

Analiza przewozów w polskich portach lotniczych w 2025 roku

**Opracowanie: Departament Transportu Lotniczego
Warszawa, kwiecień 2026 r.**

SPIS TREŚCI

1. Słowniczek.....	3
2. Podsumowanie.....	4
3. Przewozy pasażerskie - narastająco.....	7
4. Przewozy pasażerskie - IV kwartał	7
5. Operacje lotnicze - narastająco.....	8
6. Operacje lotnicze - IV kwartał	9
7. Przewozy cargo - narastająco	10
8. Przewozy cargo - IV kwartał	11
9. Sezonowe zmiany przewozów	12
10. Wyniki portów lotniczych	13
10.1. Cały rynek – porównanie z ACI Europe	13
10.2. Porty lotnicze obsługujące 10-25 mln pasażerów rocznie.....	14
10.3. Porty lotnicze obsługujące 1-10 mln pasażerów rocznie.....	15
10.4. Porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie	16
10.5. Wyniki portów lotniczych - narastająco.....	17
10.6. Wyniki portów lotniczych - IV kwartał	18
11. Przewozy międzynarodowe – porównanie ACI EUROPE	19
12. Przewozy krajowe – porównanie z ACI EUROPE.....	20
13. Przewozy regularne - narastająco.....	21
14. Przewozy regularne - IV kwartał	22
15. Przewozy czarterowe - narastająco	24
16. Przewozy czarterowe - IV kwartał.....	25
17. Porównanie z danymi IATA – RPKM.....	27
18. Porównanie z danymi IATA – ASKM.....	29
19. Porównanie z danymi IATA – LF.....	30
20. Przewoźnicy – udział w rynku	32
21. Przewoźnicy – modele biznesowe	33
22. Porównanie przewozów LCC i sieciowych	34
23. Spis wykresów.....	37
24. Spis tabel	38

1. 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

2. Podsumowanie

W 2025 roku liczba pasażerów osiągnęła poziom wyższy niż zakładał wariant optymistyczny prognozy ULC z 2024 roku. Polski rynek przewozów lotniczych rozwija się zatem w szybszym tempie niż zakładano jeszcze dwa lata temu. Wysokie wzrosty odnotowano również w przypadku liczby operacji pasażerskich i ilości przewiezionego cargo lotniczego.

Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych w 2025 roku wzrosła o 11,7% w porównaniu z rokiem 2024 i o 12% w czwartym kwartale. Liczba operacji pasażerskich wzrosła o 9% w całym roku oraz o 8% w czwartym kwartale. Średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła natomiast z 140 do 143 pasażerów rok do roku, a w czwartym kwartale z 135 do 140 pasażerów, co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotu o ok. 4 miejsca w całym roku i o 6 miejsc w ostatnim kwartale 2025 roku. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) w 2025 roku wzrósł o 0,1 punktu procentowego, podobnie jak w samym czwartym kwartale. Natomiast LF w porównaniu z 2024 rokiem wzrósł o 0,1 punktu procentowego w całym roku oraz o 0,6 punktu procentowego w czwartym kwartale.

Wyniki przewozów pasażerskich odnotowane przez polskie porty lotnicze w 2025 roku przewyższyły te zrealizowane przez wszystkie europejskie lotniska zrzeszone w ACI Europe¹ o 7,3 punktu procentowego. Analizując sytuację w grupie portów obsługujących 10-25 mln pasażerów rocznie, lotnisko Chopina w Warszawie i lotnisko Kraków-Balice liczone łącznie osiągnęły wynik o 9,6 punktu procentowego wyższy od porównywalnych portów ACI Europe. Także porty regionalne obsługujące pomiędzy 1, a 10 mln pasażerów uzyskały wzrost wyższy o 3,2 punktu procentowego w porównaniu do innych portów ACI Europe w tej kategorii. Natomiast porty regionalne obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie uzyskały wynik o 1,4 punktu procentowego wyższy niż porty ACI Europe o podobnym profilu.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w 2025 roku dynamikę ruchu wyższą o 6,8 punktu procentowego w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe. Dynamika ta na polskim rynku wyniosła 12,4%. Wyniki przewozów krajowych odnotowały minimalny wzrost (o 0,04%) pomiędzy 2024 i 2025 rokiem, co dało wynik o 0,2 punktu procentowego niższy niż wynik portów ACI Europe.

W czwartym kwartale 2025 roku, względem analogicznego okresu 2024 roku, ruch międzynarodowy wzrósł o 13,5%, natomiast ruch krajowy spadł o 10,1%.

Wśród lotnisk, najwyższym wzrostem ilościowym w 2025 roku, a także w czwartym kwartale, mogło pochwalić się Lotnisko Chopina w Warszawie. Wysokie wzrosty w tych okresach odnotowały także porty lotnicze Kraków-Balice oraz Katowice w Pyrzowicach.

¹ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year

Spadki liczby obsłużonych pasażerów w całym roku odnotowały lotniska Warszawa-Modlin, Szczecin-Goleniów, Warszawa-Radom oraz Zielona Góra-Babimost. W czwartym kwartale 2025 roku spadki względem poprzedniego roku wystąpiły w przypadku lotniska Wrocław-Strachowice, które było zamknięte w celu remontu pasa startowego od 26 października do 4 grudnia 2025 roku oraz lotnisk Szczecin-Goleniów i Zielona Góra-Babimost.

W 2025 roku w polskich portach lotniczych obsłużono prawie 213,7 tys. ton cargo. W porównaniu do 2024 roku przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych wzrosły o 7%, a w czwartym kwartale o 2,3%. Liczba operacji lotniczych cargo wzrosła natomiast o 12,8% w całym roku i o 9,2% w czwartym kwartale.

W międzynarodowych przewozach regularnych w 2025 roku (oraz w czwartym kwartale) najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, a następnie Włochy i Hiszpania. Największe wzrosty ilościowe odnotowano w przypadku wspomnianych Włoch i Hiszpanii. Najpopularniejszym kierunkiem czarterowym w 2025 roku była Turcja, a następnie Egipt i Grecja, a w czwartym kwartale – Egipt, Turcja i Hiszpania. Największe wzrosty ilościowe osiągnęły Egipt, Hiszpania i Cypr, natomiast w czwartym kwartale były to Egipt, Hiszpania i Grecja.

W 2025 roku polski rynek odnotował wyższą o 2,4 punktu procentowego dynamikę RPKM od liczby pasażerów, przede wszystkim z powodu wydłużenia średniej długości odcinka lotu o 41 km względem 2024 roku. Przy tym dynamika wzrostu RPKM była wyższa o 8,7 punktu procentowego od wyników Europy i świata prezentowanych przez organizację IATA².

Dynamika wzrostu oferowania (wskaźnik ASKM) na polskim rynku również była wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym (wg. danych IATA) - o 8,8 punktu procentowego. Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł o 0,1 punktu procentowego w porównaniu do 2024 roku i wyniósł 87,9% (+0,6 punktu procentowego i 86% w czwartym kwartale). Tym samym dynamika jego wzrostu była wyższa o 0,1 punktu procentowego w porównaniu z Europą oraz była na tym samym poziomie co wyniki ogólnoświatowe raportowane przez IATA.

W 2025 roku przewoźnicy niskokosztowi mieli nadal największy udział w ruchu międzynarodowym wg. liczby pasażerów. Przewoźnicy ci odnotowali wzrost tej liczby w całym roku o 13,4% (15,8% w czwartym kwartale). Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost o 10,2% w całym roku i 9,4% w kwartale, a czarterowi o 13,5% w 2025 roku i 13,4% w czwartym kwartale.

Najwięcej pasażerów i największe wzrosty ilościowe w ruchu międzynarodowym w tym okresie wśród przewoźników LCC odnotowały grupa Ryanair (z wyłączeniem Ryanair Sun (Buzz)) i grupa Wizz Air. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów międzynarodowych obsłużyły Polskie Linie Lotnicze LOT (PLL LOT, które również pod

² Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis December 2025

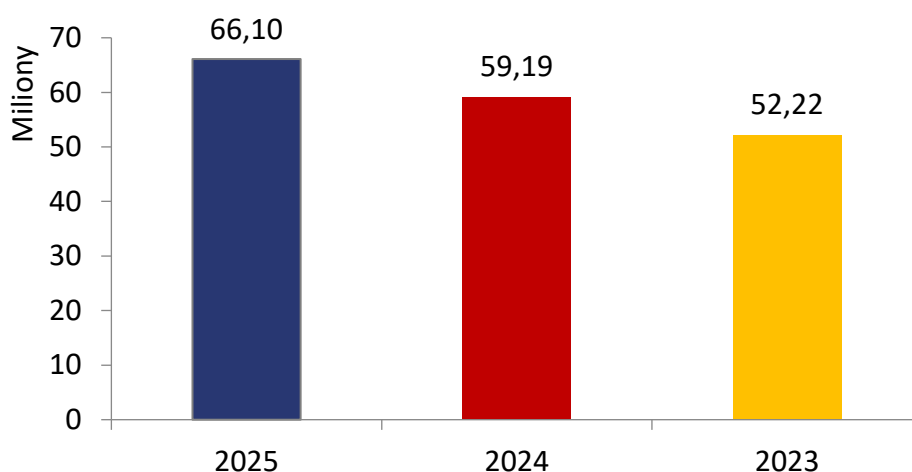
względem ilościowym miały największe wzrosty). Oprócz polskiego przewoźnika największe wzrosty wśród przewoźników sieciowych w 2025 roku miały Air Arabia oraz SAS.

3. Przewozy pasażerskie – narastająco

Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2025 roku ponad 66,1 mln pasażerów co oznaczało wzrost liczby pasażerów w wysokości 11,7% w porównaniu do 2024 roku i o 26,6% w porównaniu do 2023 roku.

Średnia długość odcinka lotu zwiększyła się o 41 km w porównaniu do 2024 roku (+82 km do 2023 roku). Doszło także do wzrostu oferowania o 11,6% (+26,3% do 2023 roku).

Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wyniósł 85,3% i był wyższy o 0,1 punktu procentowego w porównaniu do 2024 roku. Z kolei w odniesieniu do 2023 roku wzrósł o 0,2 punktu procentowego. Współczynnik LF wyniósł 87,9% i również wzrósł o 0,1 punktu procentowego względem 2024 roku oraz o 0,4 punktu procentowego do 2023 roku.



Wykres 3.1 Liczba pasażerów (mln) – narastająco – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

Rok	Narastająco
2025	66 102 736
2024	59 190 268
2023	52 223 805

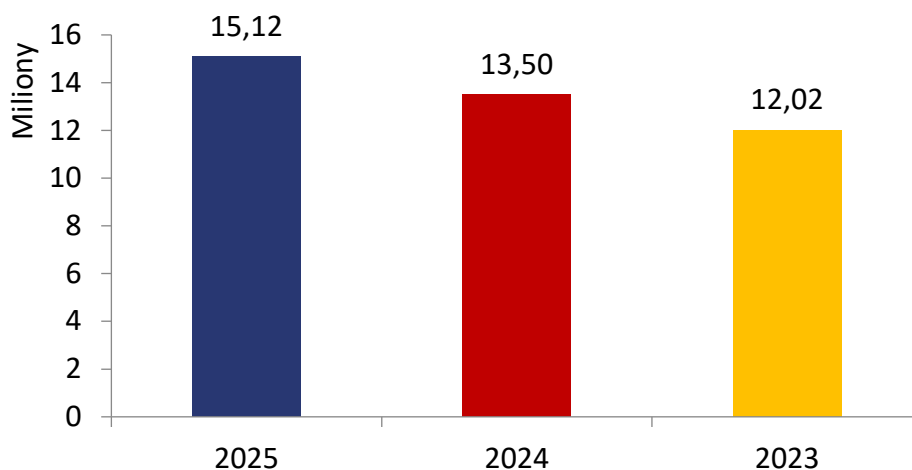
Tabela 3.1 Liczba pasażerów – narastająco

4. Przewozy pasażerskie – IV kwartał

W czwartym kwartale 2025 roku obsłużono 15,1 mln pasażerów, co dało wzrost o 12% względem czwartego kwartału 2024 roku i 25,8% względem tego samego okresu 2023 roku.

Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 58 km względem analogicznego okresu roku 2024 (98 km do 2023 roku), a oferowanie wzrosło o 11,8% względem oferowania w czwartym kwartale 2024 roku (+23,2% do 2023 roku).

Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wyniósł 82,6% i wzrósł o 0,1 punktu procentowego w porównaniu do czwartego kwartału 2024 roku oraz o 1,7 punktu procentowego do 2023 roku. Współczynnik LF wyniósł 86% i wzrósł o 0,6 punktu procentowego względem czwartego kwartału 2024 roku i o 2,3 punktu procentowego względem czwartego kwartału 2023 roku.



