



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W PIERWSZEJ POŁOWIE ROKU 2022

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, grudzień 2022 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 miesiącach letniego sezonu rozkładowego w 2022 roku ruch lotniczy bardzo wyraźnie „odbił” się w stosunku do dwóch poprzednich lat naznaczonych kolejnymi falami zachorowań na COVID-19. Choć zachorowań nadal było dużo (zimowa fala dopiero wygasła) i pomimo zbrojnego ataku Rosji na Ukrainę, lotnictwo cywilne zaczęło osiągać dobre wyniki. W drugim kwartale 2022 roku w polskich portach lotniczych obsłużono ponad 10,9 mln pasażerów, a więc prawie 4-krotnie więcej niż w tym samym okresie roku 2021. Choć zabrakło ok. 2 mln pasażerów do osiągnięcia wyniku z roku 2019, to taka ilość pasażerów świadczy o szybkiej odbudowie rynku lotniczego w Polsce.

W pierwszej połowie roku 2022 w polskich portach lotniczych obsłużono ponad 16,6 mln pasażerów. W porównaniu z pierwszym półroczem roku 2019 oznaczało to spadek w wysokości 25,5%, ale w porównaniu z pierwszą połową roku 2021 oznaczało to wzrost o 330,8%. Liczba operacji w tym okresie spadła o 23,3% względem roku 2019, ale wzrosła o 205,9% względem roku 2021. Średnia liczba pasażerów przypadających na rejs spadła o 2 pasażerów względem pierwszej połowy 2019 roku, ale wzrosła o 34 pasażerów względem analogicznego okresu 2021 roku. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) spadł o 6,4 p. p. w porównaniu z pierwszym półroczem roku 2019, ale wzrósł o 18,3 p. p. w porównaniu do roku 2021. Współczynnik LF spadł o 5,9 p. p. w porównaniu do roku 2019, a wzrósł o 16,8 p. p. w porównaniu do roku 2021.

Przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych odnotowały wzrosty, zarówno w stosunku do roku 2019, jak i 2021, tj.: o 55,2% względem pierwszej połowy roku 2019 i o 52,1% względem analogicznego okresu roku 2021.

Wyniki przewozów pasażerskich zrealizowanych z polskich portów lotniczych w pierwszej połowie roku 2022 względem analogicznego okresu roku 2021 były wyższe niż te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 86,8 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało wynik niższy o 116,3 p. p. od wyniku uzyskanego przez porty europejskie obsługujące podobną liczbę pasażerów. Porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) odnotowały wynik wyższy o 149,7 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie, natomiast lotnisko w Krakowie odnotowało wynik o 376,3 p. p. wyższy niż porównywalne porty ACI obsługujące od 5 do 10 mln pasażerów rocznie.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w pierwszej połowie 2022 roku wzrost w wysokości 345,7% w stosunku do analogicznego okresu 2021 roku, co było wynikiem o 43,4 p. p. niższym w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe. Wyniki przewozów krajowych zanotowały wzrost o 209,3%, co było wynikiem o 123,3 p. p. lepszym niż wynik portów ACI.

Najwięcej pasażerów w pierwszej połowie 2022 roku obsłużyły lotniska: Chopina w Warszawie, Kraków-Balice oraz Gdańsk im. L. Wałęsy. Względem pierwszej połowy 2019 wzrost liczby pasażerów odnotował jako jedyny Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost (o 2,6 tys., czyli 24,5% pasażerów więcej). Wszystkie porty zaś odnotowały duże wzrosty w porównaniu do roku 2021. Największe wzrosty procentowe w tym okresie uzyskały porty lotnicze Bydgoszcz (+936,6%), Olsztyn-Mazury (+792,2%) i Łódź (+779,6%), co pokazuje że małe porty szybko odbudowują ruch utracony w wyniku epidemii.



PODSUMOWANIE

W ramach przewozów regularnych w pierwszym półroczu 2022 roku najwięcej pasażerów podróżowało na trasach z/do Wielkiej Brytanii, a następnie Włoch i Niemiec. Trasy do Włoch zyskały większą popularność niż w pierwszej połowie roku 2019 (+100,1 tys. pasażerów). Podobnie więcej pasażerów niż w roku 2019 obsłużono na trasach do Turcji (+87,6 tys. pasażerów), na Cypr (+59,5 tys.) i do Gruzji (+31,3 tys.). Na pozostałych trasach nadal odnotowano jeszcze spadki względem roku 2019. Znakomita część tras zyskała jednak pasażerów względem roku 2021, przy czym największe wzrosty odnotowano w przypadku Wielkiej Brytanii, Włoch i Niemiec.

W przypadku kierunków czarterowych w pierwszej połowie 2022 roku najwięcej pasażerów poleciało do/z Turcji, Grecji i Egiptu. Względem roku 2019 więcej pasażerów poleciało na trasach do/z Egiptu (+65,9 tys. pasażerów), Dominikany (+34,5 tys.) i Meksyku (+21,7 tys.). Względem roku 2021 największe wzrosty odnotowały Turcja, Grecja i Egipt.

W pierwszej połowie 2022 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na niższym poziomie niż liczby pasażerów. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 71 km względem analogicznego okresu roku 2019, ale spadła o 72 km w porównaniu do pierwszej połowy 2021 roku. Dynamika RPKM w porównaniu do pierwszego półrocza roku 2021 była wyższa niż procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 53,4 i 187,5 p. p.) i wyniosła 270,4%. Oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM było wyższe o 52,8 p. p. niż to notowane dla Europy i o 140,5 p. p. od wartości światowej i wyniosło 192,8%. Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł w stosunku do pierwszego półrocza roku 2021 o 16,8 p. p. Przewoźnicy odnotowali wzrost współczynnika LF o 0,3 p. p. większy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 4,8 p. p. większy niż na rynku światowym.

Przewoźnicy sieciowi w pierwszej połowie 2022 roku odnotowali spadki w liczbie przewiezionych pasażerów o 37,2% w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku, ale wzrost o 219,5% w stosunku do roku 2021. Przewoźnicy niskokosztowi odnotowali spadki o 17,5% względem roku 2019, ale wzrosty o 588,5% względem roku 2021, a przewoźnicy czarterowi odnotowali spadki o 19,2% w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019, ale wzrost o 118,4% w stosunku do pierwszej połowy roku 2021. W związku z tym, udział przewoźników sieciowych w rynku względem pierwszego półrocza roku 2019 spadł o 6,3 p. p., udział przewoźników niskokosztowych wzrósł o 5,5 p. p., natomiast udział w rynku przewoźników czarterowych wzrósł o 0,8 p. p. Względem pierwszej połowy 2021 roku udziały te zmieniły się o odpowiednio o: -11,7 p. p., 21,2 p. p. i -9,4 p. p. Najwięcej pasażerów w pierwszej połowie 2022 roku wśród przewoźników LCC przewióż Ryanair, a następnie Wizz Air i easyJet. 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.



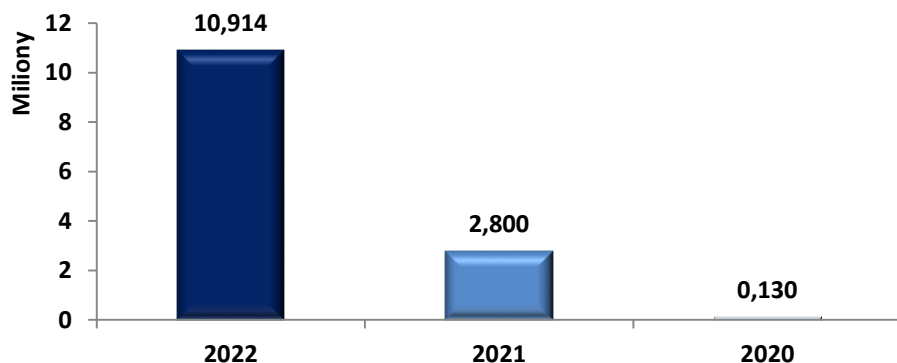
PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszej połowie 2022 roku ponad 16,6 mln pasażerów co oznaczało wzrost liczby obsłużonych pasażerów w wysokości 330,8% w porównaniu do pierwszego półrocza roku 2021, ale spadek o 25,5% w porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku. W samym drugim kwartale 2022 roku obsłużono 10,9 mln pasażerów, co dało wzrost o 289,8% względem drugiego kwartału 2021 roku, ale oznaczało spadek o 15,6% wobec drugiego kwartału roku 2019.

