



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W PIERWSZEJ POŁOWIE ROKU 2021

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, październik 2021 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

Na początek kwietnia 2021 roku przypadł szczyt trzeciej fali zachorowań spowodowanych wirusem SARS-Cov-2, co miało negatywny wpływ na ruch lotniczy w tym okresie. Na skutek wprowadzenia przez wiele krajów obostrzeń dla pasażerów, ruch lotniczy w okresie trwania drugiej i trzeciej fali zachorowań pozostawał na niskim poziomie, co przełożyło się na niskie wyniki w całym pierwszym półroczu 2021 roku. Ożywienie w ruchu lotniczym widoczne było dopiero pod koniec maja 2021 roku, co było zapowiedzią bardziej udanego sezonu letniego.

Ponieważ przez dużą część drugiego kwartału 2020 roku ruch pasażerski był całkowicie zawieszony, odniesienie dynamiki zmian analizowanych wartości wyłącznie do tego okresu, byłoby niemiarodajne. Z tego powodu, oprócz podania wartości odnoszących się do roku 2020, w analizie podane będą również wartości dynamik odnoszące się do roku 2019.

W pierwszej połowie roku 2021 w polskich portach lotniczych obsłużono prawie 3,9 mln pasażerów. W porównaniu z pierwszym półroczem roku 2019 oznaczało to spadek w wysokości 82,7%, podczas gdy w porównaniu z pierwszą połową roku 2020 oznaczało to spadek o 52,2%. Liczba operacji w tym okresie spadła o 74,9% względem roku 2019 i o 39,7% względem roku 2020. Średnia liczba pasażerów przypadających na rejs spadła o 36 pasażerów względem pierwszej połowy 2019 roku i o 21 pasażerów względem analogicznego okresu 2020 roku. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) spadł o 24,6 p. p. w porównaniu z pierwszym półroczem roku 2019 i o 14,7 p. p. w porównaniu do roku 2020. Współczynnik LF spadł o 22,6 p. p. w porównaniu do roku 2019 i o 13,7 p. p. w porównaniu do roku 2020.

Przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych odnotowały wzrosty, zarówno w stosunku do roku 2019, jak i 2020, tj.: o 2% względem pierwszej połowy roku 2019 i o 21,1% względem analogicznego okresu roku 2020.

Wyniki przewozów pasażerskich zrealizowanych z polskich portów lotniczych w pierwszej połowie roku 2021 względem analogicznego okresu roku 2020 były niższe niż te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 16 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało wynik niższy o 7,1 p. p. od wyniku uzyskanego przez porty europejskie obsługujące podobną liczbę pasażerów. Porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) odnotowały wynik niższy o 29,7 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie, natomiast lotnisko w Krakowie odnotowało wynik o 36,9 p. p. niższy niż porównywalne porty ACI obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w pierwszej połowie 2021 roku spadek w wysokości 53,1% w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku, co było wynikiem o 3,7 p. p. lepszym w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe. Wyniki przewozów krajowych zanotowały spadek o 43,5%, co było wynikiem o 55,7 p. p. gorszym niż wynik portów ACI.



PODSUMOWANIE

Najwięcej pasażerów w pierwszej połowie 2021 roku obsłużyły lotniska: Chopina w Warszawie, Kraków-Balice oraz Katowice w Pyrzowicach. Wszystkie polskie porty lotnicze odnotowały w tych okresach spadki w liczbie przewiezionych pasażerów, natomiast najniższe spadki względem pierwszej połowy roku 2019 uzyskał port lotniczy Zielona Góra-Babimost (-55%), a następnie Chopina w Warszawie (-78%). Pozostałe porty miały spadki od 80 do 95%. Najniższe spadki procentowe względem pierwszej połowy roku 2020 uzyskały lotniska Katowice-Pyrzowice (-37%) i Zielona Góra-Babimost (-39%) i Chopina w Warszawie (-42%). Pozostałe porty wykazały spadki w przedziale 52-87%.

W ramach przewozów regularnych w pierwszym półroczu 2020 roku najwięcej pasażerów podróżowało na trasach z/do Wielkiej Brytanii, a następnie Niemiec i Hiszpanii. W przypadku kierunków czarterowych w pierwszej połowie 2021 roku najwięcej pasażerów poleciało do/z Turcji, Egiptu i Grecji.

W pierwszej połowie 2021 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na wyższym poziomie niż spadek liczby pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem roku 2020 i w porównaniu z pierwszą połową roku 2019. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 143 km względem analogicznego okresu roku 2019 i o 163 km w porównaniu do pierwszej połowy 2020 roku. Dynamika RPKM w porównaniu do pierwszego półrocza roku 2019 była niższa niż procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 0,8 i 12,2 p. p.) i wyniosła -78,9%. Względem roku 2020 dynamika ta wyniosła -43,7%. Oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM względem roku 2019 było niższe o 2,2 p. p. niż to notowane dla Europy i o 15 p. p. od wartości światowej i wyniosło -71,4%, podczas gdy względem pierwszej połowy roku 2020 różnica ta wyniosła -31,5%. Współczynnik wypełnienia miejsc LF spadł w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019 o 22,6 p. p., a w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku spadł o 13,7 p. p. Przewoźnicy odnotowali spadek współczynnika LF w stosunku do pierwszej połowy 2019 roku o 1,5 p. p. mniejszy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 3,3 p. p. większy niż na rynku światowym.

Przewoźnicy sieciowi w pierwszej połowie 2021 roku odnotowali spadki w liczbie przewiezionych pasażerów o 80,4% w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku i o 46,9% w stosunku do roku 2020. Przewoźnicy niskokosztowi odnotowali spadki o 88% względem roku 2019 i o 69% względem roku 2020, a przewoźnicy czarterowi odnotowali spadki o 63% w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019, ale wzrost o 111,3 % w stosunku do pierwszej połowy roku 2020. W związku z tym, udział przewoźników sieciowych w rynku względem pierwszego półrocza roku 2019 wzrósł o 5,5 p. p., udział przewoźników niskokosztowych spadł o 15,7 p. p., natomiast udział w rynku przewoźników czarterowych wzrósł o 10,2 p. p.. Względem pierwszej połowy 2020 roku udziały te zmieniły się o odpowiednio o: +4,5 p. p., -19,3 p. p. i +14,8 p. p. Najwięcej pasażerów w pierwszej połowie 2021 roku wśród przewoźników LCC przewiózł Ryanair, a następnie Wizz Air. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów obsłużył PLL LOT, a następnie Lufthansa i KLM. Wśród przewoźników czarterowych najwięcej pasażerów obsłużyli Enter Air, Smartwings i Buzz.



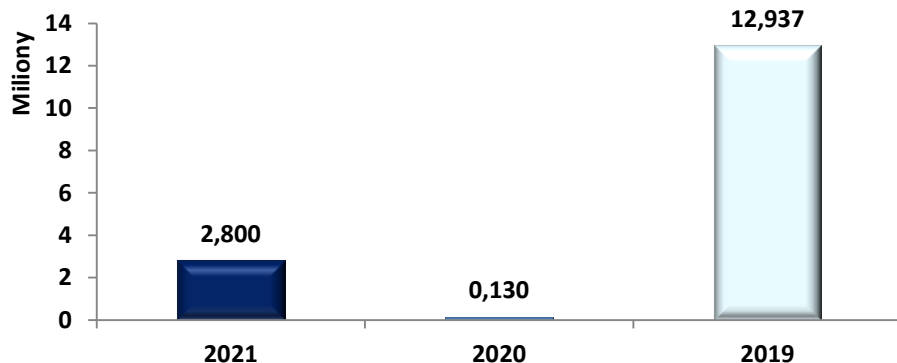
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszej połowie 2021 roku prawie 3,9 mln pasażerów co oznaczało spadek liczby obsłużonych pasażerów w wysokości 52,2% w porównaniu do pierwszego półrocza roku 2020 i 82,7% w porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku. W samym drugim kwartale 2021 roku obsłużono zaledwie 2,8 mln pasażerów, co dało wprawdzie ponad 20-krotny wzrost względem drugiego kwartału 2020 roku (w czasie którego ruch pasażerski był całkowicie zawieszony), ale oznaczało spadek o 78,4% wobec drugiego kwartału roku 2019. Należy przypomnieć, że szczyt trzeciej fali zachorowań spowodowanych wirusem SARS-Cov-2 przypadł właśnie na początek kwietnia 2021 roku, a ruch lotniczy zaczął odbudowywać się po tej fali dopiero pod koniec maja.