Wykres 4.1 Liczba pasażerów (mln) – kwartał – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w czwartym kwartale 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

Rok	Kwartał
2025	15 119 606
2024	13 503 951
2023	12 023 232

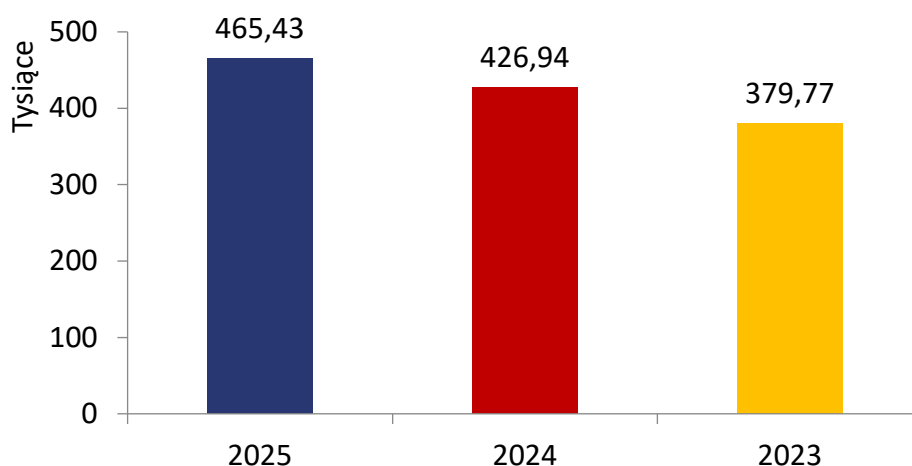
Tabela 4.1 Liczba pasażerów – kwartał

5. Operacje lotnicze – narastająco

W 2025 wykonano ponad 465,4 tys. operacji lotniczych, co oznacza, że ich liczba wzrosła w porównaniu do 2024 i 2023 roku o kolejno 9% i 22,6%.

Średnia liczba pasażerów na operację lotniczą wyniosła 143. Wzrosła o 3 pasażerów w stosunku do 2024 roku i o 4 pasażerów do 2023 roku. Największy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację odnotowali przewoźnicy niskokosztowi, przewożąc o 4 pasażerów więcej niż w 2024 roku (względem 2023 roku wzrost o 5 pasażerów). W związku z tym S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o 0,7 punktu procentowego w porównaniu do 2024 r. (+1,4 punktu procentowego w stosunku do 2023 r.).

Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost średniej liczby pasażerów względem 2024 roku o 1 pasażera i o 3 pasażerów względem 2023 roku. Współczynnik wypełnienia miejsc przewoźników sieciowych spadł o 1,1 punktu procentowego względem 2024 roku i o 1,9% względem 2023 r. Przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost liczby pasażerów na operację w wysokości 2 pasażerów względem 2024 roku i 3 pasażerów dla 2023 r. S/F wzrósł o 0,4 punktu procentowego względem 2023 i 2024 r.



Wykres 5.1 Liczba operacji (tys.) – narastająco – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

Rok	Narastająco
2025	465 432
2024	426 944
2023	379 765

Tabela 5.1 Liczba operacji – narastająco

6. Operacje lotnicze – IV kwartał

Liczba operacji pasażerskich w czwartym kwartale 2025 roku wyniosła 109,1 tys. i wzrosła o 8% w porównaniu do 2024 roku oraz o 18,3% względem czwartego kwartału 2023 roku.

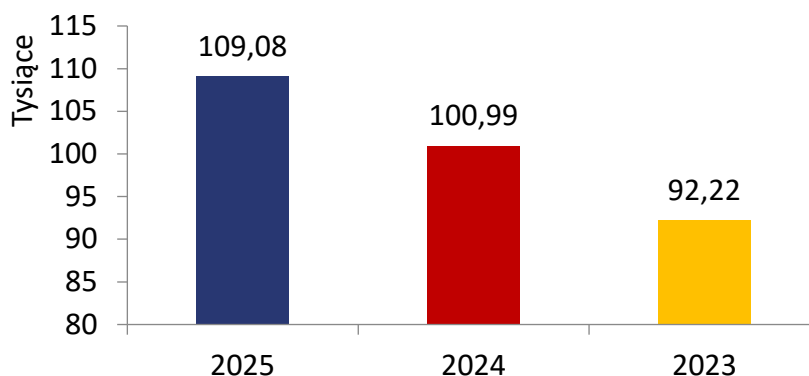
Średnia liczba pasażerów na operację lotniczą wyniosła 140. Wzrosła o 5 pasażerów w stosunku do analogicznego okresu 2024 roku i o 8 pasażerów względem 2023 roku.

Największy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację w czwartym kwartale odnotowali przewoźnicy czarterowi – 6 pasażerów względem analogicznego okresu 2024 r. i 11 pasażerów względem 2023 r. Przewoźnicy niskokosztowi odnotowali wzrost o 2 pasażerów do 2024 r. i o 7 pasażerów do 2023 r. Natomiast przewoźnicy sieciowi wykazali wzrost o 3 pasażerów do czwartego kwartału 2024 r. i 6 pasażerów do 2023 r.

S/F dla przewoźników niskokosztowych spadł o 0,4 punktu procentowego względem czwartego kwartału 2024 r., ale wzrósł o 2,2 punktu procentowego względem 2023 r., u przewoźników sieciowych pozostał na tym samym poziomie do 2024 r. i nieznacznie wzrósł o 0,1 punktu procentowego do 2023 r., a w przypadku przewoźników czarterowych wzrósł o 1,7 punktu procentowego względem czwartego kwartału 2024 r. i o 3,7 punktu procentowego do 2023 r.

Dynamiki liczby operacji dla poszczególnych miesięcy czwartego kwartału względem roku 2024 przedstawiają się następująco: październik – 7,5%, listopad – 3,5%, grudzień – 12,9%. Dla przewoźników sieciowych było to kolejno: +4,4%, -2,1%, +4,7%. Dla przewoźników

niskokosztowych: +9,8%, +10,2%, +23,7%. Dla przewoźników czarterowych: +12,1%, +4,4%, +1,9%. Dynamiki względem analogicznych miesięcy 2023 roku – ruch pasażerski ogółem: +19,5%, +11,8%, +23,1%; przewoźnicy sieciowi: +15,3%, +5,4%, +18,9%; przewoźnicy niskokosztowi: +20,2%, +16,6%, +26,1%; przewoźnicy czarterowi: +36,6%, +37,1%, +39,8%.



Wykres 6.1 Liczba operacji (tys.) – kwartał – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w czwartym kwartale 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

Rok	Kwartał
2025	109 078
2024	100 985
2023	92 219

Tabela 6.1 Liczba operacji – kwartał

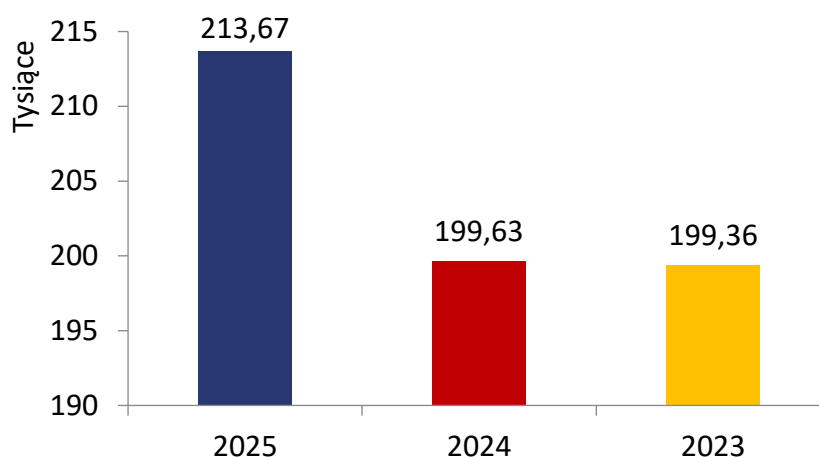
7. Przewozy cargo – narastająco

W 2025 roku przewieziono blisko 213,7 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 7% w porównaniu do 2024 roku i o 7,2% względem 2023 roku.

Najpopularniejszymi kierunkami były Niemcy, USA i Chiny. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do 2024 roku odnotowano w przypadku Chin (+12 tys. ton), ZEA (+4,2 tys. ton) oraz Niemiec (+3,8 tys. ton).

W 2025 roku najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 53,7 tys. ton. Na kolejnych miejscach znajdowali się DHL (35,9 tys. ton) i Qatar Airways (15,9 tys. ton). Największy wzrost ilościowy w stosunku do 2024 roku wykazały SkyTaxi (+7,6 tys. ton), PLL LOT (+5,4 tys. ton) oraz ASL Airlines Belgium (+3,4 tys. ton).

Wśród lotnisk największy tonaż w 2025 roku obsłużyło Lotnisko Chopina w Warszawie – 137,1 tys. ton, co stanowi 64,1% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do 2024 roku odnotowało Lotnisko Chopina w Warszawie (+20 tys. ton), a następnie Port Lotniczy Lublin (+7 tys. ton) oraz Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (+5,6 tys. ton).



Wykres 7.1 Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco – wykres przedstawia ilość cargo przewiezionego na pokładach samolotów w 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

Rok	Narastająco
2025	213 670
2024	199 630
2023	199 360

Tabela 7.1 Ilość cargo „on board” (ton) – narastająco

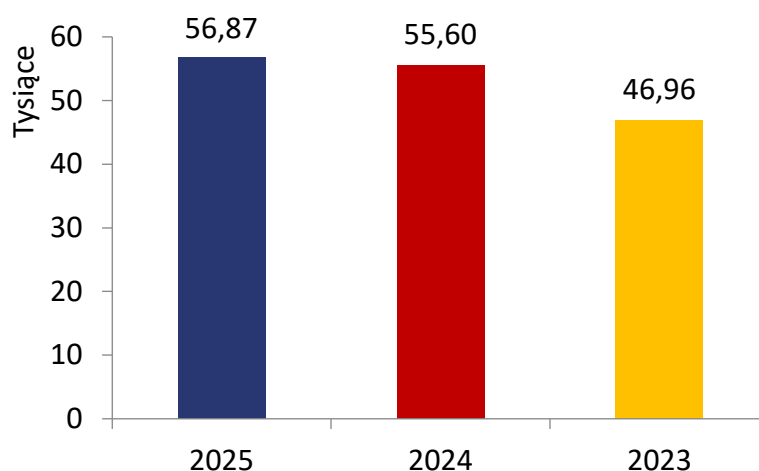
8. Przewozy cargo – IV kwartał

W czwartym kwartale 2025 roku przewieziono 56,9 tys. ton cargo „on board”, czyli o 2,3% więcej niż w czwartym kwartale 2024 roku i o 21,1% więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku.

Najpopularniejszymi kierunkami w transporcie towarów były Niemcy, Chiny i USA. Największe wzrosty ilościowe względem czwartego kwartału 2024 roku odnotowano w przypadku Chin (+6,3 tys. ton), ZEA (+1,4 tys. ton) i Korei Południowej (+331,7 ton).

Najwięcej cargo w czwartym kwartale 2024 roku przewiózł PLL LOT – 13,5 tys. ton, a następnie DHL (8,9 tys. ton) oraz Qatar Airways (4,3 tys. ton). Największe ilościowe wzrosty w stosunku do czwartego kwartału 2024 roku wystąpiły w przypadku SkyTaxi (+1,3 tys. ton), PLL LOT (+645,4 ton) oraz ASL Airlines Belgium (+555,4 ton).

Najwięcej towarów w czwartym kwartale 2025 roku ponownie obsłużyło Lotnisko Chopina w Warszawie – 37,4 tys. ton, co stanowi 65,7% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do czwartego kwartału 2024 roku wykazało ponownie Lotnisko Chopina w Warszawie (+4,7 tys. ton), a następnie Katowice w Pyrzowicach (+3,1 tys. ton) oraz Lublin (+1,8 tys. ton).



Wykres 8.1 Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał – wykres przedstawia ilość cargo przewiezionego na pokładach samolotów w czwartym kwartale 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

Rok	Kwartał
2025	56 869
2024	55 604
2023	46 962

Tabela 8.1 Ilość cargo „on board” (ton) – kwartał

9. Sezonowe zmiany przewozów

W 2025 roku doszło do wzrostu liczby obsłużonych pasażerów o 11,7% w porównaniu do 2024 roku (w czwartym kwartale dynamika ta wyniosła 12%) i o 26,6% w porównaniu do 2023 roku (o 25,8% w porównaniu do czwartego kwartału).