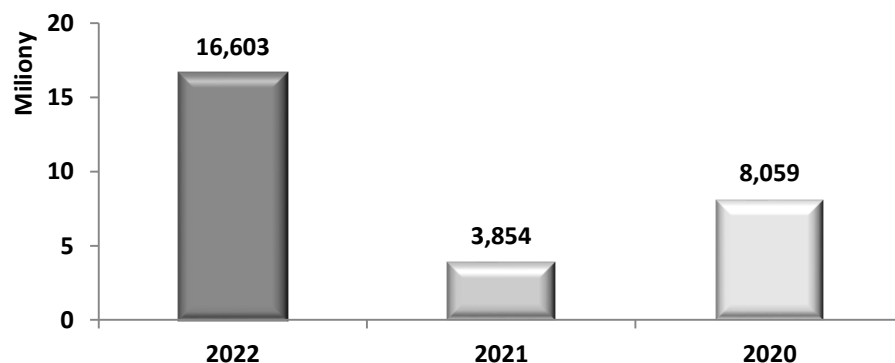
W pierwszej połowie roku 2022 odnotowany został spadek średniej długości odcinka lotu o 72 km w stosunku do analogicznego okresu roku 2021, ale wzrost o 71 km w stosunku do pierwszej połowy roku 2019, natomiast w drugim kwartale 2021 roku średnia długość odcinka lotu spadła o 143 km względem analogicznego okresu roku 2021, ale wzrosła o 38 km w stosunku do drugiego kwartału 2019 roku.

W pierwszej połowie 2022 roku odnotowano 228% wzrost oferowania w stosunku do analogicznego okresu 2021 roku i 19% spadek w stosunku do pierwszego półrocza 2019 roku. Natomiast oferowanie w samym drugim kwartale wzrosło o 188% względem oferowania w drugim kwartale 2021 roku, ale spadło o 11% względem drugiego kwartału 2019 r. Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wzrósł o 18,3 p. p. w porównaniu do pierwszej połowy 2021 roku, ale spadł o 6,4 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku i wyniósł 77% (odpowiednio +21,4 i -4,2 p. p. dla SF w wysokości 82% dla samego drugiego kwartału). Współczynnik LF wyniósł 80% w pierwszej połowie 2022 roku, czyli wzrósł o 16,8 p. p. i spadł o 5,9 p. p. odpowiednio dla analogicznych okresów 2021 i 2019 r. W drugim kwartale 2022 r. współczynnik LF wyniósł 84% (+20,1 i -4 p. p. względem drugiego kwartału odpowiednio 2021 i 2019 roku).

Liczba pasażerów (mln) – II kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*





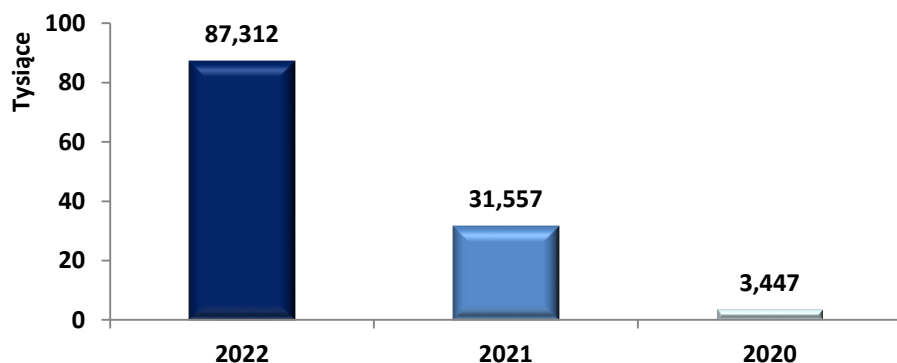
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Liczba operacji pasażerskich wzrosła o 205,9% w pierwszej połowie 2022 roku, a w samym drugim kwartale wzrosła o 176,7% w porównaniu do tych samych okresów 2021 roku. Względem tych okresów roku 2019 spadła odpowiednio o 23,3% w półroczu i o 16% w drugim kwartale.

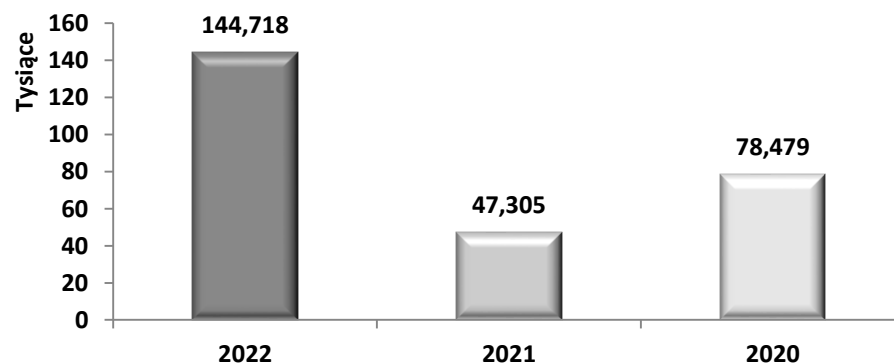
Średnia liczba pasażerów wyniosła 117 pasażerów w pierwszej połowie 2022 roku i 126 pasażerów w drugim kwartale. W pierwszym półroczu 2022 roku, w porównaniu do pierwszej połowy 2021 roku, średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła o 34 pasażerów, podczas gdy liczba pasażerów w samym drugim kwartale wzrosła o 36 pasażerów względem drugiego kwartału 2021 roku. W porównaniu do analogicznych okresów 2019 roku średnia liczba pasażerów spadła o 2 pasażerów w półroczu, ale wzrosła o 1 pasażera w drugim kwartale. Największy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację w pierwszym półroczu odnotowali przewoźnicy niskokosztowi – o 50 pasażerów więcej względem analogicznego okresu 2021 roku (+57 pasażerów w drugim kwartale). Względem roku 2019 przewoźnicy niskokosztowi odnotowali spadek o 17 pasażerów w półroczu i o 11 pasażerów w drugim kwartale. W pierwszej połowie roku 2022 przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost średniej liczby pasażerów względem analogicznego okresu 2021 roku o 18 pasażerów (+20 pasażerów w kwartale). W porównaniu do 2019 roku w pierwszej połowie roku przewoźnicy ci mieli o 2 pasażerów mniej w całym półroczu i porównywalną liczbę pasażerów w drugim kwartale. W przypadku przewoźników czarterowych zmiany wyniosły +19 pasażerów w półroczu i +20 pasażerów w drugim kwartale względem analogicznych okresów 2021 roku, ale -8 pasażerów w półroczu i -6 pasażerów w drugim kwartale względem roku 2019.

Dynamiki poszczególnych miesięcy drugiego kwartału względem roku 2021 przedstawiają się następująco: kwiecień – 269%, maj – 262%, czerwiec – 98%. Dla przewoźników sieciowych: 168%, 194%, 99%. Dla przewoźników niskokosztowych: 579%, 513%, 108%. Dla przewoźników czarterowych: 90%, 92%, 72%. Dynamiki względem analogicznych miesięcy roku 2019 przedstawiają się w sposób następujący: ruch pasażerski ogółem -24%, -15%, -10%; przewoźnicy sieciowi -36%, -25%, -19%; przewoźnicy niskokosztowi -5%, +1%, +3%; przewoźnicy czarterowi -20%, -22%, -9%.

Liczba operacji (tys.) – II kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