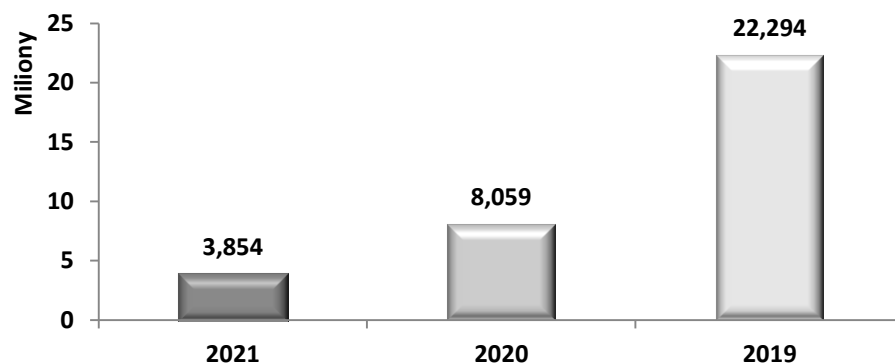
W pierwszej połowie roku 2021 odnotowany został wzrost średniej długości odcinka lotu o 163 km w stosunku do analogicznego okresu roku 2020 i o 143 km w stosunku do pierwszej połowy roku 2019, natomiast w drugim kwartale 2020 roku średnia długość odcinka lotu wzrosła o 307 km względem analogicznego okresu roku 2020 i 181 km w stosunku do drugiego kwartału 2019 roku. Było to między innymi skutkiem znacznego zmniejszenia ruchu lotniczego i zmian w trendach przewozowych w odpowiedzi na to, które kraje miały bardziej uciążliwe restrykcje dotyczące pasażerów lotniczych.

W pierwszej połowie 2021 roku odnotowano 40% spadek oferowania w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku i 75% spadek w stosunku do pierwszego półrocza 2019 roku. Natomiast oferowanie w samym drugim kwartale wzrosło 10-krotnie względem oferowania w drugim kwartale 2020 roku, ale spadło o 69% względem drugiego kwartału 2019 r. Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) spadł o 14,7 p. p. w porównaniu do pierwszej połowy 2020 roku i o 24,6% w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku i wyniósł 59% (odpowiednio +29,6 i -25,7 p. p. dla SF w wysokości 61% dla samego drugiego kwartału). Współczynnik LF wyniósł 63% w pierwszej połowie 2021 roku, czyli spadł o 13,7 p. p. i 22,6 p. p. odpowiednio dla analogicznych okresów 2020 i 2019 r. W drugim kwartale 2021 r. współczynnik LF wyniósł 64% (+35,8 i -24,1 p. p. względem drugiego kwartału odpowiednio 2020 i 2019 roku).

Liczba pasażerów (mln) – II kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*





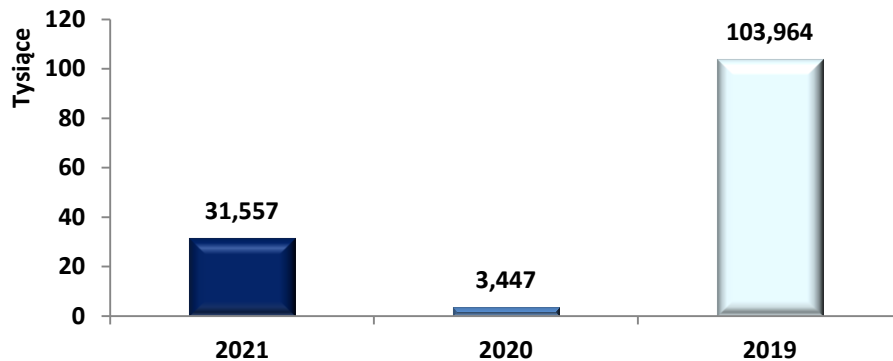
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Liczba operacji pasażerskich spadła o 40% w pierwszej połowie 2021 roku, a w samym drugim kwartale wzrosła 9-krotnie w porównaniu do tych samych okresów 2020 roku. Względem tych okresów roku 2019 spadła odpowiednio o 75% w półroczu i o 70% w drugim kwartale.

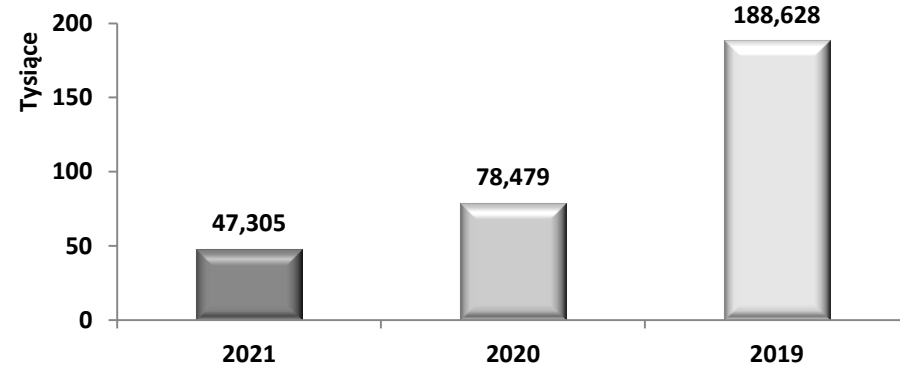
Średnia liczba pasażerów wyniosła 83 pasażerów w pierwszej połowie 2021 roku i 90 pasażerów w drugim kwartale. W pierwszym półroczu 2021 roku, w porównaniu do pierwszej połowy 2020 roku, średnia liczba pasażerów przypadających na rejs spadła o 21 pasażerów, podczas gdy liczba pasażerów w samym drugim kwartale wzrosła o 48 pasażerów względem drugiego półroczia 2020. W porównaniu do analogicznych okresów 2019 roku średnia liczba pasażerów spadła o 36 pasażerów w półroczu i 35 pasażerów w drugim kwartale. Największy spadek liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację w pierwszym półroczu odnotowali przewoźnicy niskokosztowi – o 52 pasażerów mniej względem analogicznego okresu 2020 roku. Spadki odnotowano także względem pierwszej połowy 2019 roku (o 67 pasażerów) i drugiego kwartału 2019 roku (o 68 pasażerów). Natomiast względem drugiego kwartału 2020 roku odnotowali oni wzrost o 42 pasażerów. Przewoźnicy sieciowi odnotowali zaś spadek o 8 pasażerów względem pierwszej połowy roku 2020, o 20 względem pierwszego półroczia i drugiego kwartału roku 2019, natomiast wzrost o 32 pasażerów względem drugiego kwartału 2020 roku. Przewoźnicy czarterowi odnotowali spadek o 15 pasażerów w stosunku do pierwszej połowy roku 2020, o 28 pasażerów do pierwszej połowy roku 2019, 26 pasażerów do drugiego kwartału 2019 roku i wzrost o 98 pasażerów względem drugiego kwartału 2019 roku.

Liczba operacji pasażerskich wzrosła ponad 20-krotnie względem drugiego kwartału 2020 roku, ale spadła o 78,4% względem tego samego okresu roku 2019. Dynamiki poszczególnych miesięcy drugiego kwartału względem roku 2020 przedstawiają się następująco: kwiecień – 2318%, maj – 3051%, czerwiec – 474%. Dla przewoźników sieciowych: 2237%, 3006%, 274%. Dla przewoźników niskokosztowych: 3570%, 3975%, 674%. Dla przewoźników czarterowych: 1223%, 2216%, 8727%. Dynamiki względem analogicznych miesięcy roku 2019 przedstawiają się w sposób następujący: ruch pasażerski ogółem -79%, -77%, -55%; przewoźnicy sieciowi -76%, -74%, -59%; przewoźnicy niskokosztowi -86%, -84%, -50%; przewoźnicy czarterowi -58%, -59%, -47%.

Liczba operacji (tys.) – II kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*

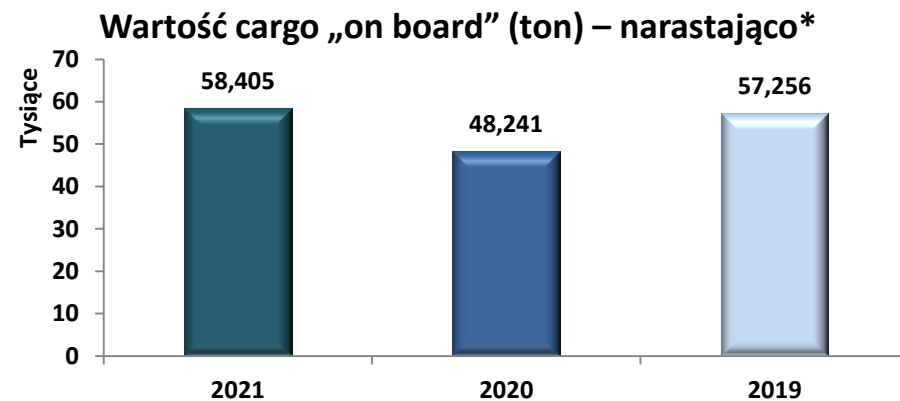
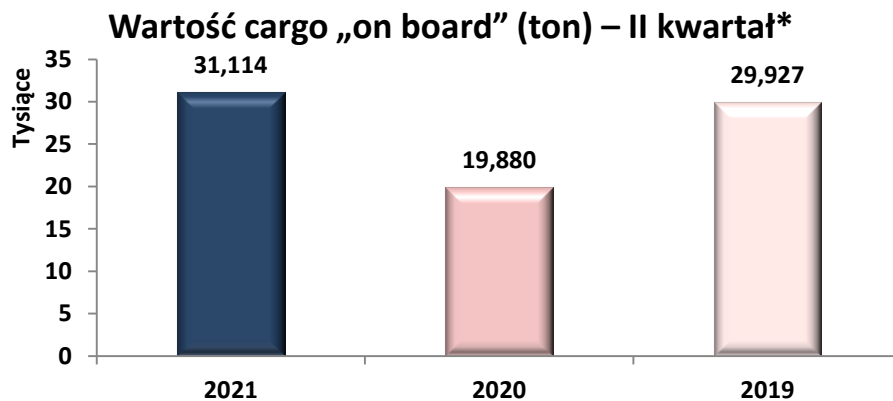




