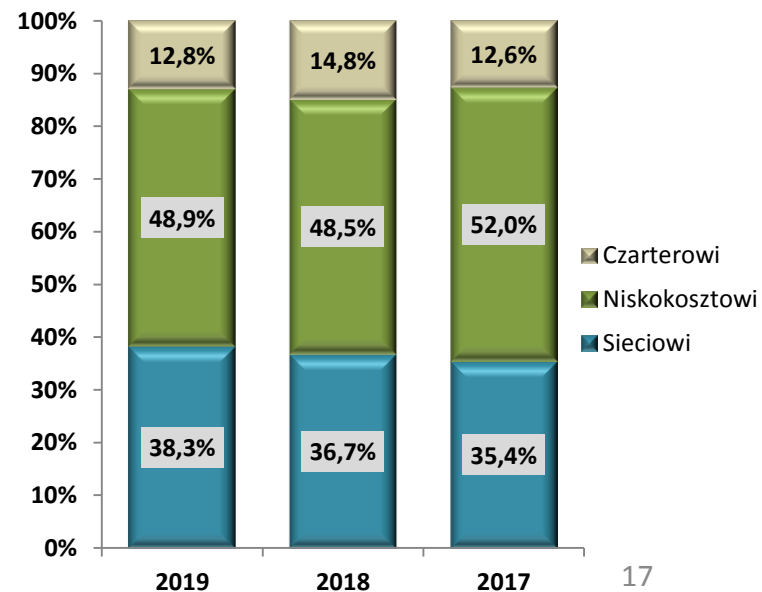
W pierwszych trzech kwartałach 2019 roku w Polsce doszło do zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do takiego samego okresu roku poprzedniego. Działo się to przy różnych dynamikach wzrostu przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Najdynamiczniej rozwijali się przewoźnicy sieciowi, którzy odnotowali 11% wzrost w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 roku, a następnie przewoźnicy niskokosztowi (+7%). Przewoźnicy czarterowi z kolei odnotowali spadek w wysokości 8%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników sieciowych (o 1,6 p. p.), a także nieznacznie wzrósł udział przewoźników niskokosztowych (o 0,5 p. p.), natomiast spadł dla przewoźników czarterowych (o 2 p. p.).

Największy, tj. 23,9% udział w rynku miał Ryanair, natomiast udział PLL LOT był mniejszy o zaledwie 0,03 p. p. Trzecim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był 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 2018 roku miał PLL LOT (+995 tys. pasażerów), a następnie Enter Air (+431 tys.) i Ryanair Sun (+355 tys.). W dalszej kolejności wysokie przyrosty ruchu odnotowały także Wizz Air, Ryanair i easyJet. Największe spadki wystąpiły w przypadku Smartwings i Vueling Airlines.

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





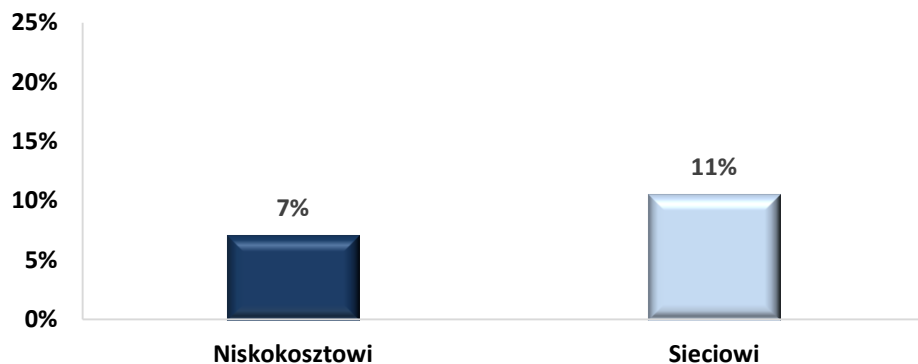
PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

Liderem wśród przewoźników niskokosztowych po trzech kwartałach 2019 r., a także w trzecim kwartale tego roku pozostaje Ryanair. Przewoźnik ten przewiózł w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku prawie 9 mln pasażerów, co daje 257 tys. wzrostu ilościowego w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku (+3% - drugi wynik za Wizz Air), podczas gdy w trzecim kwartale przewoźnik odnotował wzrost w wysokości 35 tys. pasażerów (+1%). Drugi największy przewoźnik niskokosztowy, tj. Wizz Air, przewiózł ponad 7,1 mln pasażerów w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku i odnotował wzrost ilościowy w wysokości 339 tys. pasażerów (+5%). W trzecim kwartale 2019 r. przewoźnik przewiózł o 285 tys. pasażerów więcej i osiągnął wzrost w wysokości 11% - zarówno wynik z samego kwartału, jak i po trzech kwartałach to najwyższy wzrost ilościowy wśród przewoźników LCC w tych okresach. Po trzech kwartałach wysoki wzrost odnotował również easyJet (+170 tys. pasażerów).

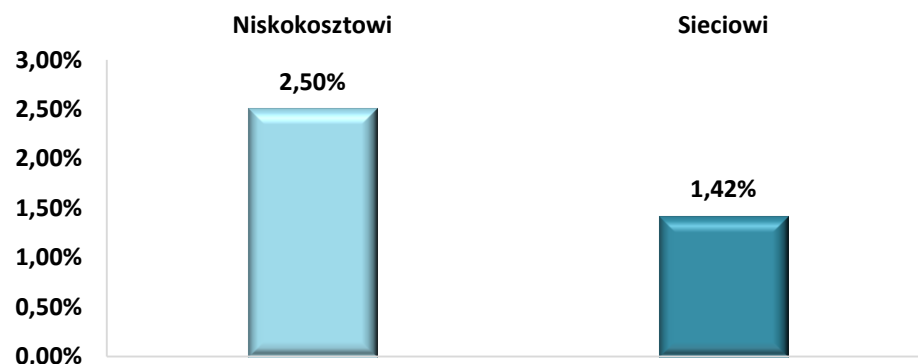
W przypadku przewoźników sieciowych, w pierwszych trzech kwartałach 2019 roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT (prawie 9 mln), podobnie w trzecim kwartale tego roku, gdzie miał 3,4 mln pasażerów. Przewoźnik odnotował największy wzrost ilościowy (+995 tys. pasażerów w stosunku do pierwszych trzech kwartałów 2018 r. i +292 tys. pasażerów w trzecim kwartale 2019 roku). Drugi największy ilościowy przyrost przewozów po trzech kwartałach roku 2019 miała Lufthansa, a następnie KLM, podczas gdy w trzecim kwartale były to KLM i Bulgaria Air. Największe ilościowe spadki po trzech kwartałach 2019 roku, w porównaniu do analogicznego okresu 2018 roku, odnotowały AlMasria Universal Airlines, Adria Airways i BMI Regional. W trzecim kwartale były to British Airways, AlMasria Universal Airlines i Ellinair.

Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o 2,3 p. p. po trzech kwartałach 2019 roku w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku, a w trzecim kwartale wzrósł o 2,1 p. p., podczas gdy LF wzrósł o 2,5 p. p. w pierwszych trzech kwartałach i 2,4 p. p. w trzecim kwartale. Dla przewoźników sieciowych S/F wzrósł o 2,3 p. p. po trzech kwartałach 2019 roku i o 3,6 p. p. w trzecim kwartale, a LF wzrósł o 1,4 p. p. po trzech kwartałach i o 2,4 p. p. w trzecim 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