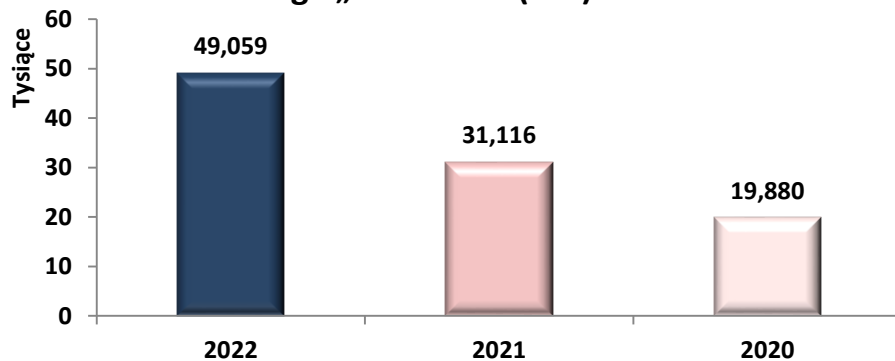


PRZEWOZY CARGO

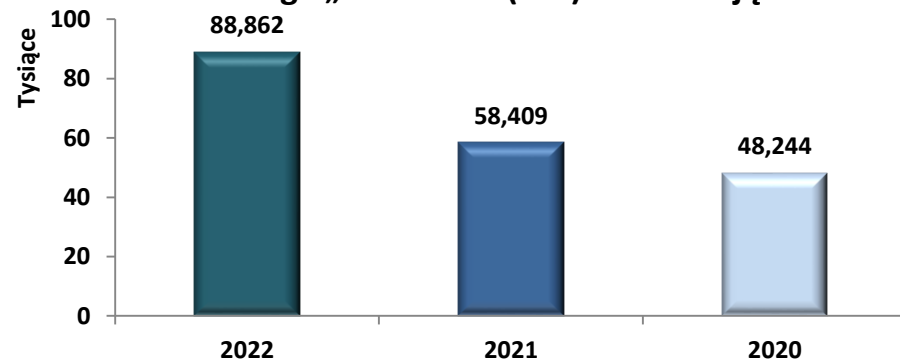
W pierwszej połowie 2022 roku przewieziono prawie 88,9 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 52,1% w porównaniu do analogicznego okresu 2021 roku i o 55,2% względem pierwszej połowy 2019 roku. W drugim kwartale wzrost ten wyniósł 57,7% względem drugiego kwartału 2021 roku i 63,9% względem drugiego kwartału 2019 roku, a przewieziona została w tym okresie 49,1 tys. ton cargo. Najpopularniejszymi kierunkami w pierwszej połowie roku były Niemcy, USA i Zjednoczone Emiraty Arabskie, a w drugim kwartale Niemcy, USA i Francja. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do pierwszej połowy 2021 roku odnotowano w przypadku USA (+10 tys. ton), Niemiec (+5,3 tys. ton) oraz Francji (+3,8 tys. ton). W stosunku do drugiego kwartału roku 2021 największe wzrosty również odnotowano w przypadku USA (+7,4 tys. ton), Niemiec (+3,9 tys. ton) i Francji (+2,8 tys. ton). W pierwszej połowie 2022 roku, a także w drugim kwartale, najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 23,3 tys. ton w półroczu i 12,4 tys. ton w kwartale. Na kolejnych miejscach w półroczu znajdowali się DHL i UPS, a w kwartale – DHL i Kalitta Air. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do pierwszej połowy 2021 roku mógł pochwalić się PLL LOT (+4,4 tys. ton), a następnie Kalitta Air (+4,2 tys. ton) oraz Bluebird Nordic (+2,9 tys. ton). W drugim kwartale największy ilościowy wzrost względem analogicznego okresu 2021 roku odnotowali Kalitta Air (+3,9 tys. ton), Bluebird Nordic (+1,6 tys. ton) i PLL LOT (+1,3 tys. ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, największy tonaż w pierwszej połowie 2022 roku przewieziono ponownie z i na lotnisko Chopina w Warszawie – 50 tys. ton, co stanowi 56,5% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. W drugim kwartale z/do portu przewieziono 25,5 tys. ton cargo lotniczego. Największe wzrosty ilościowo w stosunku do analogicznych okresów roku 2021 osiągnął port lotniczy Rzeszów-Jasionka (15,4 tys. ton w półroczu i 11,2 tys. ton w drugim kwartale), a następnie lotnisko Katowice-Pyrzowice (6,7 tys. ton w półroczu i 3,5 w kwartale) oraz Chopina w Warszawie (6,3 tys. ton w półroczu i 1,9 tys. ton w kwartale). Należy zauważyć, że znaczna część omawianych wyżej wzrostów, szczególnie w porcie lotniczym Rzeszów-Jasionka, dotyczy transportów z towarami dla Ukrainy, której porty lotnicze pozostają zamknięte od momentu rozpoczęcia zbrojnej agresji Rosji.

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



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





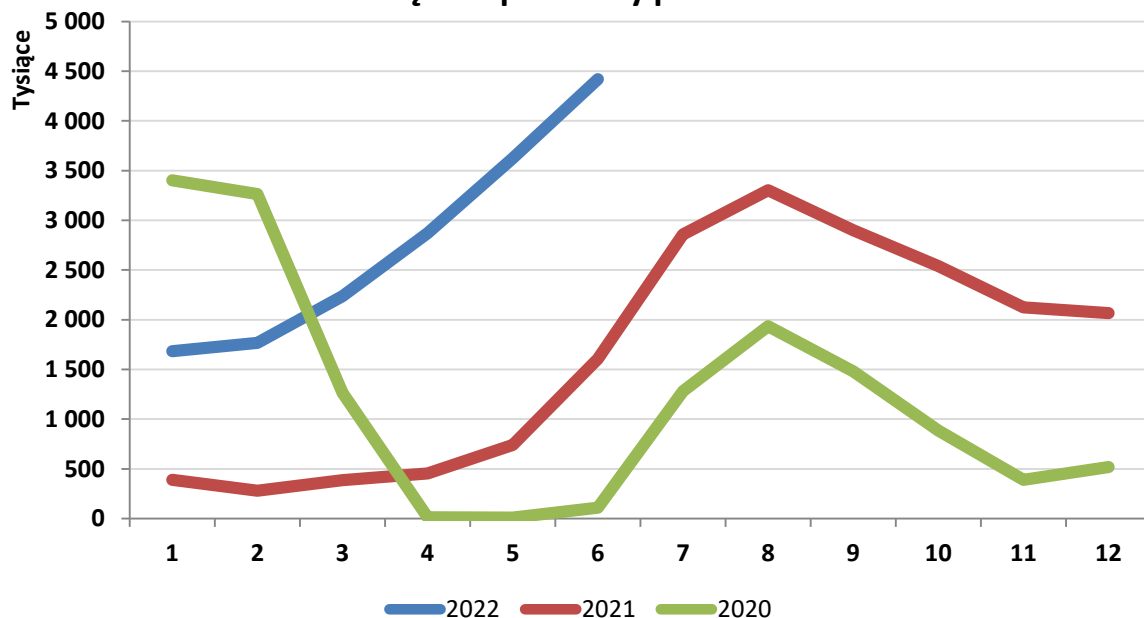
SEZONOWE ZMIANY PRZEWOZÓW

W pierwszej połowie 2022 roku liczba obsłużonych pasażerów wzrosła o 330,8% w stosunku do analogicznego okresu roku 2021, ale spadła o 25,5% względem pierwszego półrocza roku 2019. W drugim kwartale spadek względem analogicznego kwartału 2019 roku wyniósł 15,6%, ale w porównaniu do drugiego kwartału 2021 roku odnotowano wzrost liczby pasażerów o 289,8%.

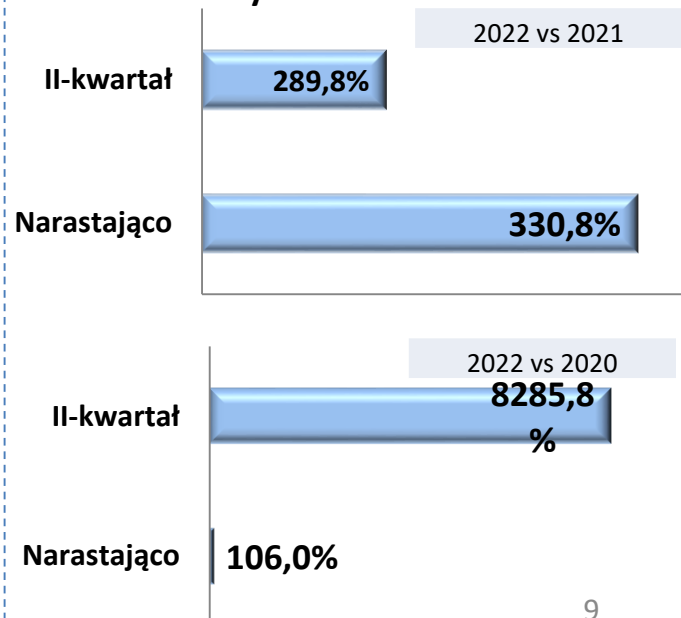
W ruchu czarterowym zaobserwowano wzrost w liczbie pasażerów w wysokości 126,5% względem pierwszej połowy roku 2021 i o 112,5% względem drugiego kwartału 2021 roku, natomiast porównując do roku 2019 odnotowano spadek o 10,5% w półroczu i 11,2% w kwartale. Miesięczne dynamiki liczby pasażerów względem 2021 roku wyniosły: 90% dla kwietnia, 123% dla maja i 113% dla czerwca. Przewoźnicy czarterowi w tym okresie osiągnęli zaś wzrosty miesięczne w wysokości odpowiednio 106%, 119%, 95%. Porównując liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach drugiego kwartału 2022 roku do analogicznych miesięcy roku 2019 uzyskujemy jednak spadki w wysokości odpowiednio -7%, -17% i -9% dla ruchu czarterowego oraz -18%, -25% i -13% dla przewoźników czarterowych.