PRZEWOZY CARGO

W pierwszej połowie 2021 roku przewieziono ponad 58,4 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 21,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2020 roku i o 2% względem pierwszej połowy 2019 roku. W drugim kwartale wzrost ten wyniósł 56,5% względem drugiego kwartału 2020 roku i 4% względem drugiego kwartału 2019 roku, a przewieziona została w tym okresie 31,1 tys. ton cargo. Najpopularniejszymi kierunkami w pierwszej połowie roku były Niemcy, Stany Zjednoczone i Indie – tak samo w samym drugim kwartale. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do pierwszej połowy 2020 roku odnotowano w przypadku Niemiec (+5,6 tys. ton), Indii (+4,2 tys. ton) oraz ZEA (+1,8 tys. ton). W stosunku do drugiego kwartału roku 2020 największe wzrosty odnotowano w przypadku Indii (+3,1 tys. ton), Niemiec (+2,7 tys. ton) i USA (+2,2 tys. ton). W pierwszej połowie 2021 roku, a także w drugim kwartale, najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 18,9 tys. ton w półroczu i 11,1 tys. ton w kwartale. Na kolejnych miejscach w obydwu okresach pod względem tonażu przewiezionego cargo znajdowali się DHL i UPS. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do pierwszej połowy 2020 roku mógł pochwalić się PLL LOT (+4,3 tys. ton), a następnie DHL (+2,7 tys. ton) oraz SprintAir (+2,1 tys. ton). W drugim kwartale największy ilościowy wzrost względem analogicznego okresu 2020 roku odnotowali PLL LOT (+6,4 tys. ton), Emirates (+1,7 tys. ton) i DHL (+1,6 tys. ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, największy tonaż w pierwszej połowie 2021 roku przewieziono ponownie z i na lotnisko Chopina w Warszawie – 43,7 tys. ton, co stanowi 75% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. W drugim kwartale z/do portu przewieziono 23,5 tys. ton cargo lotniczego. Największe wzrosty ilościowo w stosunku do analogicznych okresów roku 2020 osiągnęło lotnisko Chopina w Warszawie (7,1 tys. ton w półroczu i 9,1 tys. ton w drugim kwartale), a następnie lotnisko Gdańsk im. L. Wałęsy (1,4 tys. ton w półroczu i 0,9 w kwartale) oraz Katowice-Pyrzowice (1,3 tys. ton w półroczu i 1 tys. ton w kwartale). Porównując te wyniki z analogicznymi okresami roku 2019 można zauważyć, że lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało spadek względem pierwszego półroczia 2019 roku o 1 tys. ton, ale w drugim kwartale odnotowało już wzrost o 0,3 tys. ton. Natomiast porty w Katowicach, Gdańsku i Wrocławiu odnotowały wzrosty względem obydwu analizowanych okresów roku 2019.





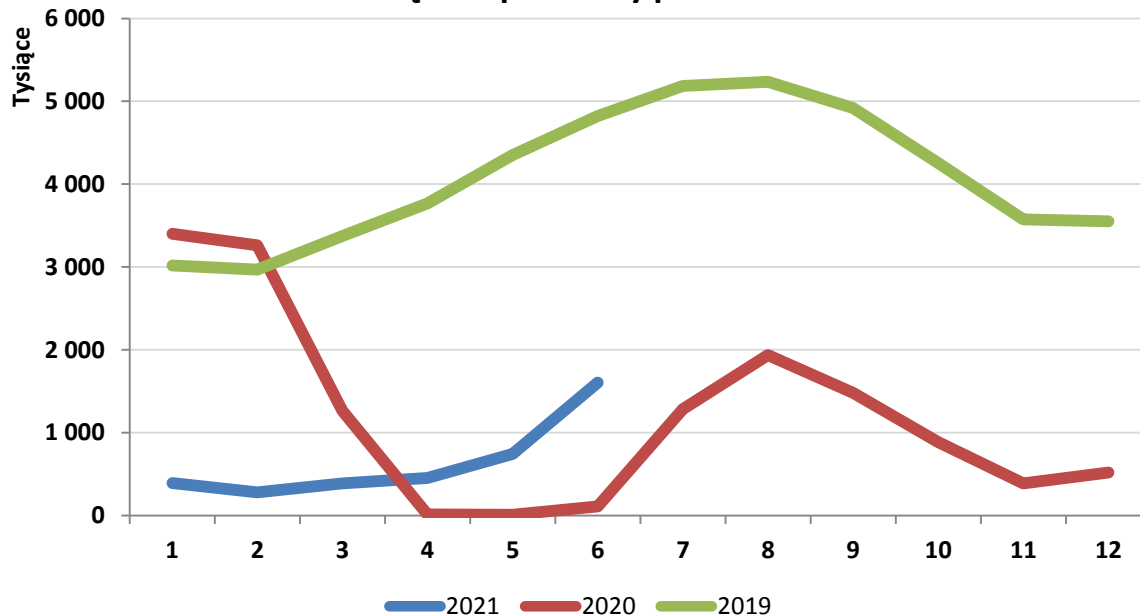
SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W pierwszej połowie 2021 roku liczba obsłużonych pasażerów spadła o 52,2% w stosunku do analogicznego okresu roku 2020 i o 82,7% względem pierwszego półrocza roku 2019. W drugim kwartale spadek względem analogicznego kwartału 2019 roku wyniósł 78,4%, ale w porównaniu do drugiego kwartału 2020 roku odnotowano ponad 21-krotny wzrost liczby pasażerów.

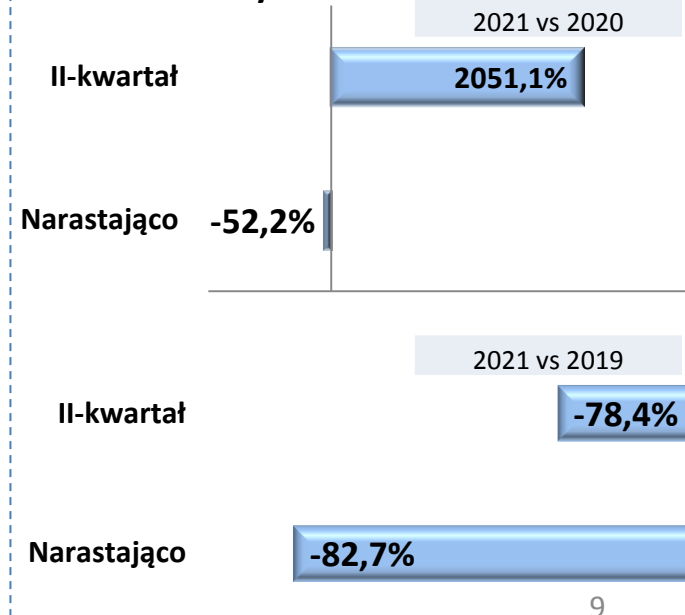
W ruchu czarterowym zaobserwowano wzrost w liczbie pasażerów w wysokości 52,4% względem pierwszej połowy roku 2020 i o 1992% względem drugiego kwartału 2020 roku, natomiast porównując do roku 2019 odnotowano spadek o 60,5% w półroczu i 58,2% w kwartale. Miesięczne dynamiki liczby pasażerów względem 2020 roku wyniosły: 433% dla kwietnia, 1949% dla maja i 5158% dla czerwca. Przewoźnicy czarterowi w tym okresie osiągnęli zaś wzrosty miesięczne w wysokości odpowiednio 14377%, 21133%, 61757%. Porównując liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach drugiego kwartału 2021 roku do analogicznych miesięcy roku 2019 uzyskujemy jednak spadki w wysokości odpowiednio -51%, -63% i -57% dla ruchu czarterowego oraz -60%, -66% i -55% dla przewoźników czarterowych.

