ANALIZA PRZEWOZÓW   
W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH   
W TRZECH PIERWSZYCH KWARTAŁACH 2023 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, styczeń 2024 r.

# SPIS TREŚCI

[1. Słowniczek 3](#_Toc153874655)

[2. Podsumowanie 4](#_Toc153874656)

[3. Przewozy pasażerskie - narastająco 7](#_Toc153874657)

[4. Przewozy pasażerskie - kwartał 7](#_Toc153874658)

[5. Operacje lotnicze - narastająco 8](#_Toc153874659)

[6. Operacje lotnicze - kwartał 9](#_Toc153874660)

[7. Przewozy cargo - narastająco 10](#_Toc153874661)

[8. Przewozy cargo - kwartał 11](#_Toc153874662)

[9. Sezonowe zmiany przewozów 12](#_Toc153874663)

[10. Wyniki portów lotniczych 15](#_Toc153874664)

[10.1. Cały rynek – porównanie z ACI Europe 15](#_Toc153874665)

[10.2. Lotnisko Chopina w Warszawie 15](#_Toc153874666)

[10.3. Port Lotniczy Kraków-Balice 16](#_Toc153874667)

[10.4. Porty lotnicze obsługujące 1-5 mln pasażerów rocznie 17](#_Toc153874668)

[10.5. Porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie 18](#_Toc153874669)

[10.6. Wyniki portów lotniczych - narastająco 19](#_Toc153874670)

[10.7. Wyniki portów lotniczych - kwartał 20](#_Toc153874671)

[11. Przewozy międzynarodowe – porównanie ACI EUROPE 22](#_Toc153874672)

[12. Przewozy krajowe – porównanie z ACI EUROPE 23](#_Toc153874673)

[13. Przewozy regularne - narastająco 24](#_Toc153874674)

[14. Przewozy regularne - kwartał 26](#_Toc153874675)

[15. Przewozy czarterowe - narastająco 27](#_Toc153874676)

[16. Przewozy czarterowe - kwartał 29](#_Toc153874677)

[17. Porównanie z danymi IATA – RPKM 30](#_Toc153874678)

[18. Porównanie z danymi IATA – ASKM 32](#_Toc153874679)

[19. Porównanie z danymi IATA – LF 34](#_Toc153874680)

[20. Przewoźnicy – udział w rynku 36](#_Toc153874681)

[21. Przewoźnicy – modele biznesowe 37](#_Toc153874682)

[22. Porównanie przewozów LCC i sieciowych 38](#_Toc153874683)

[23. Spis wykresów 40](#_Toc153874684)

[24. Spis tabel 41](#_Toc153874685)

# 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 trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w polskich portach lotniczych obsłużono łącznie 40,2 mln pasażerów, a więc o 6,8% więcej niż w analogicznym okresie 2019 roku (+2,6 mln) i 30,1% więcej niż w trzech pierwszych kwartałach 2022 roku (+9,3 mln). Liczba pasażerów w trzecim kwartale 2023 roku zdecydowanie przewyższyła wynik osiągnięty w tym samym okresie 2019 roku – obsłużono prawie 17 mln pasażerów, o 10,6% więcej niż w trzecim kwartale 2019 roku (+1,6 mln pasażerów) i o 18,7% więcej niż w tym samym okresie 2022 roku (+2,7 mln). Liczba operacji lotniczych w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wyniosła 287,5 tys. i była mniejsza od notowanej w takim samym okresie 2019 roku o 5,5%, natomiast przewyższyła wynik z trzech kwartałów 2022 roku o 16,3%. W trzecim kwartale wykonano 114,7 tys. operacji, a więc mniej niż w trzecim kwartale 2019 roku (o 0,7%), ale o 11,9% więcej niż w tym samym okresie 2022 roku.**

W porównaniu do trzech pierwszych kwartałów 2019 r. zwiększyła się średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 124 do 141 pasażerów, wzrost o 17 pasażerów), podobnie względem roku 2022 (wzrost o 14 pasażerów). Średnia wielkość samolotu również wzrosła – o 13 miejsc do roku 2019 i o 4 miejsca do roku 2022. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) wzrósł o 3,6 punktów procentowych (p. p.) w porównaniu z trzema pierwszymi kwartałami roku 2019 i o 7,2 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2022 r., natomiast współczynnik LF wzrósł o 3,4 p. p. w stosunku do trzech pierwszych kwartałów 2019 r. i o 6,8 p. p. względem analogicznego okresu 2022 r.

W porównaniu do trzech pierwszych kwartałów 2019 roku znacznie wzrosły przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych – o +68,7% i o +7,2% w stosunku do analogicznego okresu 2022 r.

Wyniki przewozów pasażerskich odnotowane przez polskie porty w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 9 p. p. (względem analogicznego okresu 2022 r.). Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, Lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło o 9,9 p. p. lepszy wynik od porównywalnych portów europejskich. Port lotniczy Kraków-Balice osiągnął dynamikę ruchu o 11,7 p. p. wyższą niż porty ACI osiągające wyniki od 5 do 10 mln pasażerów rocznie. Porty regionalne obsługujące pomiędzy 1, a 5 mln pasażerów rocznie uzyskały wzrost o 10,2 p. p. wyższy w porównaniu do podobnej wielkości portów ACI Europe, natomiast porty obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie przewyższyły wynik osiągnięty przez podobne porty ACI Europe o 24,3 p. p.

Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wyższą dynamikę (w wysokości 30,4% w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe (o 6,7 p. p.). Wyniki przewozów krajowych również wykazały wzrost – o 26,2%, co daje wynik o 13,6 p. p. wyższy niż wynik portów ACI Europe.