W ruchu regularnym odnotowano wzrost ruchu w półroczu o 376,5%, a w drugim kwartale wzrost o 335,4% względem analogicznych okresów 2021 roku, podczas gdy względem analogicznych okresów roku 2019 odnotowano spadki o odpowiednio 26,8% i 16,2%. Miesięczne dynamiki ruchu pasażerskiego względem analogicznych miesięcy roku 2021 wyniosły odpowiednio: 615%, 457% i 193%, natomiast względem analogicznych miesięcy 2019 roku: -24%, -17% i -8%.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*





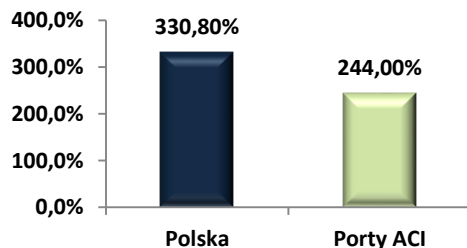
WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

Dynamika ruchu w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2022 roku była wyższa od wyników portów ACI Europe o 86,8 p. p. Porty regionalne poniżej 5 mln pasażerów rocznie łącznie miały wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe o 149,7 p. p., a lotnisko Kraków-Balice miało wynik o 376,3 p. p. lepszy niż lotniska z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5 a 10 mln pasażerów rocznie w klasyfikacji ACI. Względem 2021 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów regionalnych uzyskały port lotniczy Kraków-Balice (+2,7 mln pasażerów w półroczu i +1,7 mln pasażerów w drugim kwartale), Gdańsk im. L. Wałęsy (+1,5 mln i +935,4 tys.) oraz Katowice-Pyrzowice (+1,2 mln i +815 tys.). Względem roku 2019 w półroczu wzrost uzyskał tylko port lotniczy Zielona Góra-Babimost (+2,6 tys. pasażerów), natomiast w drugim kwartale wzrosty odnotowały port lotniczy Warszawa-Modlin (+25,8 tys. pasażerów) i Zielona Góra-Babimost (+2,6 tys. pasażerów).

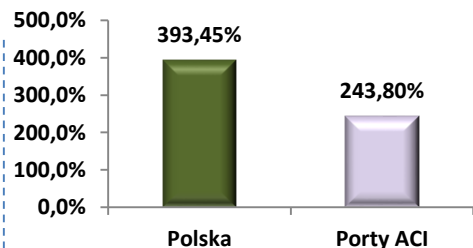
W portach regionalnych w pierwszej połowie i w samym drugim kwartale 2022 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair i Wizz Air. Łącznie obydwaj przewoźnicy niskokosztowi mieli w pierwszym półroczu 2022 udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 72%, a więc większy o 17,7 p. p. w stosunku do pierwszej połowy 2021 roku i o 8,2% względem pierwszej połowy roku 2019. Przewoźnicy ci łącznie obsłużyli 7,8 mln pasażerów w pierwszej połowie 2022 roku i prawie 5 mln pasażerów w samym drugim kwartale, co oznaczało wzrost o 615,4% względem pierwszego półrocza 2021 roku, o 493,7% względem drugiego kwartału 2021 roku i spadek o 10,9% względem pierwszego półrocza roku 2019, ale wzrost o 1% względem drugiego kwartału 2019 roku.

Wśród przewoźników sieciowych w portach regionalnych najwięcej pasażerów obsłużył w pierwszej połowie 2022 oraz w drugim kwartale PLL LOT. Przewoźnik obsłużył 678,8 tys. pasażerów w półroczu (wzrost o 155,8% względem roku 2021 i spadek o 31,6% względem roku 2019) i 462,3 tys. pasażerów w drugim kwartale (wzrost o 149,6% w stosunku do 2021 roku, ale spadek o 15,7% w stosunku do 2019 roku). Wśród pozostałych linii sieciowych najwięcej pasażerów w pierwszej połowie roku 2022 przewiozły Lufthansa i KLM (podobnie w drugim kwartale 2022 roku).

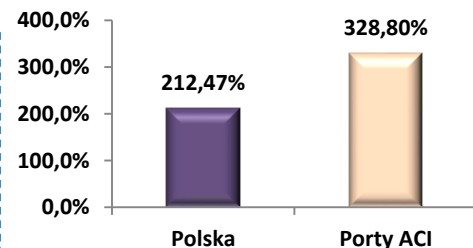
Dynamika całego rynku



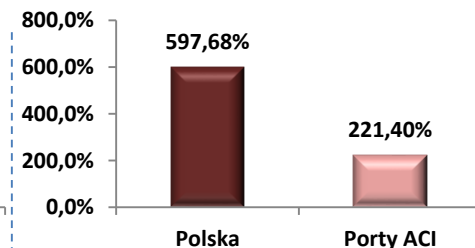
Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW



Dynamika KRK



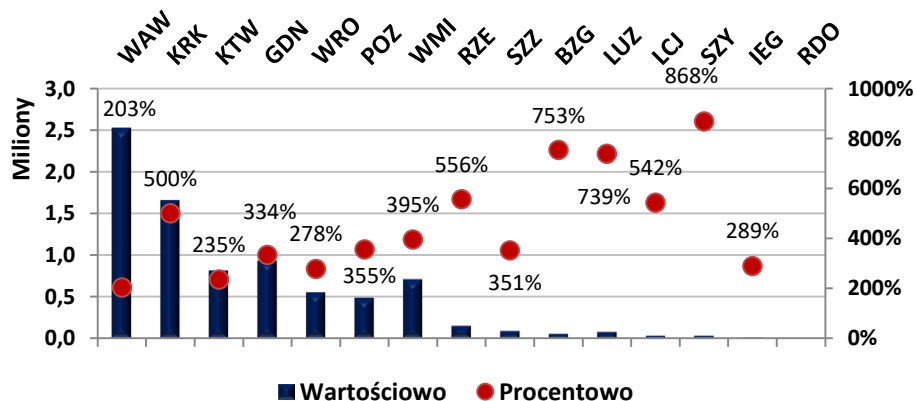


WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

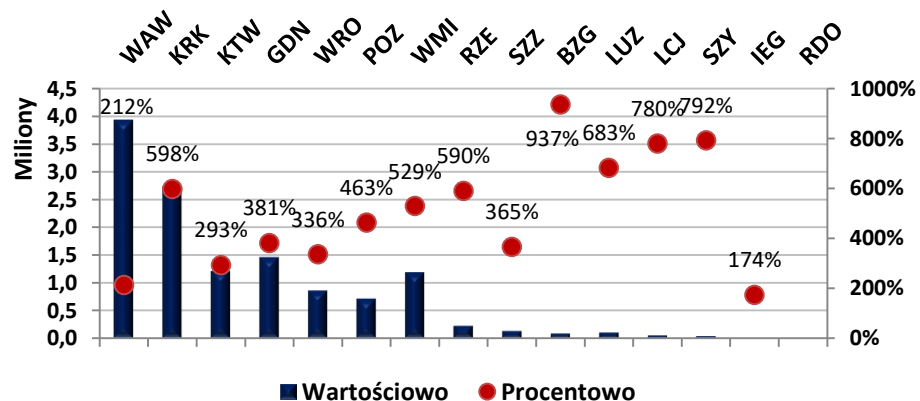
Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w pierwszej połowie 2022 roku wzrost liczby pasażerów o 561% (+650 tys. pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem roku 2021 i spadek o 34% (-402 tys. pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019. W drugim kwartale odnotowały one wzrost o 538% (433 tys. pasażerów) względem drugiego kwartału roku 2021, ale obsłużyły o 20% mniej pasażerów (-130 tys.) w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku. Najwięcej pasażerów w tych portach w pierwszej połowie roku 2022 obsłużyli przewoźnicy Ryanair, PLL LOT i Wizz Air, podobnie jak w samym drugim kwartale.

Lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało w pierwszym półroczu 2022 roku wzrost ruchu pasażerskiego w wysokości 213% w stosunku do analogicznego okresu 2021 roku i spadek o 33% względem pierwszej połowy roku 2019, natomiast w drugim kwartale odnotowało wzrost o 203% względem drugiego kwartału roku 2021 i spadek o 23% względem drugiego kwartału 2019 roku. Należy wskazać, że ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była niższa o 116,3 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 wzrost w wysokości 225% w półroczu i o 213% w drugim kwartale względem analogicznych okresów 2021 roku (odpowiednio -34% i -24% względem analogicznych okresów 2019 roku), natomiast ruch czarterowy odnotował wzrost o 106% w półroczu i o 110% w drugim kwartale względem 2021 roku (-3% i +0,4% względem roku 2019). Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w wysokości 212% w półroczu, a w drugim kwartale o 210% w porównaniu do analogicznych okresów roku 2021 (-36% i -25% względem analogicznych okresów roku 2019). Dla przewoźników niskokosztowych dynamiki te wynosiły odpowiednio 409% i 393% względem roku 2021 oraz -26% i -20% względem roku 2019, a dla przewoźników czarterowych odpowiednio 83% oraz 68% względem roku 2021 oraz -21% i -17% względem roku 2019. Łącznie na lotnisku obsłużono prawie 5,8 mln pasażerów w pierwszej połowie 2022 roku i 3,8 mln pasażerów w drugim kwartale 2022 roku. Najwięcej pasażerów na warszawskim lotnisku w pierwszej połowie roku przewiózł PLL LOT, a następnie Wizz Air i Enter Air.