W ruchu regularnym odnotowano spadek ruchu w półroczu o 58,5%, a w drugim kwartale wzrost o 2066,7% względem analogicznych okresów 2020 roku, podczas gdy względem analogicznych okresów roku 2019 odnotowano spadki o odpowiednio 84,6% i 80,7%. Miesięczne dynamiki ruchu pasażerskiego względem analogicznych miesięcy roku 2020 wyniosły odpowiednio: 53055%, 117330% i 1136%, natomiast względem analogicznych miesięcy 2019 roku: -89%, -85% i -69%.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*





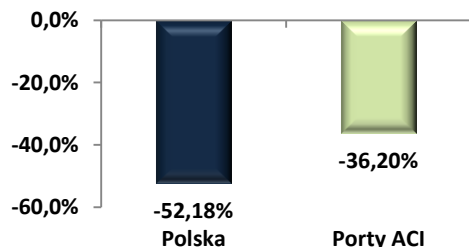
WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

Dynamika ruchu w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2021 roku była niższa od wyników portów ACI Europe o 16 p. p. Porty regionalne poniżej 5 mln pasażerów rocznie łącznie miały wynik gorszy od porównywalnych portów ACI Europe o 29,7 p. p., a lotnisko Kraków-Balice miało wynik o 36,9 p. p. gorszy niż lotniska z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5 a 10 mln pasażerów rocznie w klasyfikacji ACI. Wszystkie polskie porty lotnicze odnotowały spadki w liczbie przewiezionych pasażerów w porównaniu do pierwszej połowy 2020 roku oraz 2019 roku, ale jednocześnie wszystkie wykazały wzrosty względem drugiego kwartału 2020 roku. Najniższe spadki procentowe względem pierwszej połowy roku 2020 uzyskały lotniska Katowice-Pyrzowice (-37%) i Zielona Góra-Babimost (-39%) i Chopina w Warszawie (-42%) Pozostałe porty wykazały spadki w przedziale od 52 do 87%. Względem pierwszej połowy roku 2019 najniższe spadki uzyskał port lotniczy Zielona Góra-Babimost (-55%), a następnie Chopina w Warszawie (-78%). Pozostałe porty miały spadki od 80 do 95%. Wśród portów regionalnych najwięcej pasażerów w pierwszym półroczu 2021 roku obsłużył port lotniczy Kraków-Balice (457 tys. pasażerów), a w drugim kwartale port lotniczy Katowice-Pyrzowice (346 tys. pasażerów).

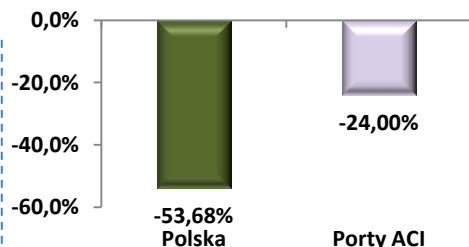
W portach regionalnych w pierwszej połowie i w samym drugim kwartale 2021 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair i Wizz Air. Łącznie obydwaj przewoźnicy niskokosztowi mieli w pierwszym półroczu 2021 udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 54%, a więc mniejszy o 16,2 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2020 roku i o 9,5% względem pierwszej połowy roku 2019. Przewoźnicy ci łącznie obsłużyli prawie 1,1 mln pasażerów w pierwszej połowie 2021 roku i 841 tys. pasażerów w samym drugim kwartale, co oznaczało spadek o 68,4% względem pierwszego półrocza 2020 roku, prawie 26-krotny wzrost względem drugiego kwartału 2020 roku, ale spadek o 87,5% i 83% względem analogicznych okresów roku 2019.

Wśród przewoźników sieciowych w portach regionalnych najwięcej pasażerów obsłużył w pierwszej połowie 2021 oraz w drugim kwartale PLL LOT. Przewoźnik obsłużył 265 tys. pasażerów w półroczu (spadek o 28,6% względem roku 2020 i o 73,2% względem roku 2019) i 185 tys. pasażerów w drugim kwartale (wzrost o 563% w stosunku do 2020 roku, ale spadek o 66,2% w stosunku do 2019 roku). Wśród pozostałych linii sieciowych najwięcej pasażerów w pierwszej połowie roku 2021 przewiozły KLM i Lufthansa (podobnie w drugim kwartale 2021 roku).

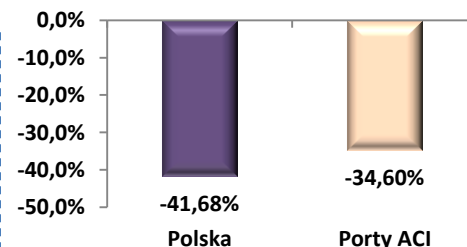
Dynamika całego rynku



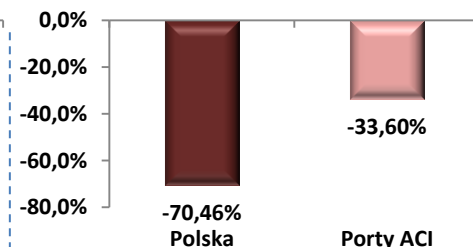
Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW



Dynamika KRK



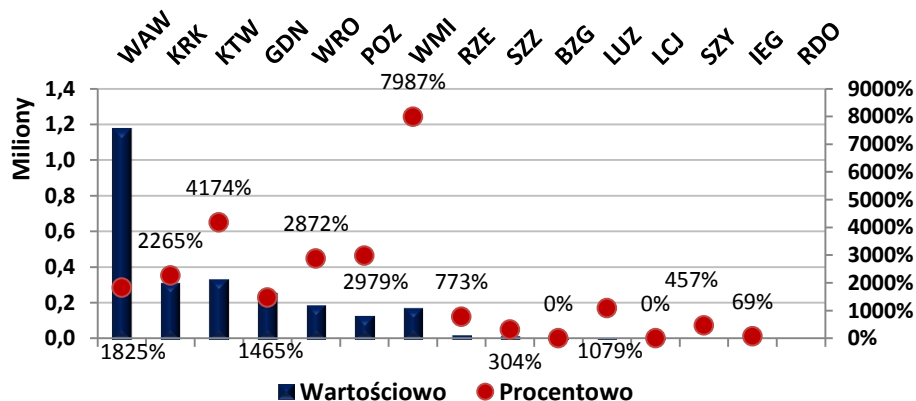


WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

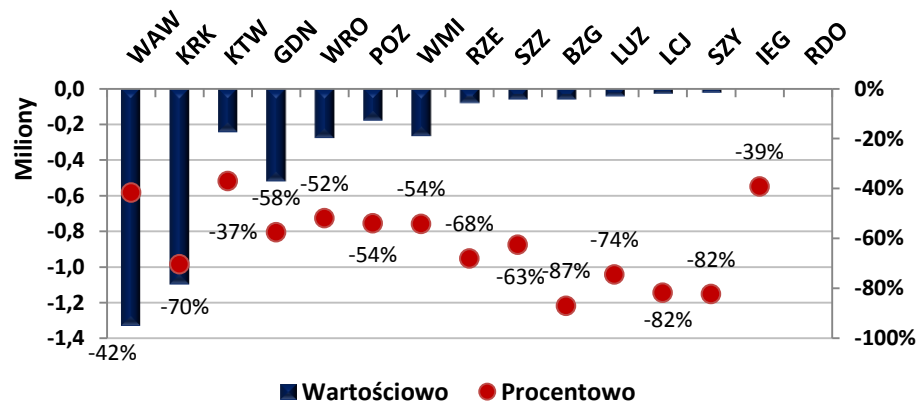
Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w pierwszej połowie 2021 roku spadek liczby pasażerów o 72,6% (-307 tys. pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem roku 2020 i o 90,1% (-1,1 mln pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019. W drugim kwartale odnotowały one wzrost o 565,5% (68 tys. pasażerów) względem drugiego kwartału roku 2020, ale obsłużyły o 87,5% mniej pasażerów (-563 tys.) w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku. Najwięcej pasażerów w tych portach w pierwszej połowie roku 2021 obsłużyli przewoźnicy PLL LOT, Ryanair i Wizz Air, podobnie jak w samym drugim kwartale.

Lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało w pierwszym półroczu 2021 roku spadek ruchu pasażerskiego w wysokości 41,7% w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku i o 78,5% względem pierwszej połowy roku 2019, natomiast w drugim kwartale odnotowało wzrost o 1825,3% względem drugiego kwartału roku 2020 i spadek o 74,6% względem drugiego kwartału 2019 roku. Należy wskazać, że ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była niższa o 7,1 p. p. od dynamiki ruchu portów ACI Europe obsługujących podobną liczbę pasażerów (wykres na str. 9 – proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali pomiędzy wykresami). Ruch regularny odnotował na tym lotnisku spadek w wysokości 43,6% w półroczu i wzrost o 2536,2% w drugim kwartale względem analogicznych okresów 2020 roku (odpowiednio -79,8% i -75,8% względem analogicznych okresów 2019 roku), natomiast ruch czarterowy odnotował wzrost o 470,4% w półroczu i spadek o 19% w drugim kwartale względem 2020 roku (-52,9% i -52,3% względem roku 2019). Przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek w wysokości 46,7% w półroczu, a w drugim kwartale wzrost o 1552,2% w porównaniu do analogicznych okresów roku 2020 (-79,4% i -75,5% względem analogicznych okresów roku 2019). Dla przewoźników niskokosztowych dynamiki te wynosiły odpowiednio -60,8% i 1010,5% względem roku 2020 oraz -85,5% i -83,7% względem roku 2019, a dla przewoźników czarterowych odpowiednio +100,3% oraz 100470,8% względem roku 2020 oraz -56,7% i -50,7% względem roku 2019. Łącznie na lotnisku obsłużono 3,2 mln pasażerów w pierwszej połowie 2021 roku i 1,2 mln pasażerów w drugim kwartale 2021 roku. Najwięcej pasażerów na warszawskim lotnisku w pierwszej połowie roku przewiózł PLL LOT, a następnie Wizz Air i Enter Air (Enter Air miał w drugim kwartale więcej pasażerów niż Wizz Air).