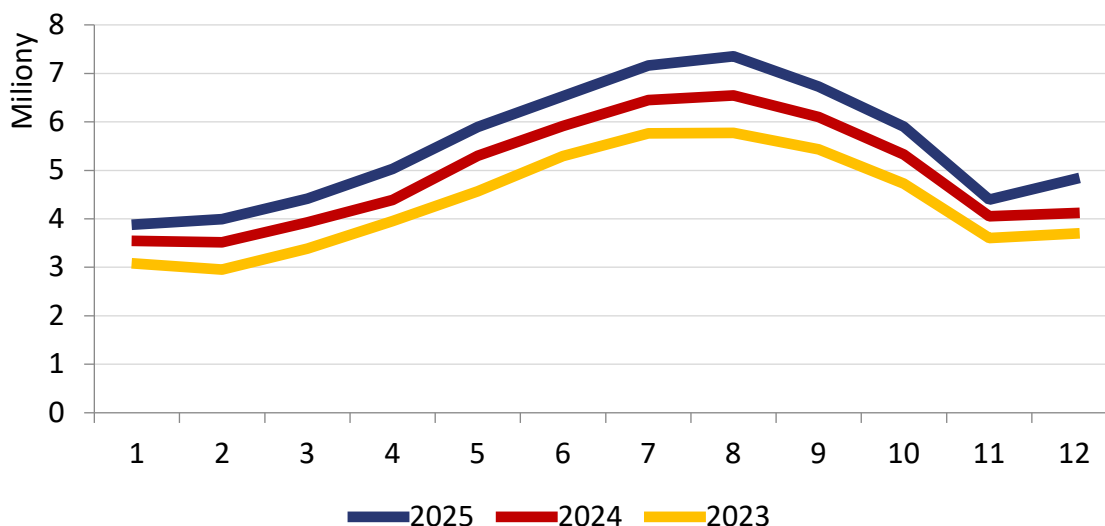
Dynamika	2025 vs. 2024	2025 vs. 2023
Narastająco	11,68%	26,58%
III-kwartał	11,96%	25,75%

Tabela 9.1 Dynamika ruchu 2025 vs. 2024 oraz 2025 vs. 2023

Miesięczne dynamiki liczby pasażerów dla całego ruchu względem analogicznych miesięcy 2024 roku wyniosły 10,8% w październiku, 8,4% w listopadzie oraz 17% w grudniu. Względem tych samych miesięcy 2023 było to odpowiednio 25%, 22% oraz 30,4%.

W ruchu czarterowym w czwartym kwartale 2025 r. odnotowano następujące dynamiki ruchu pasażerskiego: 14,8% w październiku, 17,5% w listopadzie oraz 19,8% w grudniu. Względem tych samych miesięcy 2023 r. dynamiki wyniosły odpowiednio 45,2%, 59% oraz 63,3%.

W przypadku ruchu regularnego wzrosty ruchu były następujące: 10,1% w październiku, 7,6% w listopadzie oraz 16,8% w grudniu. Wzrosty w stosunku do poszczególnych miesięcy czwartego kwartału 2023 r. wyniosły odpowiednio: 22,2%, 19,2% oraz 28,2%.



Wykres 9.1 Miesięczne przewozy pasażerskie – wykres porównuje miesięczne rozłożenie ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych w latach 2025, 2024 i 2023

Miesiąc	2025	2024	2023	2025 vs. 2024	2025 vs. 2023
1	3 884 873	3 547 461	3 074 831	9,51%	26,34%
2	3 991 782	3 515 905	2 953 532	13,53%	35,15%
3	4 413 608	3 929 073	3 385 468	12,33%	30,37%
4	5 027 008	4 387 664	3 955 818	14,57%	27,08%
5	5 895 695	5 297 664	4 567 802	11,29%	29,07%
6	6 528 367	5 915 448	5 296 896	10,36%	23,25%
7	7 161 203	6 449 013	5 762 824	11,04%	24,27%
8	7 352 069	6 544 767	5 772 432	12,34%	27,37%
9	6 728 525	6 099 322	5 430 970	10,32%	23,89%
10	5 903 653	5 329 993	4 723 881	10,76%	24,97%
11	4 395 076	4 053 695	3 603 606	8,42%	21,96%
12	4 820 877	4 120 263	3 695 745	17,00%	30,44%

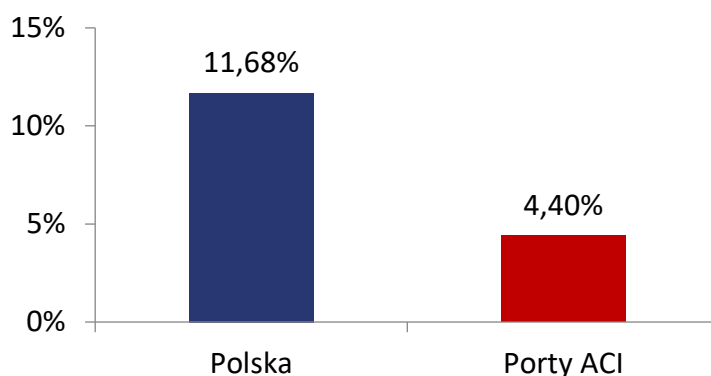
Tabela 9.2 Miesięczne przewozy pasażerskie

10. Wyniki portów lotniczych

10.1. Cały rynek – porównanie z ACI Europe

Dynamika całego ruchu w polskich portach lotniczych w 2025 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku była wyższa od wyników wszystkich portów ACI Europe³ o 7,3 punktu procentowego i wyniosła 11,7%.

³ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year



Wykres 10.1 Dynamika całego rynku – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu pomiędzy rokiem 2025 i 2024 we wszystkich polskich portach lotniczych z dynamiką europejskich portów lotniczych zrzeszonych w organizacji ACI

Cały rynek	Wartość
Polska	11,68%
Porty ACI	4,40%

Tabela 10.1 Dynamika całego rynku

10.2. Porty lotnicze obsługujące 10-25 mln pasażerów rocznie

Porty lotnicze w przedziale 10-25 mln pasażerów rocznie (do tej kategorii zaliczane są Lotnisko Chopina w Warszawie oraz Port Lotniczy Kraków-Balice) odnotowały łącznie wyższą dynamikę ruchu o 9,6 punktu procentowego w porównaniu do portów ACI Europe obsługujących podobną liczbę pasażerów⁴.

Lotnisko Chopina w Warszawie w 2025 roku odnotowało wzrost ruchu pasażerskiego w wysokości 13,3% w stosunku do 2024 roku (obsłużono 24,1 mln pasażerów). W samym czwartym kwartale był to wzrost o 13,2% (5,8 mln pasażerów). W 2025 r. w ruchu regularnym przewieziono na tym lotnisku o 2,4 mln pasażerów więcej niż w 2024 roku. W czwartym kwartale było to 541 tys. podróżujących więcej. W przypadku ruchu czarterowego doszło do wzrostu o 391,2 tys. pasażerów w całym roku i o 130,6 tys. w czwartym kwartale.

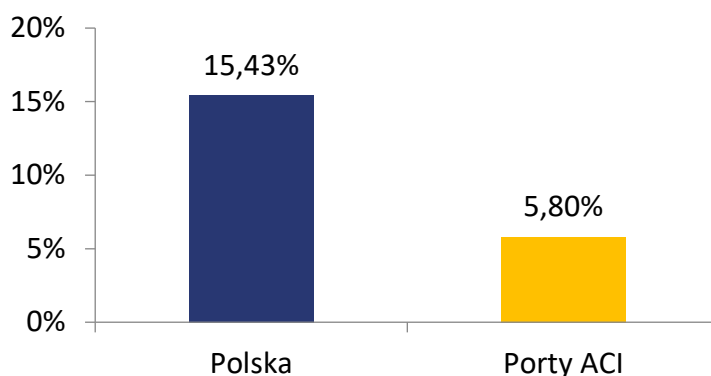
Przewoźnicy sieciowi przewieźli na Lotnisku Chopina w 2025 r. ponad 1,3 mln pasażerów więcej niż w 2024 r. (+289,8 tys. w czwartym kwartale). Przewoźnicy niskokosztowi wykazali 1,3 mln pasażerów więcej w całym roku, a w czwartym kwartale +366,8 tys. W przypadku przewoźników czarterowych było to odpowiednio +140,9 tys. oraz +15 tys. Najwięcej pasażerów na warszawskim lotnisku w 2025 roku przewiózł PLL LOT, a następnie Wizz Air i Enter Air (w czwartym kwartale było podobnie).

Port Lotniczy Kraków-Balice w 2025 roku obsłużył 13,2 mln pasażerów, co dało 19,6% wzrostu ruchu pasażerskiego w stosunku do 2024 roku. W czwartym kwartale był to wzrost o 22,3% (obsłużono 3,4 mln pasażerów). W 2025 r. w ruchu regularnym przewieziono

⁴ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year

o 2,1 mln pasażerów więcej niż w 2024 roku. W czwartym kwartale było to +612,9 tys. podróżujących. W przypadku ruchu czarterowego doszło do wzrostu o 27,5 tys. pasażerów w całym roku i o 3 tys. w czwartym kwartale.

Przewoźnicy sieciowi przewieźli na tym lotnisku w 2025 r. względem 2024 r. o 334 tys. pasażerów więcej, a w czwartym kwartale +69,9 tys. Przewoźnicy niskokosztowi obsłużyli odpowiednio +1,8 mln i +539,1 tys. pasażerów więcej, a przewoźnicy czarterowi +25 tys. oraz +6,8 tys. Najwięcej pasażerów na krakowskim lotnisku w 2025 roku przewiózł Ryanair, a następnie Wizz Air i easyJet (podobnie w czwartym kwartale).



Wykres 10.2 Dynamika portów obsługujących 10-25 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w 2025 i 2024 roku na Lotnisku Chopina w Warszawie i w Porcie Lotniczym Kraków-Balice oraz w porównywalnych portach lotniczych zrzeszonych w organizacji ACI (obsługujących rocznie 10-25 mln pasażerów)

Porty 10-25 mln	Wartość
Polska	15,43%
Porty ACI	5,80%

Tabela 10.2 Dynamika portów obsługujących 10-25 mln pasażerów

10.3. Porty lotnicze obsługujące 1-10 mln pasażerów rocznie

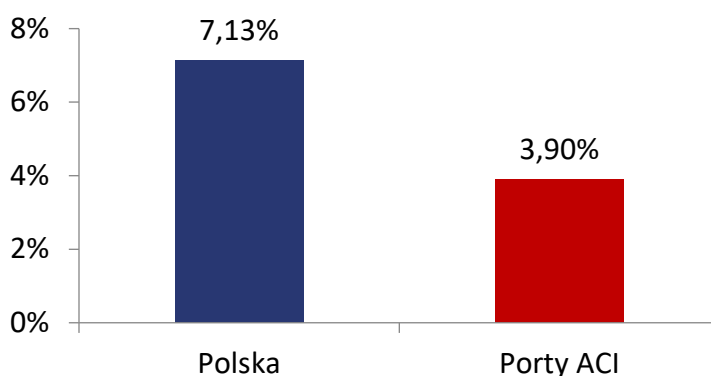
Porty regionalne w przedziale 1-10 mln pasażerów rocznie łącznie miały wynik wyższy od porównywalnych portów ACI Europe⁵ o 3,2 punktu procentowego. Do tej kategorii zaliczane są w 2025 roku porty lotnicze: Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Poznań-Ławica, Warszawa-Modlin oraz Rzeszów-Jasionka.

Porty obsługujące 1-10 mln pasażerów rocznie odprawiły w 2025 roku o 1,8 mln pasażerów więcej niż w 2024 roku (+7,1%). W czwartym kwartale było to +276,3 tys. pasażerów (+5,3%).

W portach lotniczych tej wielkości w 2025 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair i Wizz Air. łącznie obaj przewoźnicy mieli w omawianym okresie udział w rynku w dużych portach regionalnych w wysokości 61,8%, czyli o 0,8 punktu procentowego mniej niż w 2024 roku. W czwartym kwartale przewoźnicy ci mieli udział w wysokości 68,9%, a więc

⁵ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year

o 0,3 punktu procentowego więcej niż w czwartym kwartale 2024 roku. Łącznie obaj przewoźnicy w 2025 r. obsłużyli w tego typu portach 16,5 mln pasażerów (3,8 mln w czwartym kwartale), co oznaczało wzrost o 5,7% w porównaniu do 2024 roku (również +5,7% względem czwartego kwartału). Wśród przewoźników sieciowych w portach regionalnych obsługujących 1-10 mln pasażerów rocznie najwięcej pasażerów obsłużył w całym roku i w czwartym kwartale 2025 roku PLL LOT. Przewoźnik w 2025 r. przewiózł jednak o 39,5 tys. pasażerów mniej niż w 2024 roku. W czwartym kwartale PLL LOT obsłużył o 50 tys. pasażerów mniej niż w czwartym kwartale 2024 roku. Wśród pozostałych linii sieciowych najwięcej pasażerów w 2025 roku oraz w czwartym kwartale przewiozły Lufthansa i KLM.