Zmiana przewozów pasażerskich – II kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*



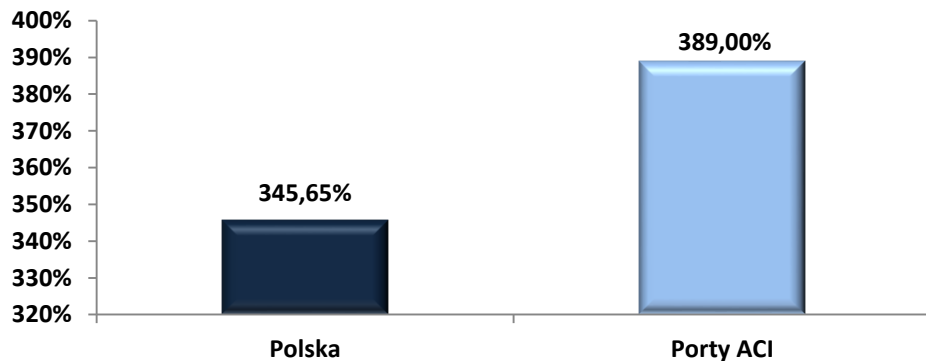


PRZEWOZY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE – PORÓWNANIE ACI

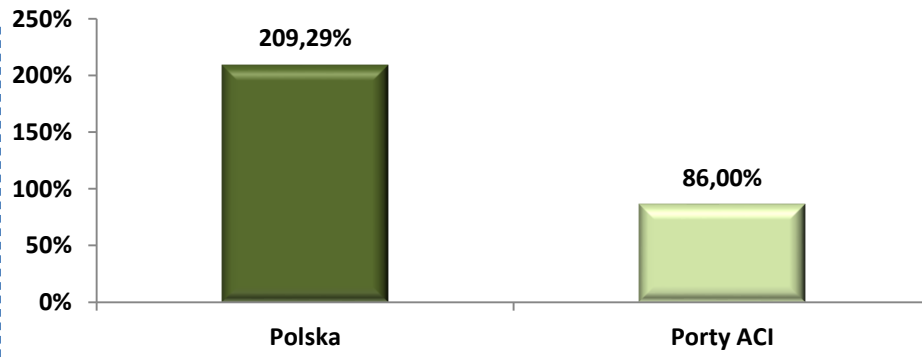
W pierwszej połowie 2022 roku przewozy międzynarodowe w Polsce zanotowały niższą dynamikę ruchu w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI (o 43,4 p. p.) względem analogicznego okresu roku 2021. Wzrost liczby pasażerów w tym okresie wyniósł 345,6% (-25,1% względem analogicznego okresu roku 2019), zaś w drugim kwartale 2021 roku odnotowano wzrost o 297,3 względem drugiego kwartału 2021 roku (spadek o 15,9% w porównaniu do drugiego kwartału 2019 roku). Liczba operacji w pierwszym półroczu wzrosła o 219,2% względem 2021 roku i spadła o 24,6% względem 2019 roku, a w drugim kwartale 2021 roku wzrosła o 180,1% względem 2021 roku i spadła o 17,8% względem 2019 roku. W międzynarodowym ruchu regularnym odnotowano wzrost liczby pasażerów o 401,6% w pierwszym półroczu (prawie 11 mln pasażerów) względem analogicznego okresu 2021 roku i spadek o 26,5% (-4,9 mln pasażerów) względem pierwszej połowy 2019 roku. Dla drugiego kwartału było to odpowiednio +350,8% (+6,9 mln pasażerów) i -16,5% (-1,7 mln pasażerów). Przewozy czarterowe odnotowały dynamiki odpowiednio: +127,4% (+892 tys. pasażerów) i -10,4% (-185 tys. pasażerów) dla półroczia oraz +113,5% (+646 tys. pasażerów) i -11% (-151 tys. pasażerów) dla drugiego kwartału. Najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym w pierwszej połowie roku 2022 przewiózł Ryanair, a następnie Wizz Air i PLL LOT, podobnie jak w drugim kwartale. Średnia wielkość samolotów w półroczu wzrosła o 9 miejsc względem roku 2021 i o 12 miejsc względem roku 2019 (odpowiednio 6 i 11 w drugim kwartale). Oferowanie w półroczu wzrosło o 238% względem analogicznego okresu roku 2021 i spadło o 19% względem roku 2019, a w drugim kwartale wzrosło o 191% względem 2021 roku i spadło o 12% względem 2019 roku. Wskaźnik LF wyniósł 80% w półroczu (w stosunku do analogicznego okresu roku: 2021 – +16,8 p. p., 2019 – -5,9 p. p.) i 84% w drugim kwartale (zmiana o odpowiednio +20,2 p. p. i -4 p. p.).

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2022 roku kształtowała się na poziomie o 123,3 p. p. wyższym niż w portach ACI Europe. Zmiana liczby pasażerów w tym okresie wyniosła +209,3% względem pierwszego półroczia 2021 roku i -30,1% względem analogicznego okresu 2019 roku. W drugim kwartale odnotowano wzrost o 220,6% w odniesieniu do drugiego kwartału roku 2021 i spadek o 12,7% względem roku 2019. Liczba operacji wzrosła o 151,9% względem pierwszej połowy roku 2021 i spadła o 15,4% względem roku 2019. W drugim kwartale liczba operacji wzrosła o 159,2% względem drugiego kwartału roku 2021 i spadła o 5,1% względem roku 2019. Średnia wielkość samolotów wzrosła o 5 miejsc w półroczu względem roku 2021 i o 3 miejsca względem roku 2019, podczas gdy w drugim kwartale pozostała na tym samym poziomie względem analogicznego okresu roku 2021 i wzrosła o 1 miejsce do roku 2019. Dla oferowania wyniki te wyniosły odpowiednio 155% i -18% w półroczu oraz 164% i -4% w drugim kwartale. Wskaźnik LF: 67% w półroczu (+12,7 p. p. i -8,9 p. p.), 74% w drugim kwartale (+13,8 p. p. i -4,9 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*





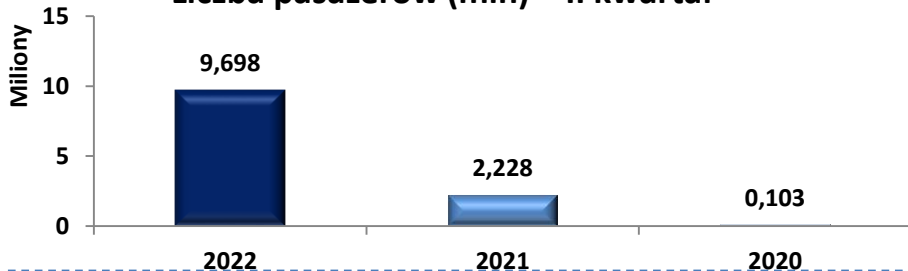
PRZEWOZY REGULARNE

Polski rynek przewozów regularnych obsłużył w pierwszej połowie 2022 roku o 11,9 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie 2021 roku (+376,5%). Względem pierwszego półrocza roku 2019 było to o 5,5 mln pasażerów mniej (-26,8%). W drugim kwartale obsłużono o 7,5 mln pasażerów więcej niż w drugim kwartale 2021 roku (+335,4%), ale o 1,9 mln pasażerów mniej niż w tym samym okresie roku 2019 (-16,2%). Najwięcej pasażerów w pierwszej połowie roku 2022 obsłużono na trasach do/z Wielkiej Brytanii (w szczególności obsługiwanych przez Ryanair i Wizz Air), Włoch (Ryanair i Wizz Air) oraz Niemiec (Lufthansa, Ryanair, PLL LOT i Wizz Air). W drugim kwartale 2022 roku najwięcej pasażerów ponownie latało do/z Wielkiej Brytanii, Włoch i Niemiec.