Zmiana przewozów pasażerskich – II kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



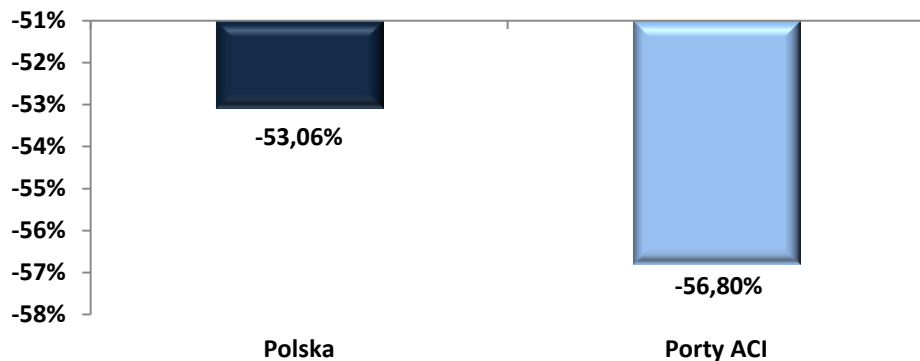


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE – PORÓWNANIE ACI

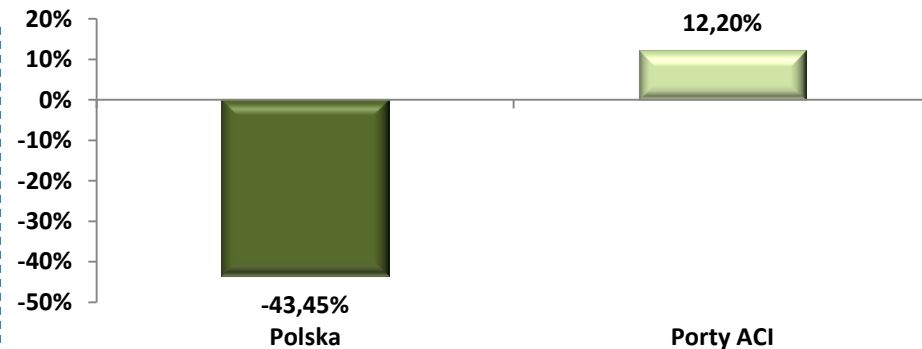
W pierwszej połowie 2021 roku przewozy międzynarodowe w Polsce zanotowały wyższą dynamikę ruchu w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 3,7 p. p.) względem analogicznego okresu roku 2020. Niemniej jednak dynamika ta była negatywna i wyniosła -53,1% (-83,2% względem analogicznego okresu roku 2019), zaś w drugim kwartale 2020 roku odnotowano wzrost o prawie 30 razy względem drugiego kwartału 2020 roku (spadek o 78,8% w porównaniu do drugiego kwartału 2019 roku). Liczba operacji w pierwszym półroczu spadła o 41% względem 2020 roku i 76% względem 2019 roku, a w drugim kwartale 2020 roku wzrosła o 1593% względem 2020 roku i spadła o 71% względem 2019 roku. W międzynarodowym ruchu regularnym odnotowano spadek liczby pasażerów o 60% w pierwszym półroczu (4,1 mln pasażerów mniej) względem analogicznego okresu 2020 roku i o 85,3% (15,9 mln pasażerów) względem pierwszej połowy 2019 roku). Dla drugiego kwartału było to odpowiednio +3418% (+1,9 mln pasażerów) i -82% (-8,6 mln pasażerów). Przewozy czarterowe odnotowały dynamiki odpowiednio: +52% (+240 tys. pasażerów) i -61% (-1,1 mln pasażerów) dla półroczia oraz +1997% (+542 tys. pasażerów) i -58% (-796 tys. pasażerów) dla drugiego kwartału. Najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym w pierwszej połowie roku 2021 przewiózł PLL LOT, a następnie Ryanair i Wizz Air. W drugim kwartale były to PLL LOT, Ryanair i Enter Air. Średnia wielkość samolotów w półroczu pozostała na tym samym poziomie względem roku 2020, ale wzrosła o 2 miejsca względem roku 2019 (odpowiednio -26 i +5 w drugim kwartale). Oferowanie w półroczu spadło o 41% względem analogicznego okresu roku 2020 i o 76% względem roku 2019, a w drugim kwartale wzrosło o 1560% względem 2020 roku i spadło o 70% względem 2019 roku. Wskaźnik LF wyniósł 64% w półroczu (spadek w stosunku do analogicznego okresu roku: 2020 – 13,9 p. p., 2019 – 22,6 p. p.) i 65% w drugim kwartale (zmiana o odpowiednio +36 p. p. i -24,2 p. p.).

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2021 roku kształtowała się na poziomie o 55,7 p. p. niższym niż w portach ACI Europe. Spadek przewozów w tym okresie wyniósł 43,4% względem pierwszego półroczia 2020 roku i 77,4% względem analogicznego okresu 2019 roku. W drugim kwartale odnotowano wzrost o 477,6% w odniesieniu do drugiego kwartału roku 2020 i spadek o 72,8% względem roku 2019. Liczba operacji spadła o 35,9% względem pierwszej połowy roku 2020 i o 66,4% względem roku 2019. W drugim kwartale liczba operacji wzrosła o 176,3% względem drugiego kwartału roku 2020 i spadła o 63,4% względem roku 2019. Średnia wielkość samolotów spadła o 1 miejsce w półroczu względem roku 2020 i o 2 miejsca względem roku 2019, podczas gdy w drugim kwartale spadła o 3 miejsca względem analogicznego okresu roku 2020 i pozostała na tym samym poziomie do roku 2019. Dla oferowania wyniki te wyniosły odpowiednio -38% i -68% w półroczu oraz +181% i -64% w drugim kwartale. Wskaźnik LF: 55% w półroczu (-4,3 p. p. i -21,2 p. p.), 61% w drugim kwartale (+31,5 p. p. i -18,3 p. p.). Najwięcej pasażerów w ruchu krajowym przewiózł PLL LOT, drugim pod względem liczby przewiezionych pasażerów w ruchu krajowym był Ryanair.

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



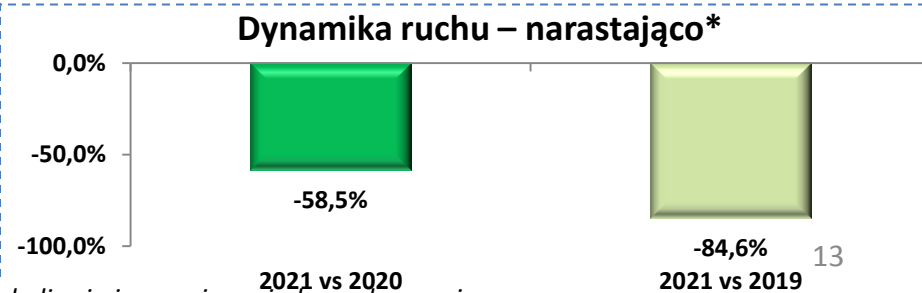
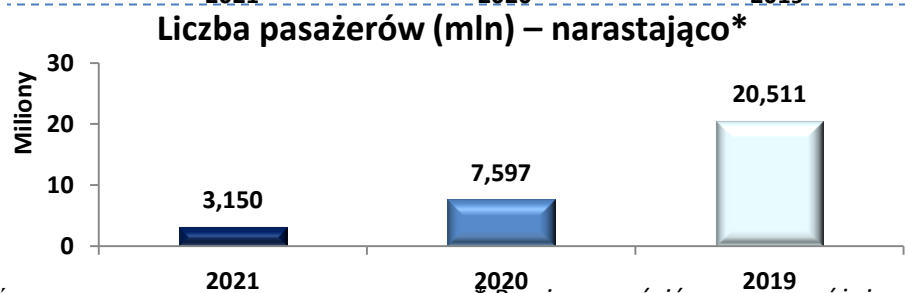
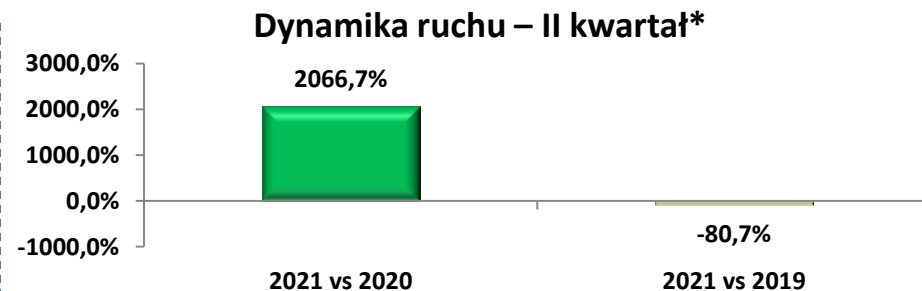
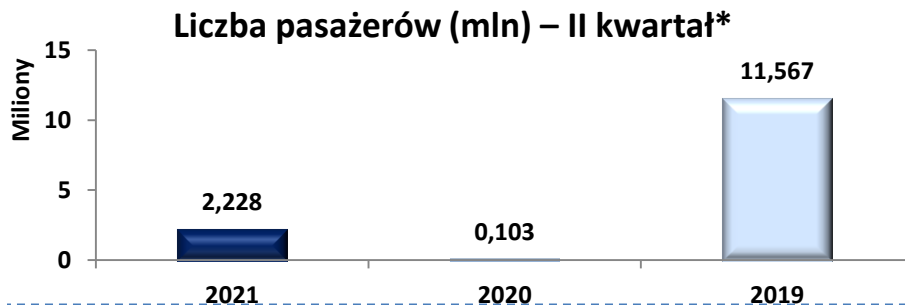