Wykres 10.3 Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w 2025 i 2024 roku w polskich portach regionalnych obsługujących rocznie 1-10 mln pasażerów oraz porównywalnych portach lotniczych zrzeszonych w organizacji ACI

Porty 1-10 mln	Wartość
Polska	7,13%
Porty ACI	3,90%

Tabela 10.3 Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów

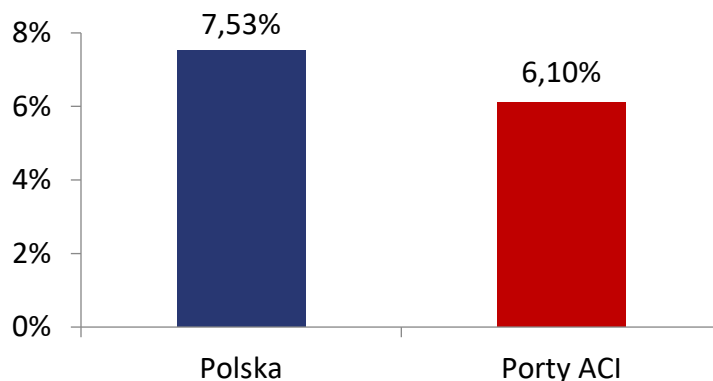
10.4. Porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie

Porty regionalne obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie w 2025 r. odnotowały wynik wyższy od porównywalnych portów ACI Europe⁶ o 1,4 punktu procentowego. Do tej kategorii zaliczane są w 2025 roku porty lotnicze: Szczecin-Goleniów, Łódź, Lublin, Bydgoszcz, Warszawa-Radom, Zielona Góra-Babimost oraz Olsztyn-Mazury.

Lotniska obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w 2025 roku wzrost liczby pasażerów o 7,5% (+147,4 tys. pasażerów) w porównaniu z 2024 rokiem i o 13% (+51,9 tys. pasażerów) w czwartym kwartale.

⁶ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year

W małych portach regionalnych w całym roku i w czwartym kwartale 2025 roku najwięcej pasażerów obsłużył Ryanair (1,2 mln pasażerów, +213,3 tys. w całym roku, +54,5 tys. w czwartym kwartale), a następnie PLL LOT oraz Wizz Air. Warto jednak zaznaczyć, że w ci dwaj przewoźnicy odnotowali spadki przewozów w 2025 roku względem 2024 r., ze względu na redukcję w siatce połączeń na niektórych kierunkach.



Wykres 10.4 Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w 2025 i 2024 roku w polskich portach regionalnych obsługujących rocznie poniżej 1 mln pasażerów oraz porównywalnych portach zrzeszonych w organizacji ACI

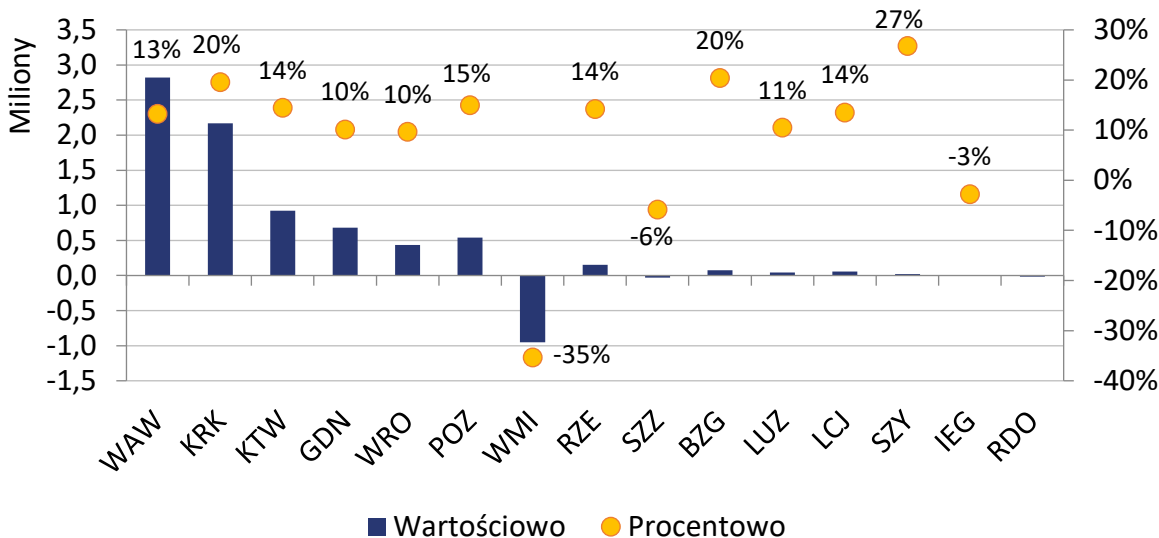
Porty poniżej 1 mln	Wartość
Polska	7,53%
Porty ACI	6,10%

Tabela 10.4 Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów

10.5. Wyniki portów lotniczych – narastająco

W porównaniu do 2024 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów lotniczych uzyskały Lotnisko Chopina w Warszawie (+2,8 mln pasażerów), a następnie Port Lotniczy Kraków-Balice (+2,2 mln pasażerów) i Katowice-Pyrzowice (+922,6 tys.).

Spadki w liczbie obsługiwanych pasażerów względem 2024 roku odnotowano w przypadku portów lotniczych Warszawa-Modlin (o 35,3%, w związku ze zmniejszeniem oferowania przez Ryanair), Warszawa-Radom (o 15,3%), Szczecin-Goleniów (o 5,8%) oraz Zielona Góra-Babimost (o 2,7%).



Wykres 10.5 Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco – wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w 2025 i 2024 roku

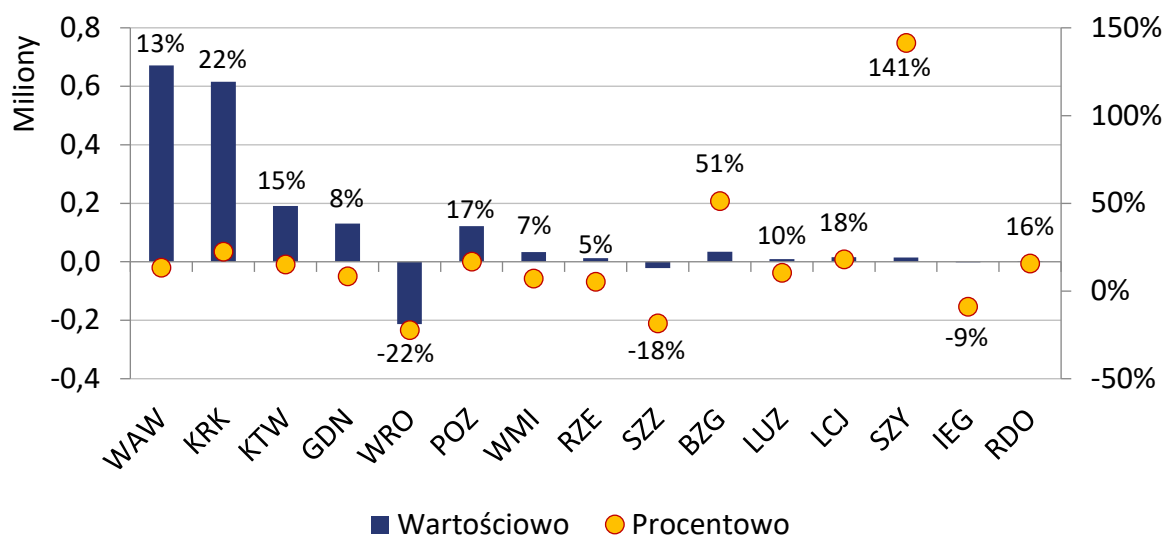
Port lotniczy	Wartościowo	Procentowo
WAW	2 820 666	13%
KRK	2 168 540	20%
KTW	922 614	14%
GDN	680 255	10%
WRO	433 612	10%
POZ	540 416	15%
WMI	-953 519	-35%
RZE	152 438	14%
SZZ	-27 956	-6%
BZG	73 551	20%
LUZ	44 693	11%
LCJ	58 308	14%
SZY	18 393	27%
IEG	-2 257	-3%
RDO	-17 286	-15%

Tabela 10.5 Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco

10.6. Wyniki portów lotniczych – IV kwartał

Porównując czwarty kwartał 2025 i 2024 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów lotniczych uzyskały Lotnisko Chopina w Warszawie (+671,5 tys. pasażerów), Kraków-Balice (+615,8 tys.) oraz Katowice w Pyrzowicach (+191,3 tys.). Spadki z kolei wystąpiły w przypadku portów lotniczych Wrocław-Strachowice (o 22,4%, z powodu zamknięcia lotniska na czas remontu pasa startowego od 26 października do 4 grudnia 2025 roku),

Szczecin-Goleniów (18,5%) oraz Zielona Góra-Babimost (9%).



Wykres 10.6 Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał – wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w czwartym kwartale 2025 i 2024 roku

Port lotniczy	Wartościowo	Procentowo
WAW	671 545	13%
KRK	615 822	22%
KTW	191 295	15%
GDN	130 734	8%
WRO	-213 436	-22%
POZ	122 204	17%
WMI	33 440	7%
RZE	12 108	5%
SZZ	-22 118	-18%
BZG	34 548	51%
LUZ	8 669	10%
LCJ	15 758	18%
SZY	14 550	141%
IEG	-1 500	-9%
RDO	2 036	16%

Tabela 10.6 Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał

11. Przewozy międzynarodowe – porównanie ACI EUROPE

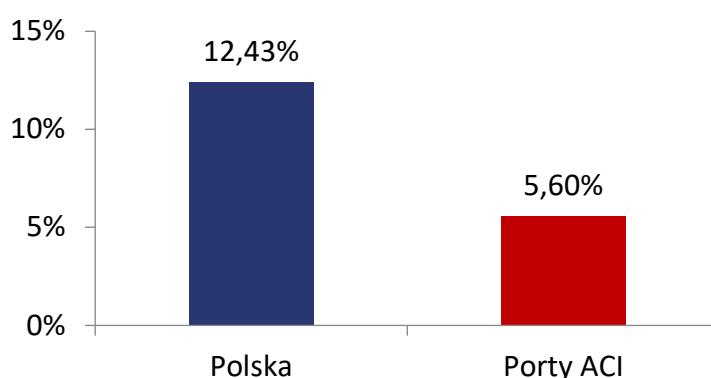
W 2025 roku przewozy międzynarodowe w Polsce zanotowały wyższą dynamikę ruchu w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez wszystkie porty ACI⁷

⁷ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year

(o 6,8 punktu procentowego) względem 2024 roku. Wzrost liczby pasażerów w tym okresie wyniósł 12,4%, zaś w czwartym kwartale odnotowano wzrost o 13,5% względem analogicznego okresu 2024 roku.

Z kolei liczba międzynarodowych operacji pasażerskich w 2025 roku wzrosła o 10,1% względem 2024 roku (w czwartym kwartale 2025 r. wzrosła o 10,3%).

Średnia wielkość samolotów w ruchu międzynarodowym w 2025 roku wzrosła o 3 miejsca względem roku 2024 (o 4 miejsca w czwartym kwartale). Oferowanie w 2025 r. wzrosło o 12,2% (+13,3% w czwartym kwartale). Wskaźnik LF wyniósł 88,1% w 2025 roku (wzrost o 0,1 punktu procentowego względem 2024 r.) i 86,2% w czwartym kwartale (wzrost o 0,7 punktu procentowego).



Wykres 11.1 Przewozy międzynarodowe – wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w 2025 i 2024 roku

Międzynarodowe	Wartość
Polska	12,43%
Porty ACI	5,60%

Tabela 11.1 Przewozy międzynarodowe

12. Przewozy krajowe – porównanie z ACI EUROPE

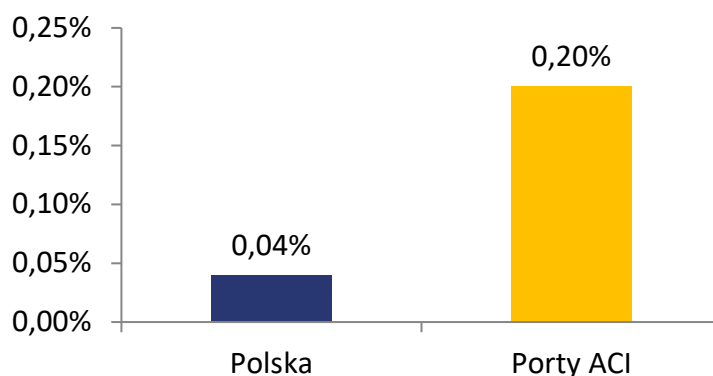
Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w 2025 roku była o 0,2 punktu procentowego niższa niż w przypadku wszystkich portów zrzeszonych w ACI Europe⁸. Liczba pasażerów w tym okresie pozostała na podobnym poziomie co w 2024 r. (niewielki wzrost o 1,4 tys. pasażerów). W czwartym kwartale 2025 r. obsłużono 91,3 tys. pasażerów mniej niż w analogicznym okresie 2024 roku, co oznaczało spadek o 10,1%.

Liczba krajowych operacji pasażerskich wzrosła względem 2024 roku o 1,6%. W czwartym kwartale spadła jednak o 7,1% względem czwartego kwartału 2024 roku.