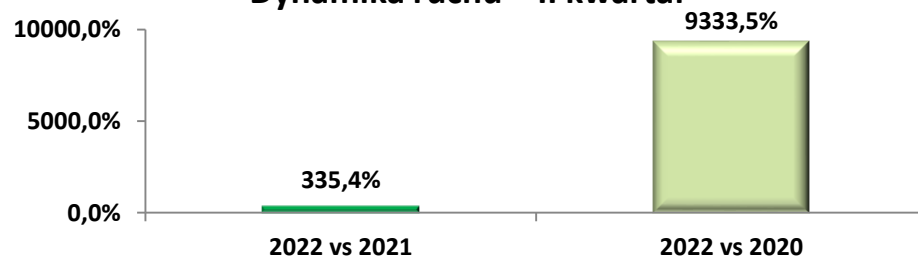
Najwięcej pasażerów w ruchu regularnym obsłużyło Lotnisko Chopina w Warszawie (5,4 mln pasażerów w półroczu i 3,5 mln w kwartale). Kolejnymi portami w pierwszej połowie 2022 roku i w drugim kwartale pod względem liczby obsłużonych pasażerów były: Port Lotniczy Kraków-Balice (3,2 mln pasażerów w półroczu i 2 mln w kwartale) oraz Gdańsk im. L. Wałęsy (1,7 mln pasażerów w półroczu i 1,1 mln w kwartale).

Najwięcej pasażerów w ruchu regularnym w pierwszej połowie 2022 roku przewieźli: Ryanair (5,8 mln), PLL LOT (3,4 mln) oraz Wizz Air (3 mln). W drugim kwartale 2022 roku najwięcej pasażerów miał również Ryanair (3,7 mln), a następnie PLL LOT (2,3 mln) i Wizz Air (1,9 mln). Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych należy zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi w pierwszym półroczu 2022 roku posiadali 67% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 31% (3% należy do przewoźników czarterowych). W drugim kwartale 2022 roku udział przewoźników niskokosztowych wynosił 66%, sieciowych 31%, natomiast czarterowych – 3%.

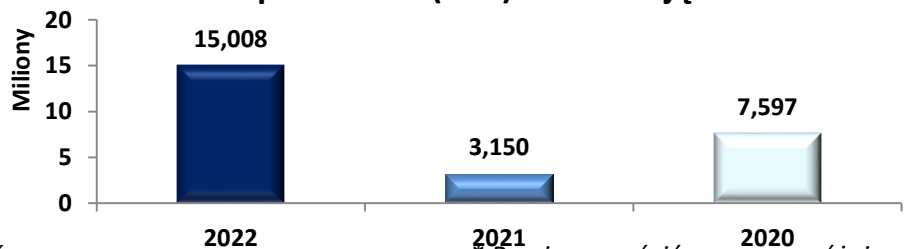
Liczba pasażerów (mln) – II kwartał*



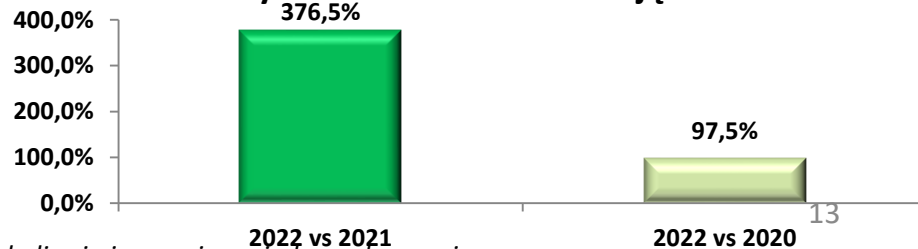
Dynamika ruchu – II kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*



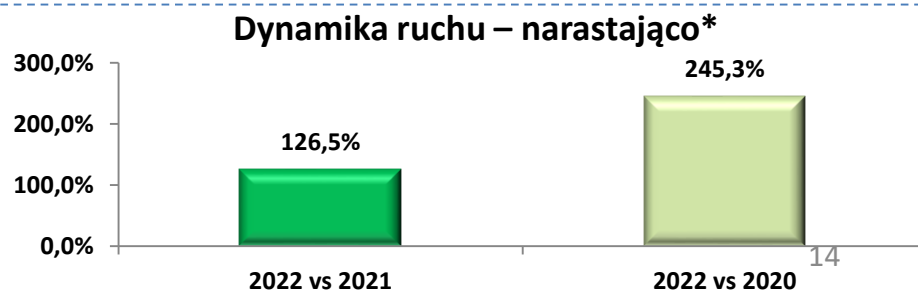
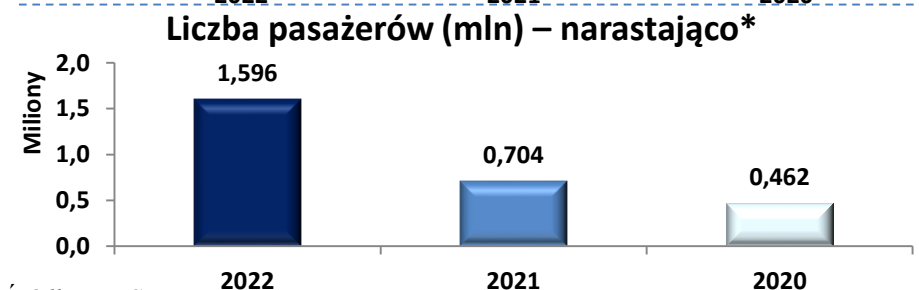
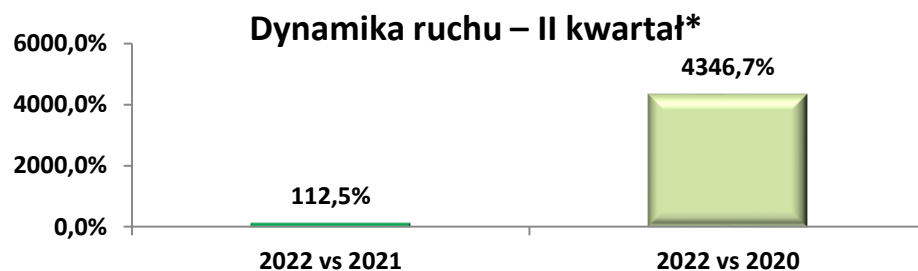
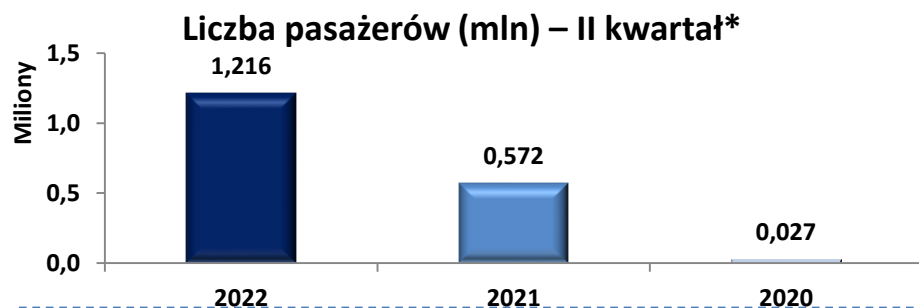


PRZEWOZY CZARTEROWE

W pierwszej połowie 2022 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył o 891 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku, co przełożyło się na 126,5% wzrost, natomiast w porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku przewieziono o 188 tys. pasażerów mniej (-10,5%). W drugim kwartale wzrost względem analogicznego okresu 2021 roku wyniósł 112,5% (+644 tys. pasażerów), ale względem drugiego kwartału roku 2019 odnotowano spadek o 11,2% (-154 tys. pasażerów). Najwięcej pasażerów w półroczu przewieziono na kierunkach: Turcja, Grecja oraz Egipt. Podobnie w drugim kwartale 2022 roku.

Wśród portów lotniczych najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w pierwszej połowie 2022 roku obsłużyło lotnisko Katowice w Pyrzowicach (657 tys.), natomiast kolejnymi pod względem liczby przewiezionych pasażerów portami lotniczymi były: lotnisko Chopina w Warszawie (407 tys.), a następnie Poznań-Ławica (205 tys.). W drugim kwartale najwięcej pasażerów w operacjach czarterowych obsłużyły ponownie Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice (512 tys. pasażerów), a następnie Lotnisko Chopina w Warszawie (267 tys.) i Port Lotniczy Poznań-Ławica (164 tys.).

Wśród przewoźników najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w pierwszym półroczu 2022 roku odnotował Enter Air (460 tys.), a następnie Smartwings (308 tys.) i Buzz (269 tys.). W drugim kwartale były to Enter Air (332 tys. pasażerów), Buzz (269 tys.) i Smartwings (211 tys.).