PRZEWOZY REGULARNE

Polski rynek przewozów regularnych obsłużył w pierwszej połowie 2021 roku o 4,4 mln pasażerów mniej, niż w analogicznym okresie 2020 roku (-58,5%). Względem pierwszego półrocza roku 2019 było to już o 17,4 mln pasażerów mniej (-84,6%). W drugim kwartale obsłużono o 2,1 mln pasażerów więcej niż w drugim kwartale 2020 roku (+2067%), ale o 9,3 mln pasażerów mniej niż w tym samym okresie roku 2019 (-80,7%). Najwięcej pasażerów w pierwszej połowie roku 2021 obsłużono na trasach do/z Wielkiej Brytanii (w szczególności obsługiwanych przez Ryanair i Wizz Air), Niemiec (Lufthansa i PLL LOT) oraz Hiszpanii (Ryanair, Wizz Air i Enter Air). W drugim kwartale 2021 roku najwięcej pasażerów latało do/z Hiszpanii, Wielkiej Brytanii i Niemiec.

Najwięcej pasażerów w ruchu regularnym obsłużyło Lotnisko Chopina w Warszawie (2,9 mln pasażerów w półroczu i 1,1 mln w kwartale). Kolejnymi portami w pierwszej połowie 2021 roku i w drugim kwartale pod względem liczby obsłużonych pasażerów były: Port Lotniczy Kraków-Balice (1,5 mln pasażerów w półroczu i 329 tys. w kwartale) oraz Gdańsk im. L. Wałęsy (879 tys. pasażerów w półroczu i 229 tys. w kwartale).

Najwięcej pasażerów w ruchu regularnym w pierwszej połowie 2021 roku przewieźli: PLL LOT (1,1 mln), Ryanair (775 tys.) oraz Wizz Air (525 tys.). W drugim kwartale 2021 roku najwięcej pasażerów miał również PLL LOT (744 tys.), a następnie Ryanair (631 tys.) i Wizz Air (349 tys.). Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych należy zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi w pierwszym półroczu 2021 roku posiadali 47% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 45% (8% należy do przewoźników czarterowych). W drugim kwartale 2021 roku udział przewoźników niskokosztowych wynosił 49%, sieciowych 42%, natomiast czarterowych – 9%.





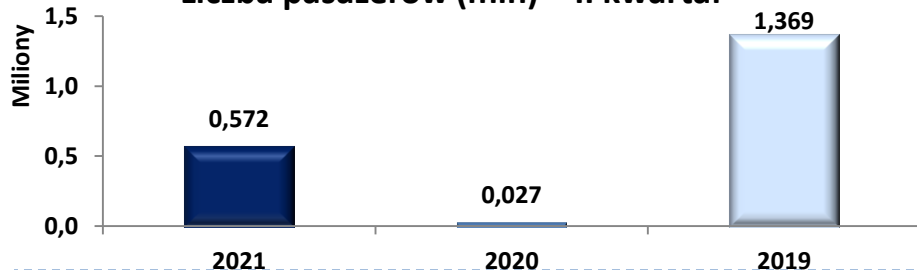
PRZEWOZY CZARTEROWE

W pierwszej połowie 2021 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył o 242 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku, co przełożyło się na 52,4% wzrost, natomiast w porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku przewieziono o 1,1 mln pasażerów mniej (-60,5%). W drugim kwartale wzrost względem analogicznego okresu 2020 roku wyniósł 1992% (+545 tys. pasażerów), ale względem drugiego kwartału roku 2019 odnotowano spadek o 58,2% (-797 tys. pasażerów). Najwięcej pasażerów w półroczu przewieziono na kierunkach: Turcja (Enter Air, PLL LOT i Smartwings), Egipt (głównie Enter Air, flyEgypt i Smartwings) oraz Grecja (Buzz, Smartwings, Enter Air). W drugim kwartale najwięcej pasażerów obsłużono na kierunkach: Turcja, Grecja i Egipt.

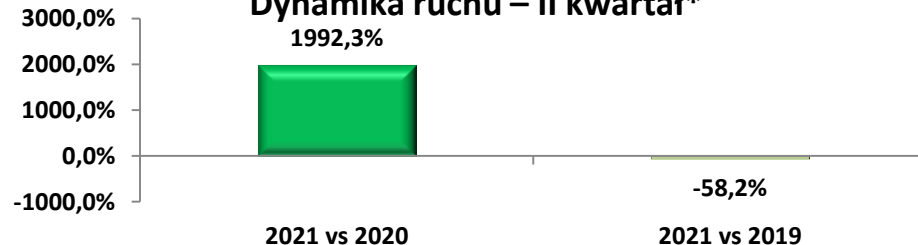
Wśród portów lotniczych najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w pierwszej połowie 2021 roku obsłużyło lotnisko Katowice w Pyrzowicach (301 tys.), natomiast kolejnymi pod względem liczby przewiezionych pasażerów portami lotniczymi były: lotnisko Chopina w Warszawie (198 tys.), a następnie Poznań-Ławica (73 tys.). W drugim kwartale najwięcej pasażerów w operacjach czarterowych obsłużyły ponownie Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice (256 tys. pasażerów), a następnie Lotnisko Chopina w Warszawie (127 tys.) i Port Lotniczy Poznań-Ławica (69 tys.).

Wśród przewoźników najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w pierwszym półroczu 2021 roku odnotował Enter Air (236 tys.), a następnie PLL LOT (131 tys.) i Smartwings (108 tys.). W drugim kwartale były to Enter Air (195 tys. pasażerów), Buzz (95 tys.) i PLL LOT (87 tys.).

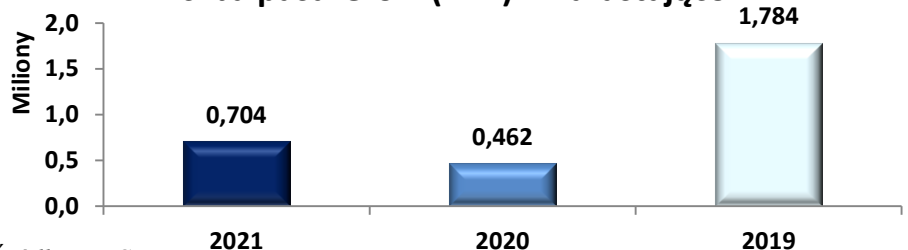
Liczba pasażerów (mln) – II kwartał*



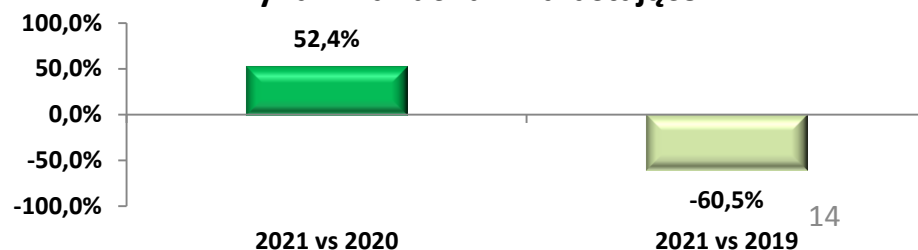
Dynamika ruchu – II kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



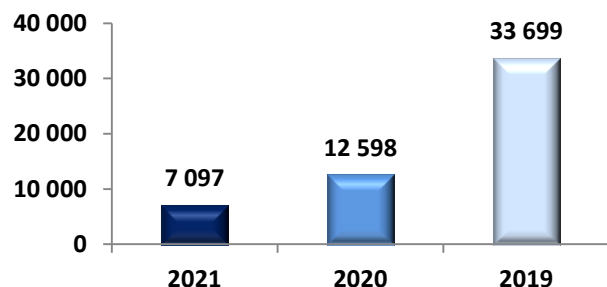


RPKM, ASKM, LF

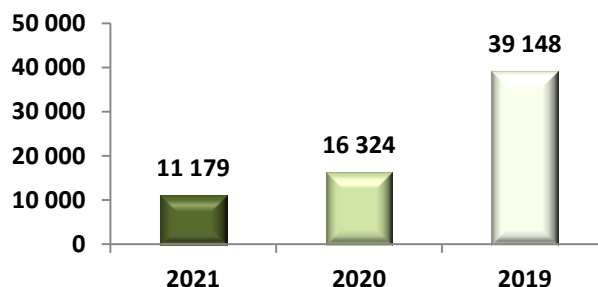
PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

W pierwszej połowie 2020 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na wyższym poziomie niż spadek liczby pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem roku 2020 i w porównaniu z pierwszą połową roku 2019. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 163 km w porównaniu do pierwszej połowy 2020 i o 143 km względem roku 2019. Dynamika RPKM w porównaniu do pierwszego półrocza roku 2019 była niższa niż procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 0,8 i 12,2 p. p.) i wyniosła -78,9%. Względem roku 2020 dynamika ta wyniosła -43,7%. Oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM względem roku 2019 było niższe o 2,2 p. p. niż to notowane dla Europy i o 15 p. p. od wartości światowej i wyniosło -71,4% podczas gdy względem pierwszej połowy roku 2020 różnica ta wyniosła -31,5%. Współczynnik wypełnienia miejsc LF spadł w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019 o 22,6 p. p., a w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku spadł o 13,7 p. p. Przewoźnicy odnotowali spadek współczynnika LF w stosunku do pierwszej połowy 2019 roku o 1,5 p. p. mniejszy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 3,3 p. p. większy niż na rynku światowym. Średnia liczba osób przypadająca na rejs spadła o 36 osób w porównaniu z pierwszą połową roku 2019 i o 21 osób w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku. Wartość ta wyniosła 83 pasażerów.