Średnia wielkość samolotów w 2025 r. wzrosła o 2 miejsca, podobnie w czwartym kwartale (w stosunku do analogicznych okresów 2024 r.). Dla oferowania wyniki te wyniosły

⁸ Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report December 2025, Quarter 4, Half 2, Full Year

odpowiednio +3,6% w całym roku oraz -5,9% w czwartym kwartale. Wskaźnik LF wynosił 70,9% w całym roku (spadek o 2,4 punktu procentowego do 2024 r.) oraz 69,6% w czwartym kwartale (spadek o 3,4 punktu procentowego). Najwięcej pasażerów w ruchu krajowym w całym roku i w czwartym kwartale 2025 roku przewiózł PLL LOT, drugim pod względem liczby przewiezionych pasażerów był Ryanair.



Wykres 12.1 Przewozy krajowe – wykres porównuje dynamikę przewozów krajowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w 2025 i 2024 roku

Krajowe	Wartość
Polska	0,04%
Porty ACI	0,20%

Tabela 12.1 Przewozy krajowe

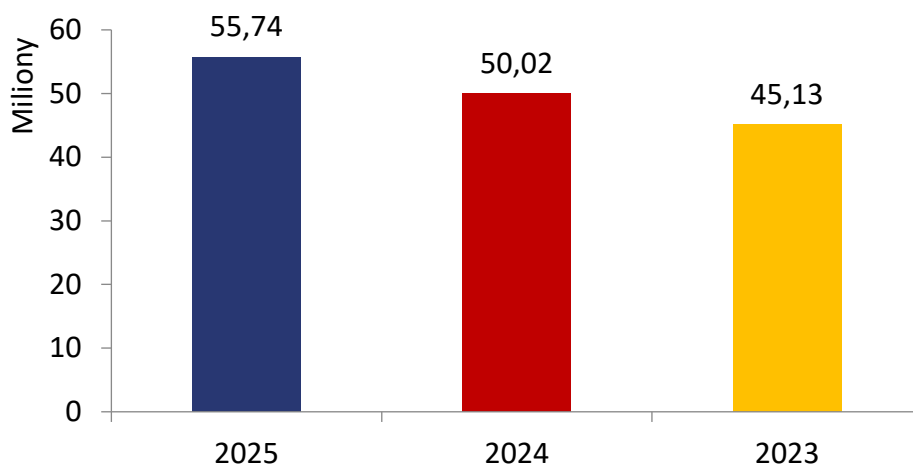
13. Przewozy regularne – narastająco

Na polskim rynku przewozów regularnych w 2025 roku obsłużono o 5,7 mln pasażerów więcej, niż w 2024 roku (+11,4%). Względem roku 2023 było to o 10,6 mln pasażerów więcej (+23,5%). Międzynarodowy ruch regularny wzrósł o 12,3% (+5,7 mln pasażerów) względem 2024 r. oraz 26,1% (10,8 mln pasażerów) względem 2023 r.

Najpopularniejszym kierunkiem w 2025 roku była Wielka Brytania, a następnie Włochy i Hiszpania. Największe wzrosty względem 2024 r. miały trasy do/z Włoch (+1,6 mln), Hiszpanii (+590,8 tys.) i Wielkiej Brytanii (+360,4 tys.). Największe wzrosty względem 2023 roku odnotowano także na trasach z/do Włoch (+2,8 mln), Hiszpanii (+1,9 mln) oraz Danii (523,2 tys.).

Największe wzrosty w ruchu regularnym wśród portów lotniczych w porównaniu do 2024 r. odnotowało Lotnisko Chopina (+2,4 mln), port lotniczy Kraków-Balice (+2,1 mln) oraz port lotniczy w Gdańsku (+646,7 tys.). Względem 2023 roku było podobnie: Lotnisko Chopina obsłużyło o 4,7 mln pasażerów więcej, Kraków-Balice +3,8 mln i Gdańsk +1,2 mln.

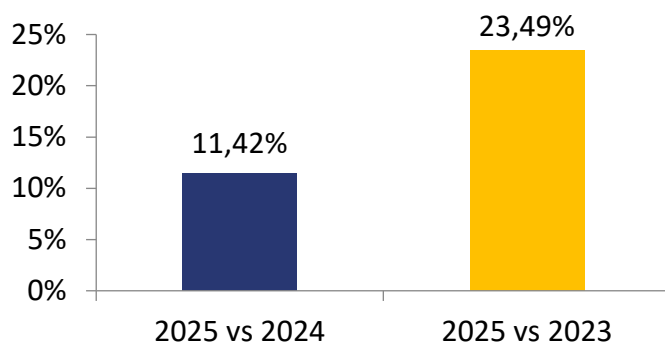
Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi w 2025 roku posiadali 65,9% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 31,4% (2,7% należy do przewoźników czarterowych).



Wykres 13.1 Liczba pasażerów w przewozach regularnych (mln) – narastająco – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w 2025 roku wraz z latami 2024 i 2023

Rok	Kwartał
2025	55 736 233
2024	50 021 586
2023	45 133 514

Tabela 13.1 Liczba pasażerów w przewozach regularnych – narastająco



Wykres 13.2 Dynamika ruchu regularnego – narastająco – wykres przedstawia zmiany zachodzące w ruchu regularnym w 2025 roku w porównaniu do lat 2024 i 2023

Lata	Narastająco
2025 vs 2024	11,42%
2025 vs 2023	23,49%

Tabela 13.2 Dynamika ruchu regularnego – narastająco

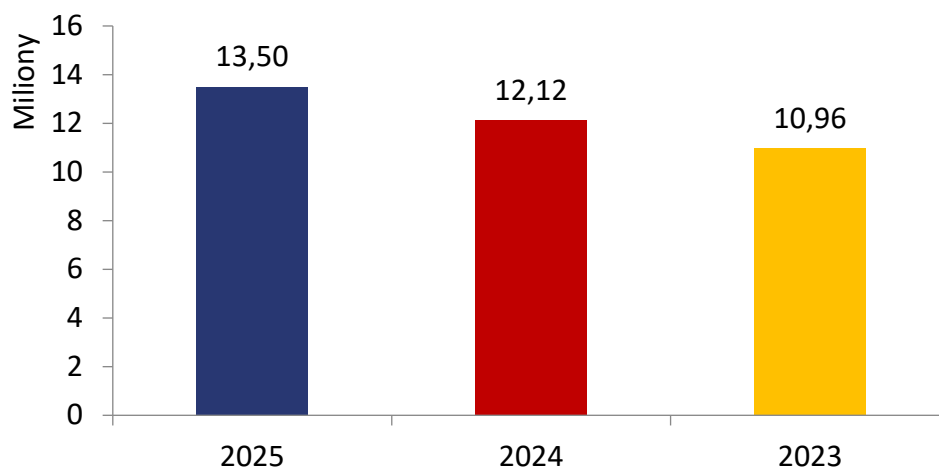
14. Przewozy regularne – IV kwartał

W czwartym kwartale 2025 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył o 1,4 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie 2024 roku (+11,4%) i o 2,5 mln pasażerów więcej (+23,2%) niż w czwartym kwartale 2023 roku. W ruchu regularnym międzynarodowym wzrosty te wynosiły +13,1% (+1,5 mln pasażerów) do analogicznego okresu 2024 r. oraz +25,8% (+2,6 mln pasażerów) do 2023 r.

Najbardziej popularnym kierunkiem w czwartym kwartale również była Wielka Brytania, natomiast największe wzrosty względem analogicznego okresu 2024 roku uzyskały trasy z/do Włoch (+351,7 tys.), Hiszpanii (+160,1 tys.) i Izraela (+94,9 tys.). Największe wzrosty względem czwartego kwartału 2023 roku również odnotowano na trasach do/z Włoch (+607,9 tys.), Hiszpanii (+306 tys.), a także Wielkiej Brytanii (+166,5 tys.).

Największe wzrosty wśród portów lotniczych w porównaniu do czwartego kwartału 2024 roku miały Kraków-Balice (+612,9 tys.), Lotnisko Chopina (+541 tys.) oraz Gdańsk (+118,3 tys.). Względem analogicznego okresu 2023 roku były to te same lotniska. W przypadku Warszawy było to 1,2 mln pasażerów więcej, a w przypadku Krakowa i Gdańska odpowiednio 1 mln i 287 tys.

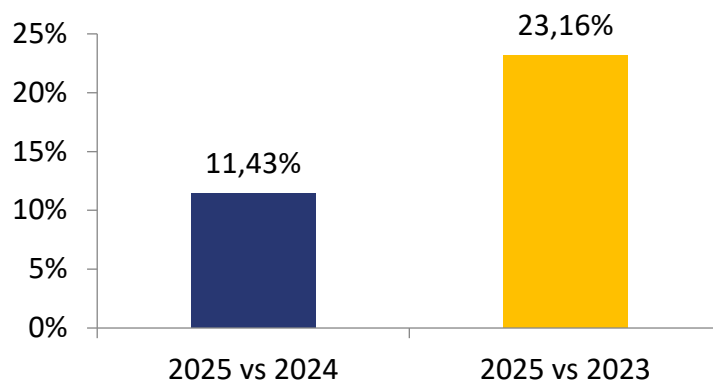
Przewoźnicy niskokosztowi w czwartym kwartale 2024 roku posiadali 66,5% udziałów w regularnych przewozach międzynarodowych, a sieciowi 31,5% (2,1% należy do przewoźników czarterowych).



Wykres 14.1 Liczba pasażerów w przewozach regularnych (mln) – kwartał – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w czwartym kwartale 2025 roku wraz z latami 2024 i 2023

Rok	Kwartał
2025	13 502 905
2024	12 118 028
2023	10 963 336

Tabela 14.1 Liczba pasażerów regularnych – kwartał



Wykres 14.2 Dynamika ruchu regularnego – kwartał – wykres przedstawia zmiany zachodzące w ruchu regularnym w czwartym kwartale 2025 roku w porównaniu do lat 2024 i 2023

Lata	Kwartał
2025 vs 2024	11,4%
2025 vs 2023	23,2%

Tabela 14.2 Dynamika ruchu regularnego – kwartał

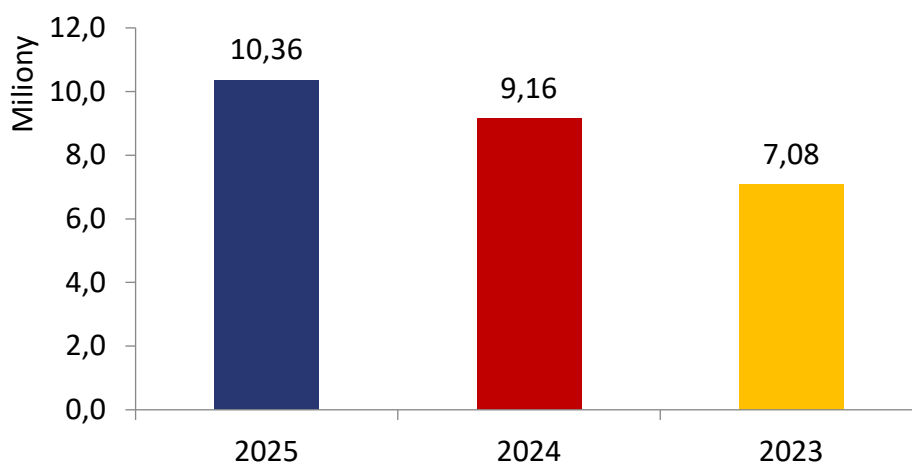
15. Przewozy czarterowe – narastająco

W 2025 roku polski rynek międzynarodowych przewozów czarterowych obsłużył 10,4 mln pasażerów, a więc o 1,2 mln więcej niż w 2024 roku, co przełożyło się na 13,1% wzrost, natomiast w porównaniu do 2023 roku przewieziono o 3,3 mln pasażerów więcej (+46,4%).

Najwięcej pasażerów przewieziono na kierunkach: Turcja, Egipt oraz Grecja. Największe wzrosty ilościowe odnotowano dla Egiptu (+655,9 tys.), Hiszpanii (+225 tys.) oraz Cypru (+53 tys.). W porównaniu do 2023 roku największe wzrosty wystąpiły dla: Egiptu (+1,2 mln pasażerów), Turcji (+548,2 tys.) oraz Hiszpanii (+384,2 tys.).

Wśród portów lotniczych najwięcej pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym w 2025 roku obsłużyło lotnisko Katowice w Pyrzowicach (3,7 mln), natomiast kolejnymi pod względem liczby przewiezionych pasażerów portami lotniczymi były Lotnisko Chopina w Warszawie (2,7 mln), a następnie Port Lotniczy Poznań-Ławica (1,2 mln). Największym wzrostem względem 2024 r. mógł pochwalić się Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice (+529,1 tys.), a następnie Lotnisko Chopina w Warszawie (+391,8 tys.) i Port Lotniczy Poznań-Ławica (+91,2 tys.). W porównaniu do 2023 roku największe wzrosty uzyskały lotniska: Katowice-Pyrzowice (+1,1 mln), Warszawa im. Chopina (+885,4 tys.) i Wrocław-Strachowice (+334,6 tys.).