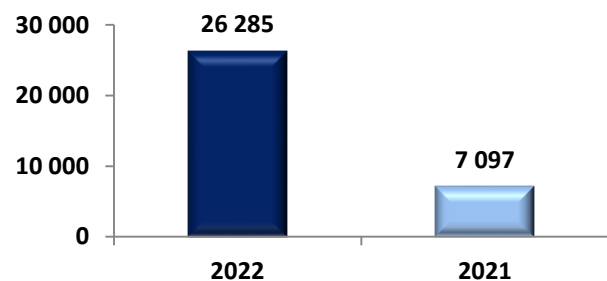


RPKM, ASKM, LF

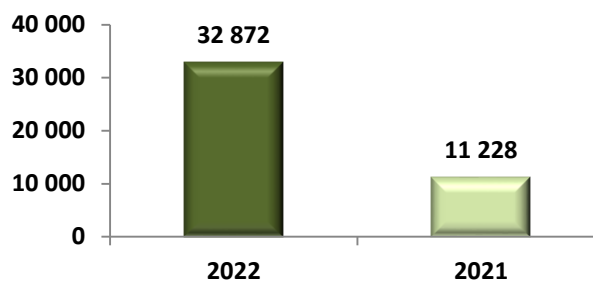
PORÓWNANIE Z DANymi IATA

W pierwszej połowie 2021 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na niższym poziomie niż spadek liczby pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem roku 2021 i wyższym poziomem w porównaniu z pierwszą połową roku 2019. Średnia długość odcinka lotu spadła o 72 km w porównaniu do pierwszej połowy 2021 i wzrosła o 71 km względem roku 2019. Dynamika RPKM w porównaniu do pierwszego półrocza roku 2021 była wyższa niż procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 53,4 i 187,5 p. p.) i wyniosła 270,4%. Względem roku 2019 dynamika ta wyniosła -22%. Oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM względem roku 2021 było wyższe niż procentowe wyniki Europy i świata (o odpowiednio 52,8 i 140 p. p.) i wyniosło 192,8% podczas gdy względem pierwszej połowy roku 2019 spadło o 16,2%. Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł w stosunku do pierwszego półrocza roku 2021 o 16,8 p. p., a w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku spadł o 5,9 p. p. Przewoźnicy odnotowali wzrost współczynnika LF w stosunku do pierwszej połowy 2019 roku o 0,3 p. p. większy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 4,8 p. p. większy niż na rynku światowym. Średnia liczba osób przypadająca na rejs wzrosła o 34 osoby w porównaniu z pierwszą połową roku 2021 i spadła o 2 osoby w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku. Wyniosła 117 pasażerów.

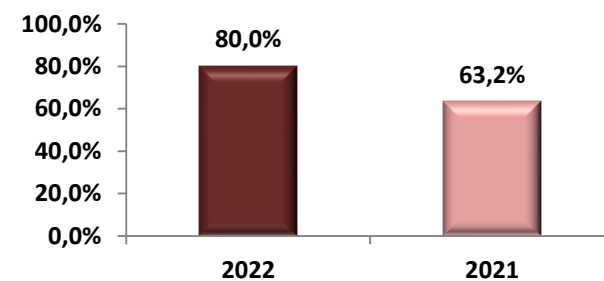
RPKM (mln) – narastająco*



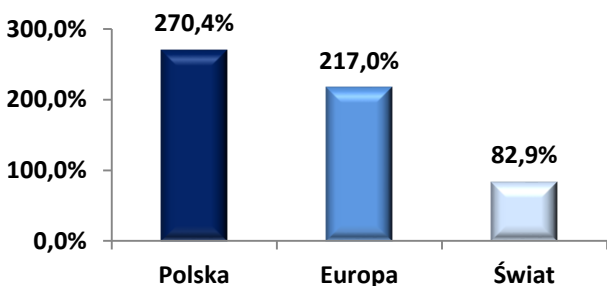
ASKM (mln) – narastająco*



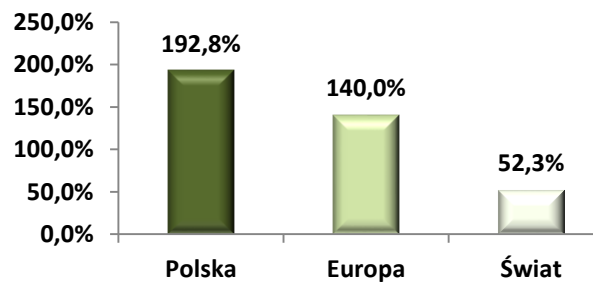
LF – narastająco*



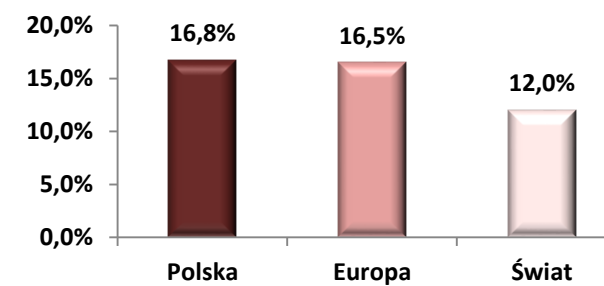
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*





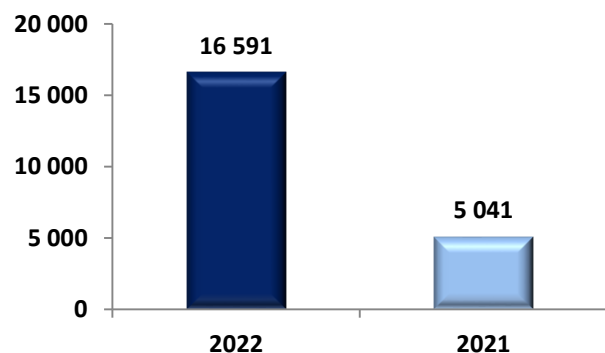
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W drugim kwartale 2022 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich, w stosunku do analogicznego okresu roku 2021, mierzona wskaźnikiem RPKM była na wyższym poziomie niż dynamika wzrostu oferowania mierzona wskaźnikiem ASKM – różnica pomiędzy nimi wyniosła 78,4 p. p. Współczynnik RPKM wzrósł w tym okresie o 229,2% względem drugiego kwartału roku 2019, a ASKM – o 150,7%. Względem drugiego kwartału roku 2019 RPKM spadł o 13,9, a ASKM o 9,8%.

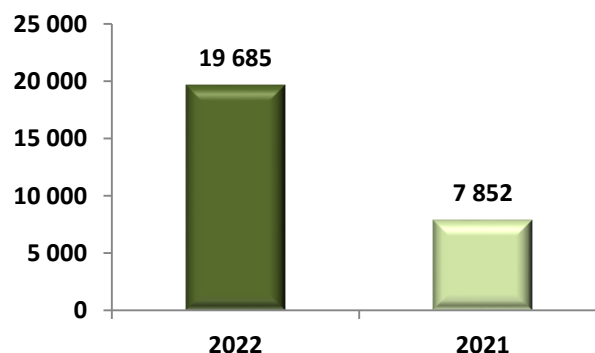
Współczynnik LF wzrósł o 20,1 p. p. w stosunku do analogicznego okresu roku 2021, ale spadł o 4% względem drugiego kwartału 2019 roku. LF wyniósł w drugim kwartale 2022 roku 84%.

Średnia długość odcinka lotu spadła o ok. 143 kilometrów względem drugiego kwartału 2021 roku i wzrosła o 38 km względem drugiego kwartału 2019 roku. Średnia liczba osób przypadających na rejs wzrosła o 36 miejsc względem analogicznego okresu roku 2021 i o 1 miejsce względem drugiego kwartału roku 2019. Wartość ta wyniosła 126 pasażerów na rejs.