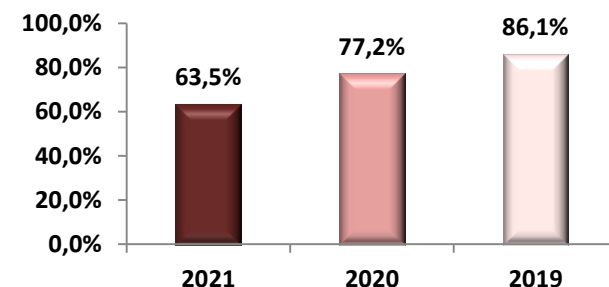
RPKM (mln) – narastająco*



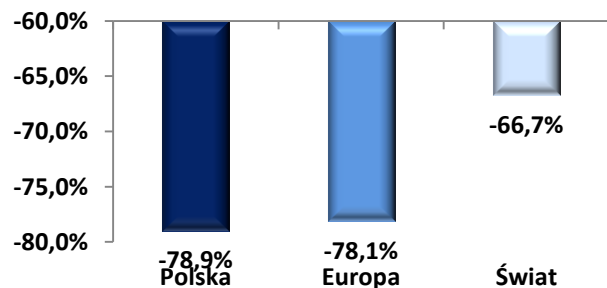
ASKM (mln) – narastająco*



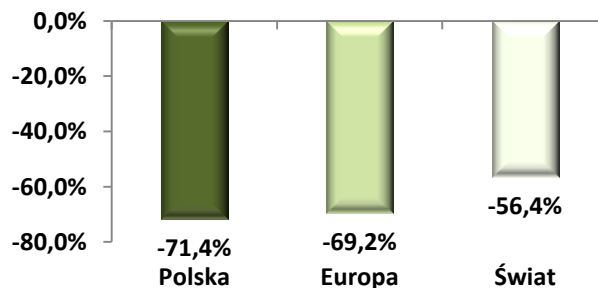
LF – narastająco*



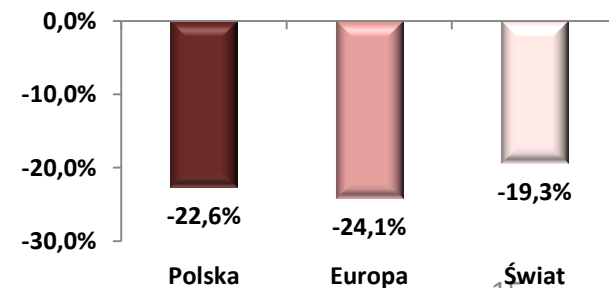
RPKM – narastająco vs. 2019*



ASKM – narastająco vs. 2019*



LF – narastająco vs. 2019*





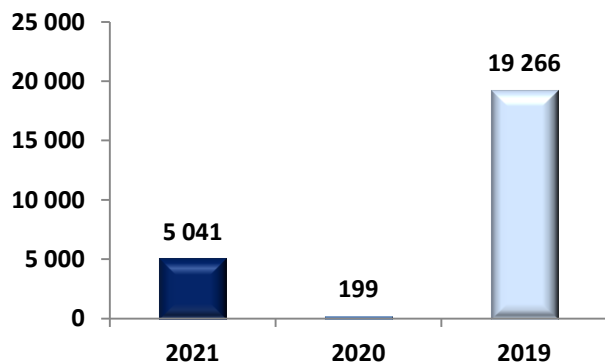
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W drugim kwartale 2021 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich, w stosunku do analogicznego okresu roku 2019, mierzona wskaźnikiem RPKM była na niższym poziomie niż dynamika wzrostu oferowania mierzona wskaźnikiem ASKM – różnica pomiędzy nimi wyniosła 9,8 p. p. Współczynnik RPKM spadł w tym okresie o 73,8% względem drugiego kwartału roku 2019, a ASKM – o 64,1%. Względem drugiego kwartału roku 2020 RPKM wzrósł 24-krotnie, a ASKM wzrósł 10-krotnie.

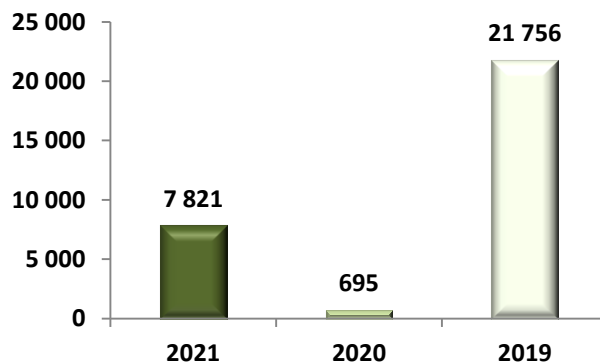
Współczynnik LF spadł o 24,1 p. p. w stosunku do analogicznego okresu roku 2019, ale wzrósł o 35,8% względem drugiego kwartału 2020 roku. LF wyniósł w drugim kwartale 2021 roku 64%.

Średnia długość odcinka lotu wzrosła o ok. 181 kilometrów względem drugiego kwartału 2019 roku i o 307 km względem drugiego kwartału 2020 roku. Średnia liczba osób przypadających na rejs spadła o 35 miejsc względem analogicznego okresu roku 2019, ale wzrosła o 48 miejsc względem drugiego kwartału roku 2020. Wartość ta wyniosła 90 pasażerów na rejs.