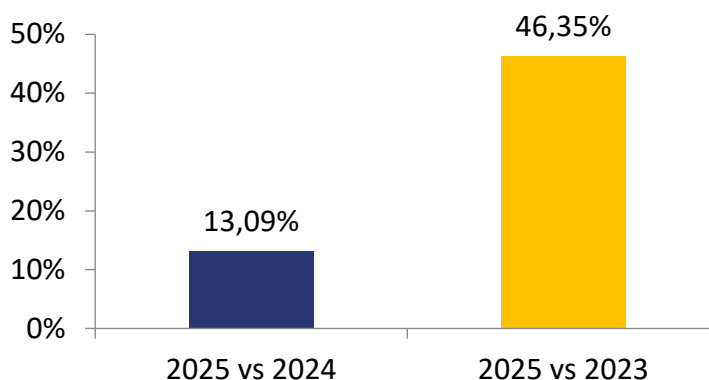
Wśród przewoźników najwięcej pasażerów w czarterowym ruchu międzynarodowym w 2025 roku przewieźli Enter Air (2,7 mln), Buzz (1,5 mln) oraz PLL LOT (1,3 mln), natomiast największe wzrosty względem 2024 roku odnotowały grupa SkyUp (+368,9 tys.), Electra Airways (+180 tys.) i Buzz (+145,7 tys.). Względem 2023 r. największe wzrosty wykazały Enter Air (658,5 tys.), SkyUp (+582,9 tys.) i Electra Airways (+388,8 tys.).



Wykres 15.1 Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym (mln) – narastająco – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym w 2025 roku wraz z latami 2024 i 2023

Rok	Narastająco
2025	10 362 389
2024	9 162 577
2023	7 080 517

Tabela 15.1 Liczba pasażerów międzynarodowym ruchu czarterowym – narastająco



Wykres 15.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – narastająco – wykres przedstawia zmiany zachodzące w międzynarodowym ruchu czarterowym w 2025 roku w porównaniu do lat 2024 i 2023

Lata	Narastająco
2025 vs 2024	13,09%
2025 vs 2023	46,35%

Tabela 15.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – narastająco

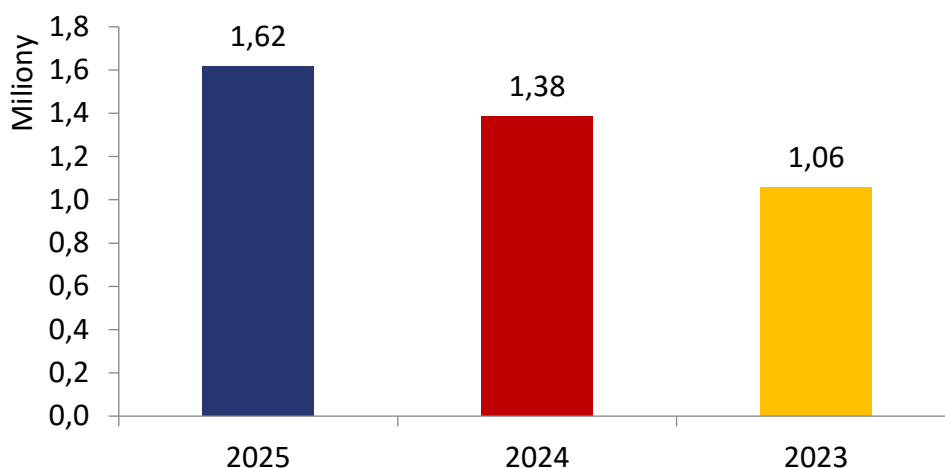
16. Przewozy czarterowe – IV kwartał

W czwartym kwartale 2025 roku obsłużono 1,6 mln międzynarodowych pasażerów czarterowych – o 231,9 tys. więcej niż w czwartym kwartale 2024 roku (+16,8%) i o 557,8 tys.

pasażerów więcej (+52,7%) niż w tym samym okresie 2023 r. Najpopularniejszym kierunkiem były Egipt, Turcja i Hiszpania. Największe wzrosty względem czwartego kwartału 2024 r. odnotowano dla Egiptu (+118,4 tys.), Hiszpanii (+46,1 tys.) i Grecji (+13,5 tys.), a względem 2023 r. dla Egiptu (+221,3 tys.), Turcji (+77,3 tys.) oraz Hiszpanii (+66,3 tys.).

Najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w czwartym kwartale 2024 roku obsłużyły porty lotnicze Katowice-Pyrzowice (605,9 tys.), Lotnisko Chopina w Warszawie (540,7 tys.) i Poznań-Ławica (164,2 tys.). Największe wzrosty względem czwartego kwartału 2024 r. wykazały Lotnisko Chopina w Warszawie (+131 tys.), Katowice-Pyrzowice (+94 tys.) i Poznań-Ławica (+23,6 tys.). Względem czwartego kwartału 2023 roku było podobnie i wzrosty wyniosły odpowiednio: +203,3 tys., +195,1 tys. oraz +67,1 tys.

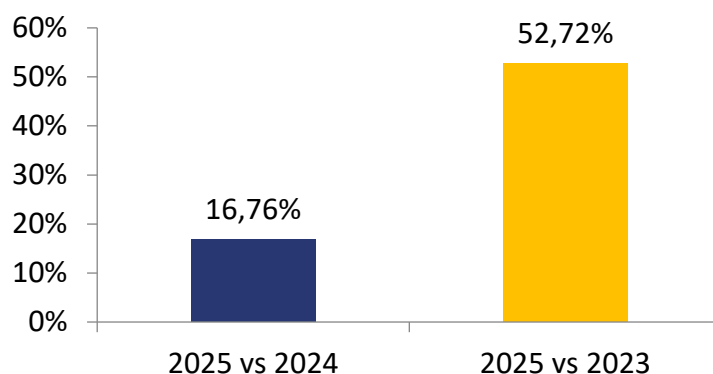
Najwięcej pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym w czwartym kwartale 2025 roku przewieźli Enter Air (427,7 tys.), PLL LOT (220,4 tys.) oraz SkyUp (130,8 tys.). Największe wzrosty względem czwartego kwartału 2024 roku odnotowały SkyUp (+57,7 tys.), Buzz (+29,5 tys.) i Electra Airways (+28 tys.). Względem czwartego kwartału 2023 roku największe wzrosty wykazały Enter Air (+113,6 tys.), SkyUp (+100,4 tys.) i Electra Airways (+58,3 tys.).



Wykres 16.1 Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym (mln) – kwartał – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym w 2025 roku wraz z latami 2024 i 2023

Rok	Kwartał
2025	1 615 727
2024	1 383 848
2023	1 057 967

Tabela 16.1 Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym – kwartał



Wykres 16.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – kwartał – wykres przedstawia zmiany zachodzące w ruchu czarterowym w czwartym kwartale 2025 roku w porównaniu do lat 2024 i 2023

Lata	Kwartał
2025 vs 2024	16,76%
2025 vs 2023	52,72%

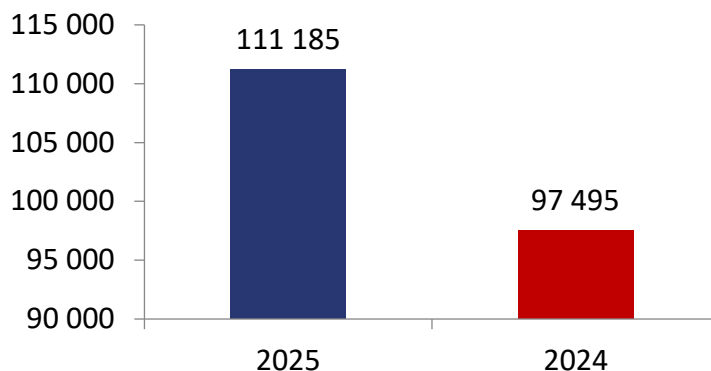
Tabela 16.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – kwartał

17. Porównanie z danymi IATA – RPKM

W 2025 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na wyższym poziomie niż wzrost liczby pasażerów w porównaniu z 2024 rokiem (o 2,4 punktu procentowego). Była ona także wyższa niż procentowe wyniki Europy i świata (wg. IATA)⁹ o 8,7 punktu procentowego i wyniosła +14%. Średnia długość odcinka lotu wzrosła w tym czasie o 41 km. Warto także dodać, że dynamika RPKM w stosunku do 2024 roku była nieznacznie wyższa od dynamiki wzrostu oferowania mierzonej wskaźnikiem ASKM – o 0,1 punktu procentowego.

W czwartym kwartale RPKM wzrósł o 15,3% w stosunku do analogicznego okresu 2024 r. Jego dynamika była wyższa od dynamiki ASKM o 0,9 punktu procentowego. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o ok. 58 km.

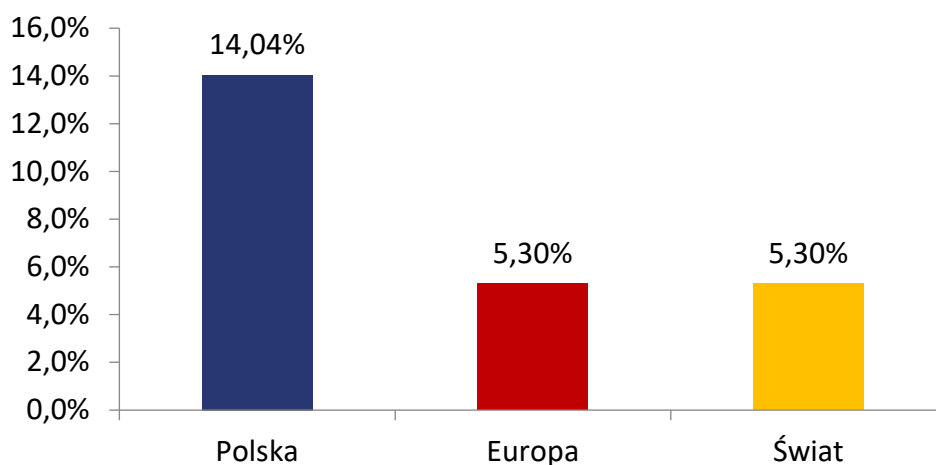
⁹ Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis December 2025



Wykres 17.1 RPKM (mln) – narastająco – wykres przedstawia wartości RPKM w 2025 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2024 roku

Narastająco	Wartości
2025	111 185
2024	97 495

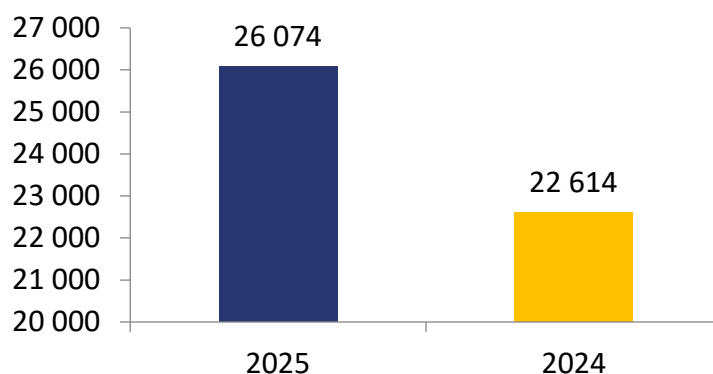
Tabela 17.1 RPKM (mln) – narastająco



Wykres 17.2 Zmiana RPKM w porównaniu z danymi IATA – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika RPKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w 2025 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku

Narastająco	Wartości
Polska	14,04%
Europa	5,30%
Świat	5,30%

Tabela 17.2 Zmiana RPKM w porównaniu z danymi IATA



Wykres 17.3 RPKM (mln) – kwartał – wykres przedstawia wartości RPKM w czwartym kwartale 2025 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2024 roku

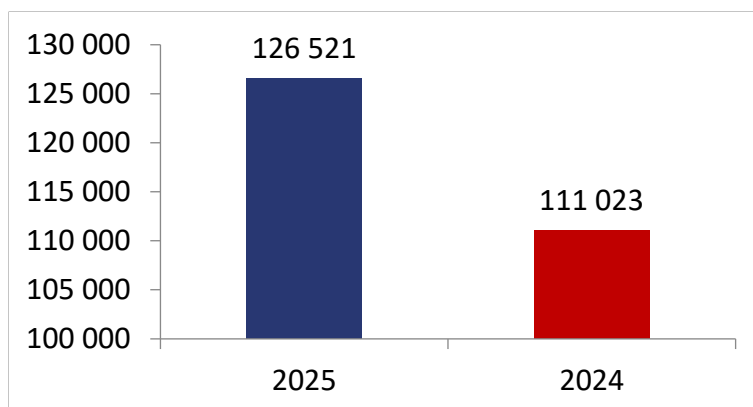
Kwartał	Wartości
2025	26 074
2024	22 614

Tabela 17.3 RPKM (mln) – kwartał

18. Porównanie z danymi IATA – ASKM

W 2025 roku oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM względem 2024 roku wzrosło o 14% i był to wyższy wynik niż Europy oraz świata (wg. danych IATA)¹⁰ o 8,8 punktu procentowego.