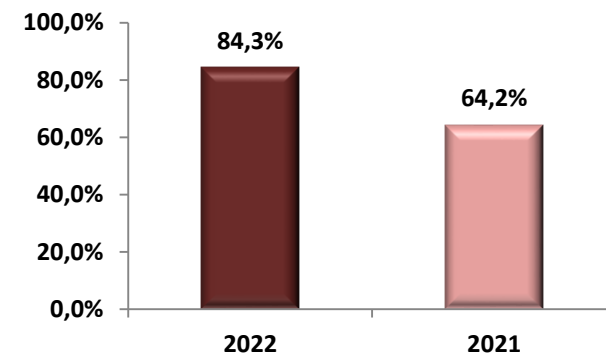
RPKM (mln) – II kwartał*



ASKM (mln) – II kwartał*



LF – II kwartał*



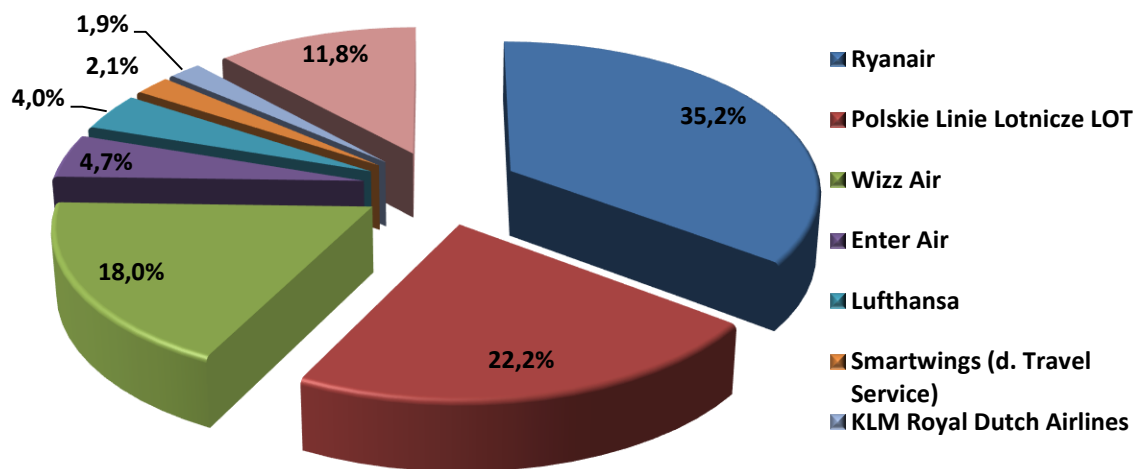


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

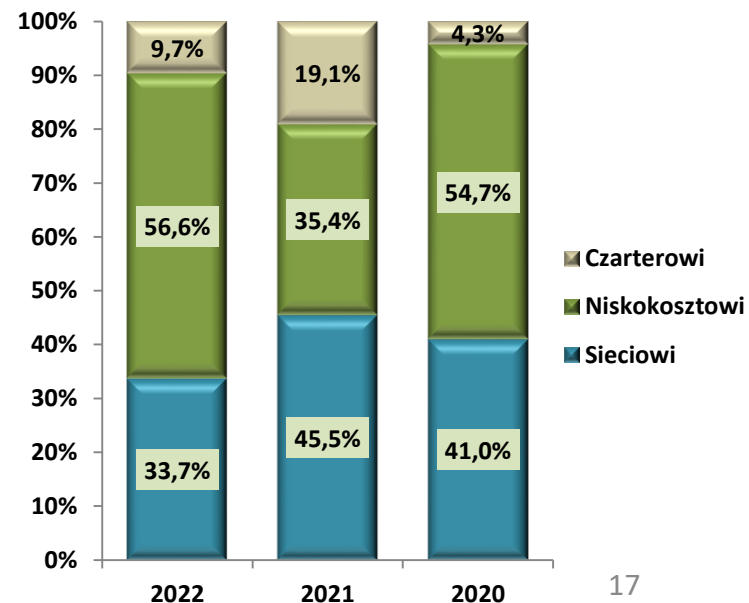
W pierwszej połowie 2022 roku w Polsce doszło do znacznej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do analogicznego okresu roku 2021, na skutek znacznej zmiany poziomów ruchu w okresie epidemii COVID-19. W pierwszym półroczu 2022 roku względem roku 2021 przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w liczbie przewożonych pasażerów o 219,5%, przewoźnicy niskokosztowi o 588,5%, a przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost o 118,4%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników niskokosztowych (o 21,2 p. p.), natomiast spadł udział przewoźników sieciowych (o 11,7 p. p.) i przewoźników czarterowych (o 9,4 p. p.). Względem pierwszej połowy roku 2019 przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek o 37,2%, przewoźnicy niskokosztowi o 17,5%, a przewoźnicy czarterowi – o 19,2%.

Największy, tj. 35,2% udział w rynku miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był PLL LOT, a trzecim Wizz Air. Największe wzrosty w całym półroczu względem pierwszej połowy roku 2021 odnotowali przewoźnicy: Ryanair (+5,1 mln pasażerów), Wizz Air (+2,5 mln pasażerów) i PLL LOT (+2,5 mln pasażerów).

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





PORÓWNANIE PRZEWOZÓW LCC I SIECIOWYCH

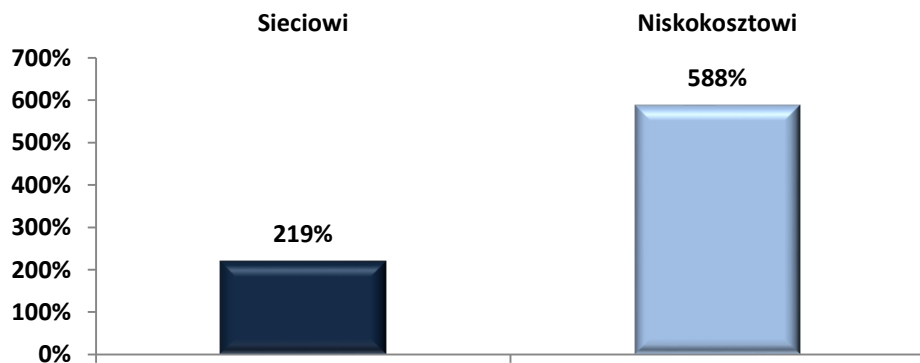
Najwięcej pasażerów wśród przewoźników niskokosztowych w pierwszej połowie 2022 roku przewiózł Ryanair (5,8 mln pasażerów, o 5,1 mln więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku i o 17 tys. pasażerów więcej niż w pierwszej połowie roku 2019). W dalszej kolejności znajdował się Wizz Air (3 mln pasażerów, o 2,5 mln więcej niż w analogicznym okresie 2021 roku i o 1,2 mln mniej pasażerów niż w pierwszej połowie roku 2019), a następnie easyJet (199 tys. pasażerów, +187 tys. do roku 2021 i –335 tys. do roku 2019). W drugim kwartale najwięcej pasażerów również obsłużył Ryanair (3,7 mln), a następnie Wizz Air (1,9 mln) i Norwegian (119 tys.).

W przypadku przewoźników sieciowych zarówno w pierwszym półroczu roku 2022, jak i w drugim kwartale tego roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT. Przewoźnik w całym półroczu obsłużył 3,7 mln pasażerów, a więc o 2,5 mln pasażerów więcej niż w pierwszej połowie 2021 roku i o 1,9 mln pasażerów mniej niż w analogicznym okresie 2019 roku. W drugim kwartale przewoźnik obsłużył 2,4 mln pasażerów. Kolejnymi przewoźnikami sieciowymi pod względem liczby pasażerów przewiezionych w pierwszym półroczu byli: Lufthansa i KLM.

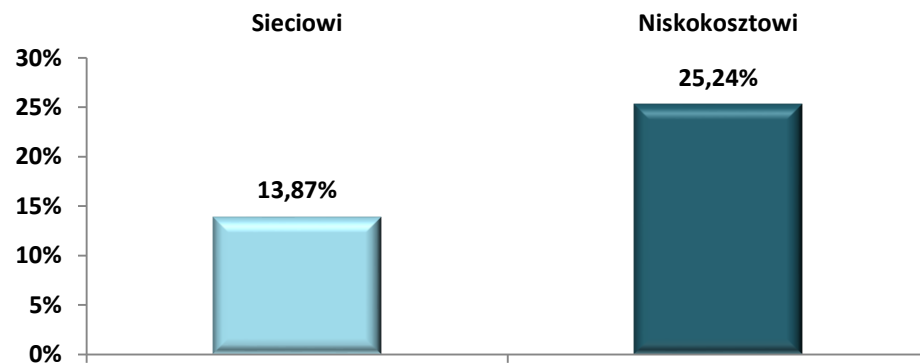
Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o 26,4 p. p. w pierwszej połowie 2022 roku w stosunku do analogicznego okresu 2021 roku i spadł o 11,1 p. p. w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019. W drugim kwartale S/F wzrósł o 30,5 p. p. i spadł o 7,7 p. p. odpowiednio w stosunku do analogicznych okresów lat 2021 i 2019. Współczynnik LF miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio półrocza i drugiego kwartału 2021 roku: +25,2 p. p. i +30,1 p. p., podczas gdy dla roku 2019: -10,2 p. p. i -6,4 p. p.

Dla przewoźników sieciowych S/F wzrósł o 13 p. p. w pierwszej połowie 2022 roku w stosunku do analogicznego okresu 2021 roku i spadł o 3,8 p. p. w stosunku do pierwszego półrocza roku 2019. W drugim kwartale S/F wzrósł o 15,9 p. p. i spadł o 2,2 p. p. odpowiednio w stosunku do drugich kwartałów lat 2021 i 2019. Współczynnik LF miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio półrocza i drugiego kwartału 2021 roku: +13,9 p. p. i +16,3 p. p., podczas gdy dla roku 2019: -3,2 p. p. i -3,2 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.