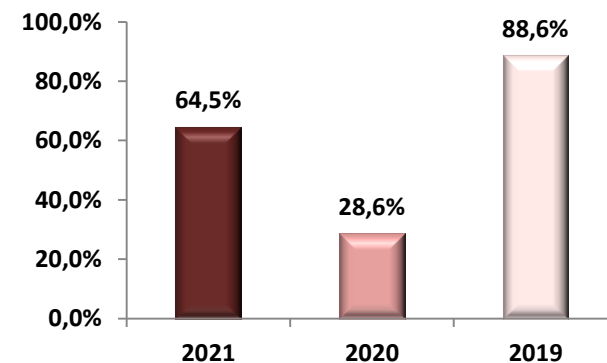
RPKM (mln) – II kwartał*



ASKM (mln) – II kwartał*



LF – II kwartał*



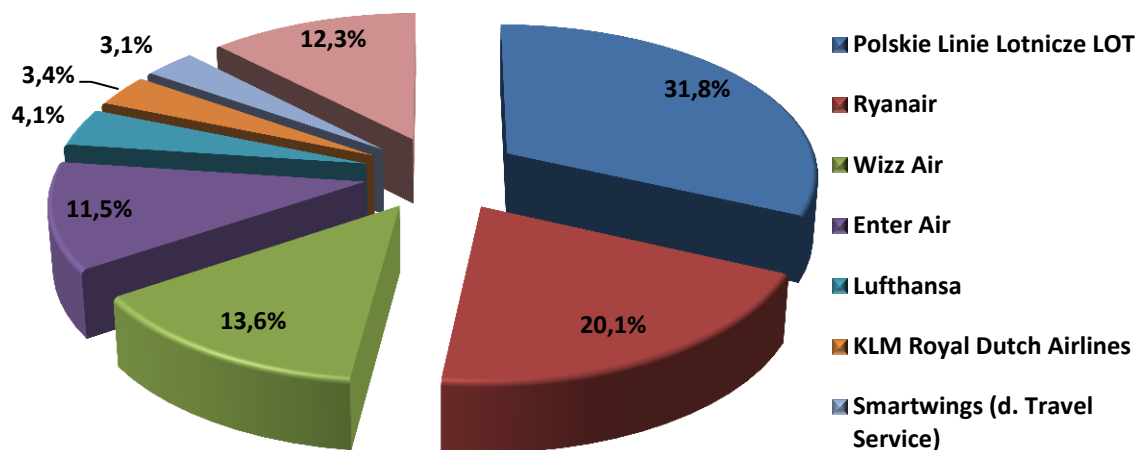


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

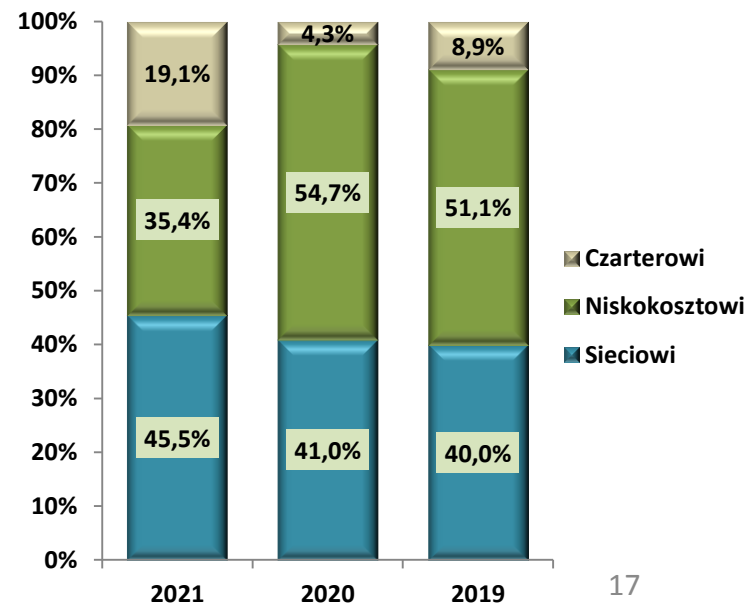
W pierwszej połowie 2021 roku w Polsce doszło do znacznej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do analogicznego okresu roku 2020, jak i 2019, na skutek znacznej zmiany poziomów ruchu w okresie epidemii COVID-19. W pierwszym półroczu 2021 roku względem roku 2020 przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek w liczbie przewożonych pasażerów o 46,9%, przewoźnicy niskokosztowi o 69%, ale przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost o 111,3%. W związku z tym spadł udział w rynku przewoźników niskokosztowych (o 19,3 p. p.), natomiast wzrósł udział przewoźników sieciowych (o 4,5 p. p.) i przewoźników czarterowych (o 14,8 p. p.). Względem pierwszej połowy roku 2019 przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek o 80,4%, przewoźnicy niskokosztowi o 88%, a przewoźnicy czarterowi – o 63%.

Największy, tj. 31,8% udział w rynku miał PLL LOT. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był Ryanair, a trzecim Wizz Air. Największe wzrosty w całym półroczu względem pierwszej połowy roku 2020 odnotowali przewoźnicy czarterowi: Enter Air (+227 tys. pasażerów), Buzz (+96 tys. pasażerów) i Smartwings (+45 tys. pasażerów).

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

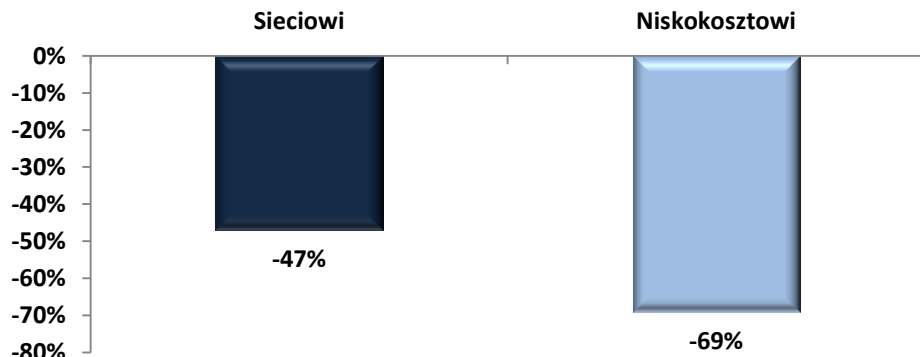
Najwięcej pasażerów wśród przewoźników niskokosztowych w pierwszej połowie 2021 roku przewiózł Ryanair (777 tys. pasażerów, o 1,5 mln mniej niż w analogicznym okresie 2020 roku i o 5,1 mln pasażerów mniej niż w pierwszej połowie roku 2019). W dalszej kolejności znajdował się Wizz Air (526 tys. pasażerów, o 1,2 mln mniej niż w analogicznym okresie 2020 roku i o 3,7 mln mniej pasażerów niż w pierwszej połowie roku 2019). W drugim kwartale najwięcej pasażerów również obsłużył Ryanair (632 tys.), a następnie Wizz Air (350 tys.). Pozostali przewoźnicy niskokosztowi przewieźli w tym okresie znacznie mniej pasażerów.

W przypadku przewoźników sieciowych zarówno w pierwszym półroczu roku 2021, jak i w drugim kwartale tego roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT. Przewoźnik w całym roku obsłużył ponad 1,2 mln pasażerów, a więc o 953 tys. pasażerów mniej niż w pierwszej połowie 2020 roku i o 4,3 mln pasażerów mniej niż w analogicznym okresie 2019 roku. W drugim kwartale przewoźnik obsłużył 831 tys. pasażerów. Kolejnymi przewoźnikami sieciowymi pod względem liczby pasażerów przewiezionych w pierwszym półroczu byli: Lufthansa i KLM.

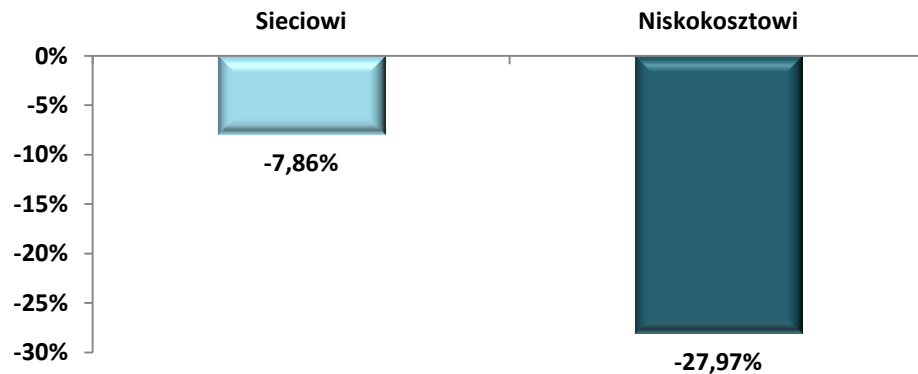
Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych spadł o 28,7 p. p. w pierwszej połowie 2021 roku w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku i o 37,5 p. p. w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019. W drugim kwartale S/F wzrósł o 22,1 p. p. i spadł o 38,4 p. p. odpowiednio w stosunku do analogicznych okresów lat 2020 i 2019. Współczynnik LF miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio półrocza i drugiego kwartału 2020 roku: -28 p. p. i +24 p. p., podczas gdy dla roku 2019: -35,3 p. p. i -36,6 p. p.

Dla przewoźników sieciowych S/F spadł o 6,4 p. p. w pierwszej połowie 2021 roku w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku i o 16,8 p. p. w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019. W drugim kwartale S/F wzrósł o 29,4 p. p. i spadł o 18,3 p. p. odpowiednio w stosunku do drugich kwartałów lat 2020 i 2019. Współczynnik LF miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio półrocza i drugiego kwartału 2020 roku: -7,9 p. p. i +35,4 p. p., podczas gdy dla roku 2019: -17,2 p. p. i -19,6 p. p.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*





OPISY WYKRESÓW

Slajd 6

- **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 7

- **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 8

- **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 9

- **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 10

- **Dynamika całego rynku** – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w minionych kwartałach roku bieżącego i poprzedniego we wszystkich polskich portach lotniczych z europejskimi portami zrzeszonymi w ACI.
- **Dynamika portów regionalnych** – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w minionych kwartałach roku bieżącego i poprzedniego 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 roku bieżącego i poprzedniego.
- **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 roku bieżącego i poprzedniego.



OPISY WYKRESÓW – CD.

Slajd 11

- **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 roku bieżącego i poprzedniego.
- **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 roku bieżącego i poprzedniego.

Slajd 12

- **Przewozy międzynarodowe** – wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach roku bieżącego i poprzedniego.
- **Przewozy krajowe** – wykres porównuje dynamikę przewozów krajowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach roku bieżącego i poprzedniego.

Slajd 13

- **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 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 14

- **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 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 czarterowym w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego, a także 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 15

- **RPKM – narastająco** – wykres przedstawia wartości RPKM w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.
- **ASKM – narastająco** – wykres przedstawia wartości ASKM w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.
- **LF** – wykres przedstawia wartości LF w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.
- **RPKM – narastająco** – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika RPKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019.
- **ASKM – narastająco** – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika ASKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019.
- **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 w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019.

Slajd 16

- **RPKM – kwartał** – wykres przedstawia wartości RPKM w danym kwartale z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.
- **ASKM – kwartał** – wykres przedstawia wartości ASKM w danym kwartale z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.
- **LF – kwartał** – wykres przedstawia wartości LF w danym kwartale z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.

Slajd 117

- **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 z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat.

Slajd 18

- **Porównanie dynamiki ruchu** – wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC i sieciowych w minionych kwartałach roku bieżącego i poprzedniego wg danych ULC.
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych w minionych kwartałach roku bieżącego i poprzedniego na podstawie danych ULC.