W czwartym kwartale 2025 roku współczynnik ASKM wzrósł o 14,4% względem czwartego kwartału 2024 roku.

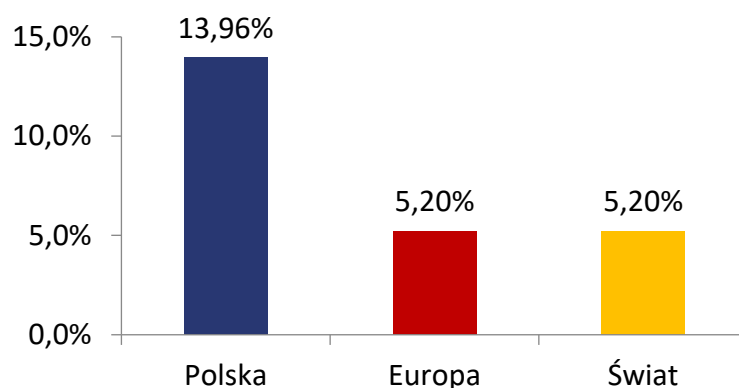


Wykres 18.1 ASKM (mln) – narastająco – wykres przedstawia wartości ASKM w 2025 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2024 roku

Narastająco	Wartości
2025	126 521
2024	111 023

Tabela 18.1 ASKM (mln) – narastająco

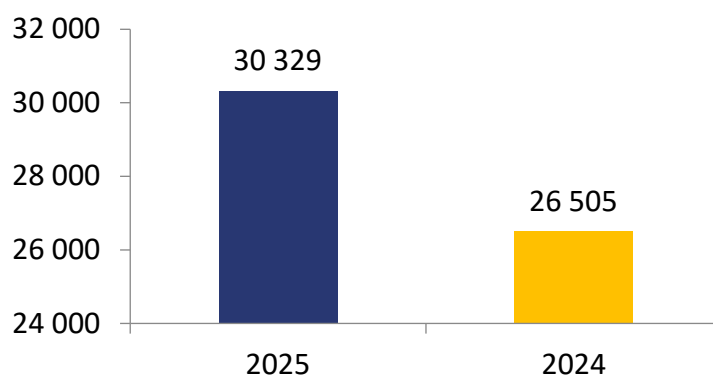
¹⁰ Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis December 2025



Wykres 18.2 Zmiana ASKM w porównaniu z danymi IATA – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika ASKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w 2025 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku

Narastająco	Wartości
Polska	13,96%
Europa	5,20%
Świat	5,20%

Tabela 18.2 Zmiana ASKM w porównaniu z danymi IATA



Wykres 18.3 ASKM (mln) – kwartał – wykres przedstawia wartości ASKM w czwartym kwartale 2025 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2024 roku

Kwartał	Wartości
2025	30 329
2024	26 505

Tabela 18.3 ASKM (mln) – kwartał

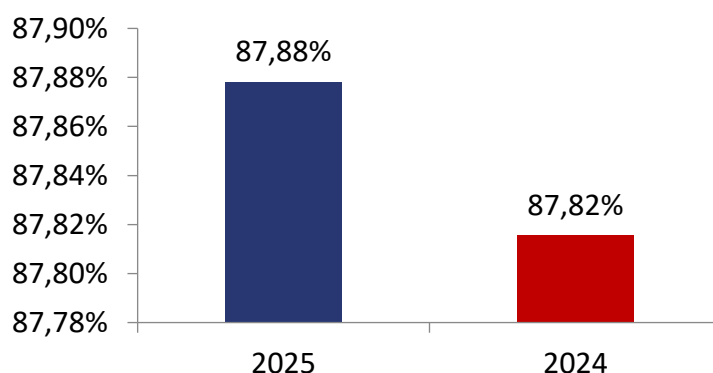
19. Porównanie z danymi IATA – LF

Współczynnik wypełnienia miejsc LF wyniósł w 2025 roku 87,9% i wzrósł w stosunku do 2024 r. o 0,1 punktu procentowego. To oznacza, że jego wzrost był nieznacznie wyższy na

rynku polskim, niż na rynku europejskim (o 0,1 punktu procentowego) i podobny do rynku światowego¹¹, porównując z 2024 rokiem.

Średnia liczba osób przypadająca na rejs wyniosła w 2025 roku 143 pasażerów i wzrosła o 3 pasażerów w porównaniu z 2024 rokiem.

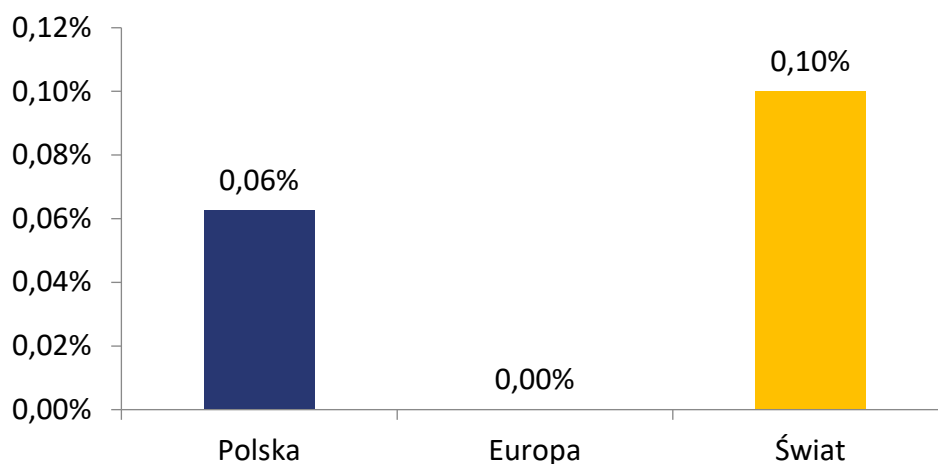
W czwartym kwartale współczynnik LF wzrósł o 0,6 punktu procentowego w stosunku do analogicznego okresu roku 2024 i wynosił 86%. Średnia liczba osób przypadających na rejs wzrosła o 5 pasażerów względem czwartego kwartału 2024 roku. Wartość ta w czwartym kwartale 2025 r. wyniosła 140 pasażerów na rejs.



Wykres 19.1 LF – narastająco – wykres przedstawia wartości LF w 2025 roku z uwzględnieniem 2024 roku

Narastająco	Wartości
2025	87,88%
2024	87,82%

Tabela 19.1 LF – narastająco

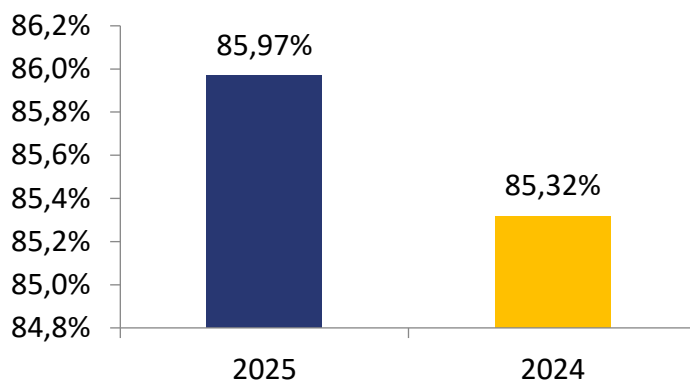


Wykres 19.2 Zmiana LF w porównaniu z danymi IATA – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w 2025 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku

¹¹ Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis December 2025

Narastająco	Wartości
Polska	0,06%
Europa	0,00%
Świat	0,10%

Tabela 19.2 Zmiana LF w porównaniu z danymi IATA



Wykres 19.3 LF – kwartał – wykres przedstawia wartości LF w 2025 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2024 roku

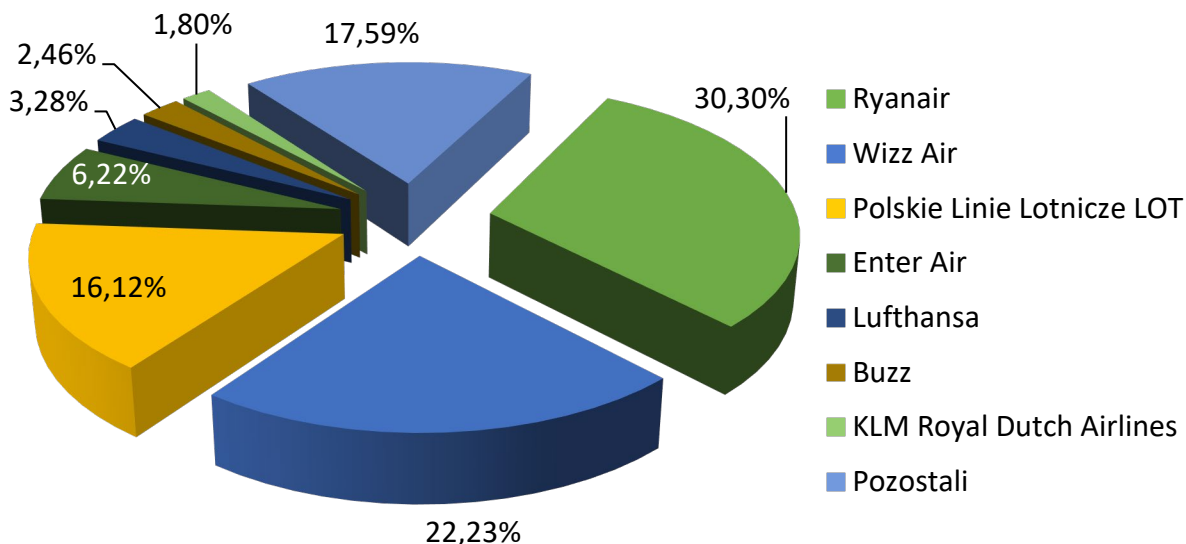
Kwartał	Wartości
2024	85,97%
2023	85,32%

Tabela 19.3 LF – kwartał

20. Przewoźnicy – udział w rynku

W 2025 roku największy, tj. 30,3% udział w rynku pod względem lotów międzynarodowych miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był Wizz Air (22,2%), a trzecim PLL LOT (16,1%). Podobnie sytuacja przedstawiała się w czwartym kwartale (udziały wynosiły odpowiednio 31,6%, 24,7% oraz 16,5%).

Największe wzrosty w ruchu międzynarodowym w 2025 roku w porównaniu do 2024 roku odnotowali przewoźnicy: Wizz Air (+2,4 mln pasażerów), Ryanair (+1,6 mln pasażerów) i PLL LOT (+1 mln pasażerów). Względem 2023 roku największe wzrosty należały do Ryanair (+3,6 mln pasażerów), Wizz Air (+3,4 mln pasażerów) oraz PLL LOT (+1,7 mln pasażerów).



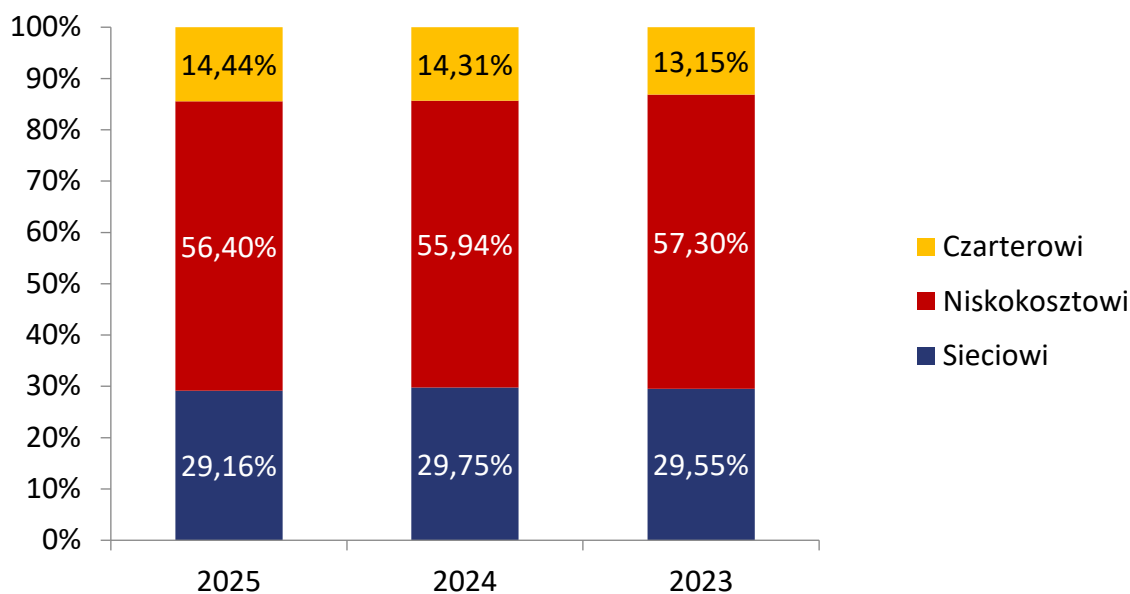
Wykres 20.1 Udział w rynku wg. liczby przewiezionych pasażerów w ruchu międzynarodowym – wykres przedstawia udział w rynku przewoźników realizujących największe przewozy w ruchu międzynarodowym w Polsce w 2025 roku

Przewoźnik	Udział
Ryanair	30,30%
Wizz Air	22,23%
Polskie Linie Lotnicze LOT	16,12%
Enter Air	6,22%
Lufthansa	3,28%
Buzz	2,46%
KLM Royal Dutch Airlines	1,80%
Pozostali	17,59%

Tabela 20.1 Udział w rynku wg. liczby przewiezionych pasażerów w ruchu międzynarodowym

21. Przewoźnicy – modele biznesowe

W 2025 roku w Polsce doszło do nieznacznej zmiany struktury udziałów w ruchu międzynarodowym ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do 2024 roku. Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w liczbie przewożonych pasażerów o 10,2%, przewoźnicy niskokosztowi o 13,4%, a przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost o 13,5%. W związku z tym spadł udział w rynku przewoźników sieciowych (o 0,6 punktu procentowego), natomiast wzrósł udział przewoźników niskokosztowych i czarterowych (odpowiednio o 0,5 i 0,1 punktu procentowego). Względem 2023 roku przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w ruchu międzynarodowym o 27,3%, przewoźnicy niskokosztowi o 27%, a czarterowi o 41,8%.



Wykres 21.1 Udział w rynku wg. modelu biznesowego w ruchu międzynarodowym – wykres przedstawia udział w rynku przewoźników w podziale na modele biznesowe, tj. na przewoźników sieciowych, niskokosztowych i czarterowych w ruchu międzynarodowym w 2025 roku wraz z uwzględnieniem lat 2024 i 2023

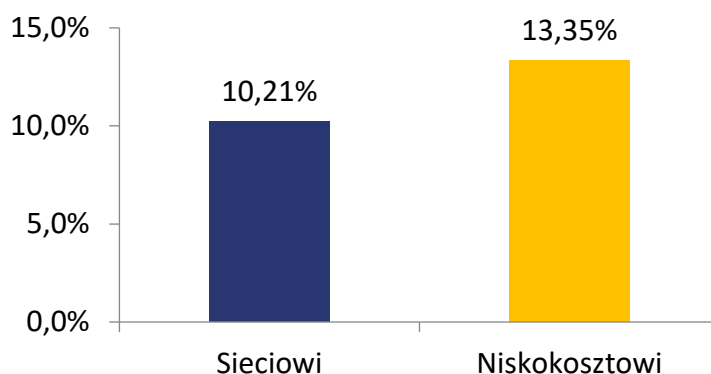
Rok	Sieciowi	Niskokosztowi	Czarterowi
2025	29,16%	56,40%	14,44%
2024	29,75%	55,94%	14,31%
2023	29,55%	57,30%	13,15%

Tabela 21.1 Udział w rynku wg modelu biznesowego w ruchu międzynarodowym

22. Porównanie przewozów LCC i sieciowych

Najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym wśród przewoźników niskokosztowych w 2025 roku przewiózł Ryanair (18,9 mln pasażerów, o 1,6 mln więcej niż w 2024 roku i o 3,6 mln pasażerów więcej niż w 2023 roku). W dalszej kolejności znajdował się Wizz Air (13,9 mln pasażerów, +2,4 mln do 2024 roku i +3,4 mln do 2023 roku) oraz easyJet (674,2 tys. pasażerów, +116,7 tys. do 2024 roku i +190,8 tys. do 2023 roku). W czwartym kwartale najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair (4,5 mln), a następnie Wizz Air (3,5 mln) i easyJet (221,4 tys.).

W przypadku przewoźników sieciowych zarówno w 2025 roku, jak i w czwartym kwartale najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym przewiózł PLL LOT. Przewoźnik obsłużył w 2025 roku 10,1 mln pasażerów, a więc o 1 mln pasażerów więcej niż w 2024 roku i o 1,7 mln pasażerów więcej niż w 2023 roku. W czwartym kwartale przewoźnik obsłużył 2,4 mln pasażerów (+232,1 tys. do analogicznego okresu 2024 r.). Kolejnymi przewoźnikami sieciowymi pod względem liczby pasażerów przewiezionych w 2025 roku byli Lufthansa (2,1 mln pasażerów w całym roku, -57,9 tys. do 2024 r. i +232,2 tys. do 2023 r.) oraz KLM (1,1 mln pasażerów w całym roku, +82,3 tys. do 2024 r. i +330,7 tys. do 2023 r.).



Wykres 22.1 Porównanie dynamiki przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym – wykres przedstawia porównanie dynamiki przewozów dla przewoźników niskokosztowych i sieciowych w ruchu międzynarodowym w 2025 i 2024 roku

Typ przewoźnika	Wartość
Sieciowi	10,21%
Niskokosztowi	13,35%

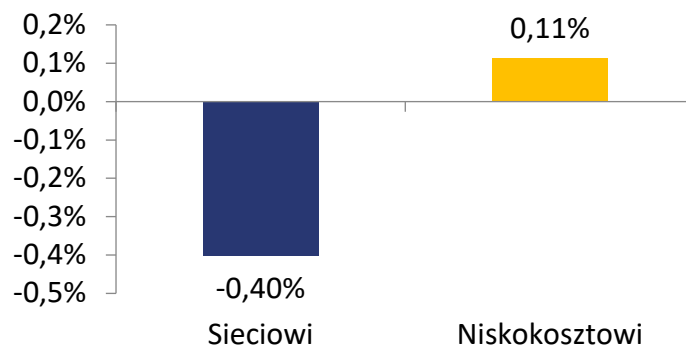
Tabela 22.1 Porównanie dynamiki przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym

Wskaźnik S/F w ruchu międzynarodowym dla przewoźników niskokosztowych wzrósł o 0,7 punktu procentowego w 2025 roku w stosunku do 2024 roku, był wyższy o 1,1 punktu procentowego w stosunku do 2023 roku i wyniósł 88,7%. W czwartym kwartale S/F spadł o 0,4 punktu procentowego, ale wzrósł o 2,1 punktu procentowego odpowiednio w stosunku do lat 2024 oraz 2023 i wyniósł 85,8%.

Współczynnik LF przewoźników niskokosztowych miał następującą dynamikę w stosunku do danych odpowiednio całego roku i czwartego kwartału 2024 roku: +0,1 i -0,6 punktu procentowego, podczas gdy dla 2023 roku: +0,6 i +1,7 punktu procentowego. Współczynnik LF w ruchu międzynarodowym dla przewoźników niskokosztowych wyniósł w 2025 roku 89,3%, a w czwartym kwartale 86,7%.

Dla przewoźników sieciowych współczynnik S/F w ruchu międzynarodowym spadł o 0,8 punktu procentowego w 2025 roku w stosunku do 2024 roku, o 1,4 punktu procentowego w stosunku do 2023 roku i wyniósł 79,6%. W czwartym kwartale S/F wzrósł o 0,5 punktu procentowego oraz o 0,3 punktu procentowego odpowiednio w stosunku do lat 2024 oraz 2023 i wyniósł 77,8%.

Współczynnik LF dla przewoźników sieciowych w ruchu międzynarodowym miał następującą dynamikę w stosunku do danych odpowiednio całego roku i czwartego kwartału 2024 roku: -0,4 punktu procentowego i +2 punkty procentowe, podczas gdy dla roku 2023: -0,4 punktu procentowego i +2,3 punktu procentowego i wyniósł 83,4% w całym roku oraz w czwartym kwartale 2025 roku.



Wykres 22.2 Porównanie zmian punktów procentowych LF dla przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF dla przewoźników niskokosztowych i sieciowych w ruchu międzynarodowym w 2025 i 2024 roku

Typ przewoźnika	Wartość
Sieciowi	-0,40%
Niskokosztowi	0,11%

Tabela 22.2 Porównanie zmian punktów procentowych LF dla przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym

23. Spis wykresów

Wykres 3.1 Liczba pasażerów (mln) – narastająco	7
Wykres 4.1 Liczba pasażerów (mln) – kwartał	8
Wykres 5.1 Liczba operacji (tys.) – narastająco	9
Wykres 6.1 Liczba operacji (tys.) – kwartał	10
Wykres 7.1 Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco	11
Wykres 8.1 Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał	12
Wykres 9.1 Miesięczne przewozy pasażerskie	13
Wykres 10.1 Dynamika całego rynku	14
Wykres 10.2 Dynamika portów obsługujących 10-25 mln pasażerów	15
Wykres 10.3 Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów	16
Wykres 10.4 Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów	17
Wykres 10.5 Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco	18
Wykres 10.6 Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał	19
Wykres 11.1 Przewozy międzynarodowe	20
Wykres 13.1 Liczba pasażerów w przewozach regularnych (mln) – narastająco	22
Wykres 13.2 Dynamika ruchu regularnego – narastająco	22
Wykres 14.1 Liczba pasażerów w przewozach regularnych (mln) – kwartał	23
Wykres 14.2 Dynamika ruchu regularnego – kwartał	24
Wykres 15.1 Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym (mln) – narastająco	25
Wykres 15.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – narastająco	25
Wykres 16.1 Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym (mln) – kwartał ..	26
Wykres 16.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – kwartał	27
Wykres 17.1 RPKM (mln) – narastająco	28
Wykres 17.2 Zmiana RPKM w porównaniu z danymi IATA	28
Wykres 17.3 RPKM (mln) – kwartał	29
Wykres 18.1 ASKM (mln) – narastająco	29
Wykres 18.2 Zmiana ASKM w porównaniu z danymi IATA	30
Wykres 18.3 ASKM (mln) – kwartał	30
Wykres 19.1 LF – narastająco	31
Wykres 19.2 Zmiana LF w porównaniu z danymi IATA	31
Wykres 19.3 LF – kwartał	32
Wykres 20.1 Udział w rynku wg. liczby przewiezionych pasażerów w ruchu międzynarodowym	33
Wykres 21.1 Udział w rynku wg. modelu biznesowego w ruchu międzynarodowym	34
Wykres 22.1 Porównanie dynamiki przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym	35
Wykres 22.2 Porównanie zmian punktów procentowych LF dla przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym	36

24. Spis tabel

Tabela 3.1 Liczba pasażerów – narastająco	7
Tabela 4.1 Liczba pasażerów – kwartał.....	8
Tabela 5.1 Liczba operacji – narastająco	9
Tabela 6.1 Liczba operacji – kwartał	10
Tabela 7.1 Ilość cargo „on board” (ton) – narastająco	11
Tabela 8.1 Ilość cargo „on board” (ton) – kwartał.....	12
Tabela 9.1 Dynamika ruchu 2025 vs. 2024 oraz 2025 vs. 2023.....	12
Tabela 9.2 Miesięczne przewozy pasażerskie	13
Tabela 10.1 Dynamika całego rynku	14
Tabela 10.2 Dynamika portów obsługujących 10-25 mln pasażerów	15
Tabela 10.3 Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów	16
Tabela 10.4 Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów	17
Tabela 10.5 Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco	18
Tabela 10.6 Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał	19
Tabela 11.1 Przewozy międzynarodowe	20
Tabela 12.1 Przewozy krajowe.....	21
Tabela 13.1 Liczba pasażerów w przewozach regularnych – narastająco.....	22
Tabela 13.2 Dynamika ruchu regularnego – narastająco	22
Tabela 14.1 Liczba pasażerów regularnych – kwartał	23
Tabela 14.2 Dynamika ruchu regularnego – kwartał.....	24
Tabela 15.1 Liczba pasażerów międzynarodowym ruchu czarterowym – narastająco	25
Tabela 15.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – narastająco.....	25
Tabela 16.1 Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym – kwartał	26
Tabela 16.2 Dynamika międzynarodowego ruchu czarterowego – kwartał	27
Tabela 17.1 RPKM (mln) – narastająco	28
Tabela 17.2 Zmiana RPKM w porównaniu z danymi IATA	28
Tabela 17.3 RPKM (mln) – kwartał.....	29
Tabela 18.1 ASKM (mln) – narastająco	29
Tabela 18.2 Zmiana ASKM w porównaniu z danymi IATA	30
Tabela 18.3 ASKM (mln) – kwartał.....	30
Tabela 19.1 LF – narastająco.....	31
Tabela 19.2 Zmiana LF w porównaniu z danymi IATA	32
Tabela 19.3 LF – kwartał	32
Tabela 20.1 Udział w rynku wg. liczby przewiezionych pasażerów w ruchu międzynarodowym	33
Tabela 21.1 Udział w rynku wg modelu biznesowego w ruchu międzynarodowym.....	34
Tabela 22.1 Porównanie dynamiki przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym	35

Tabela 22.2 Porównanie zmian punktów procentowych LF dla przewoźników LCC i sieciowych w ruchu międzynarodowym.....	36
--	----