Wśród portów lotniczych największe wzrosty w stosunku do trzech pierwszych kwartałów 2019 roku wykazały porty lotnicze: Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice oraz Gdańsk im. L. Wałęsy. Największymi wzrostami wobec trzech kwartałów 2022 r. mogły pochwalić się Lotnisko Chopina w Warszawie, Port Lotniczy Kraków-Balice i Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy.

W ramach przewozów regularnych w trzech kwartałach 2023 r. najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, a następnie Włochy i Niemcy. Największe wzrosty względem roku 2019 odnotowano w przypadku Włoch, Hiszpanii i Turcji, natomiast względem analogicznego okresu 2022 r. były to Wielka Brytania, Niemcy i Włochy. Najpopularniejszym kierunkiem czarterowym w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku była Turcja, a następnie Grecja i Egipt. Kraje te odnotowały też najwyższe wzrosty względem trzech pierwszych kwartałów 2022 r. Najwyższe wzrosty przewozów czarterowych w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku wystąpiły na trasach z/do Turcji, Egiptu i Tunezji.

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku, względem analogicznego okresu 2022 roku, polski rynek odnotował wyższy wzrost RPKM niż w przypadku liczby pasażerów. Średnia długość odcinka lotu wzrosła w tym okresie o ok. 34 km. Podobnie względem trzech kwartałów 2019 r. - wzrost RPKM był wyższy od dynamiki wzrostu liczby pasażerów o 4,9 p. p., a średnia długość odcinka lotu wzrosła o 118 km. Dynamika wzrostu RPKM we wrześniu 2023 roku była wyższa o 16,6 p. p. od wyników Europy i o 15,7 p. p. od wyników dla świata we wrześniu 2019 roku prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku pomiędzy wrześniem 2023 i 2019 roku również była wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim – o 14,5 p. p. i o 15 p. p. na rynku światowym (wg. danych IATA). Współczynnik wypełnienia miejsc LF wzrósł w trzech kwartałach 2023 roku o 6,8 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku, a także w stosunku do 2019 r. – o 3,5 p. p. Porównując zmianę tego współczynnika pomiędzy wrześniem 2023 roku i 2019 roku można zauważyć, że przewoźnicy operujący w Polsce mieli wzrost współczynnika LF na wyższym poziomie niż przewoźnicy w Europie o 3,4 p. p., a także od przewoźników na świecie – o 2,1 p. p.

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku, względem analogicznego okresu 2022 roku, doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów przewoźników w rynku ze względu na realizowany model biznesowy. Dynamika przewoźników sieciowych w trzech kwartałach 2023 roku wyniosła +31,4% w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku i -7,9% w stosunku do tego samego okresu 2019 roku. Przewoźnicy niskokosztowi odnotowali dynamikę wzrostu przewozów w wysokości +30,2% w porównaniu do trzech pierwszych kwartałów 2022r. i +16,6% w porównaniu do analogicznego okresu 2019 r. Przewoźnicy czarterowi odnotowali natomiast dynamikę w wysokości +26,9% w porównaniu do trzech kwartałów 2022 roku i +13,1% w porównaniu do 2019 r. W związku z tym wzrósł udział przewoźników sieciowych w rynku w stosunku do trzech pierwszych kwartałów 2022 roku (o 0,3 p. p.), natomiast udział przewoźników niskokosztowych nie uległ zmianie, a w przypadku przewoźników czarterowych udział spadł o 0,3 p. p. W stosunku do trzech kwartałów 2019 roku wzrósł udział przewoźników niskokosztowych (o 4,5 p. p.) oraz czarterowych (o 0,8 p. p.), a przewoźnicy sieciowi mieli udział mniejszy o 5,3 p. p. Najwięcej pasażerów wśród przewoźników niskokosztowych przewieźli w trzech pierwszych kwartałach roku Ryanair, Wizz Air i Norwegian. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów obsłużył PLL LOT, a następnie Lufthansa i KLM.

# Przewozy pasażerskie - narastająco

Polskie porty lotnicze obsłużyły w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku ponad 40,2 mln pasażerów co oznaczało wzrost liczby obsłużonych pasażerów w wysokości 30,1% w porównaniu do analogicznego okresu roku 2022 i wzrost o 6,8% w porównaniu do trzech kwartałów 2019 roku.

W okresie tym odnotowany został wzrost średniej długości odcinka lotu o 41 km w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 i o 105 km w stosunku do trzech kwartałów roku 2019.

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wystąpił 19,6% wzrost oferowania w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku i 2,5% wzrost w stosunku do trzech kwartałów 2019 roku.

Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wzrósł o 7,2 p. p. w porównaniu do trzech kwartałów 2022 roku i o 3,6 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku i wyniósł 89,6%. Współczynnik LF wyniósł 91,8% w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku, a więc wzrósł o 6,8 p. p. i o 3,4 p. p. odpowiednio dla analogicznych okresów 2022 i 2019 r.

**Wykres 3.1** Liczba pasażerów (mln) – narastająco – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Narastająco |
| --- | --- |
| 2023 | 40 200 573 |
| 2022 | 30 896 337 |
| 2021 | 12 918 196 |

**Tabela 3.1** Liczba pasażerów (mln) - narastająco

# Przewozy pasażerskie - kwartał

W samym trzecim kwartale 2023 roku obsłużono prawie 17 mln pasażerów, co dało wzrost o 18,7% względem trzeciego kwartału 2022 roku i o 10,6% wobec trzeciego kwartału roku 2019.

Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 57 km względem analogicznego okresu roku 2022 i o 104 km w stosunku do trzeciego kwartału 2019 roku.

Oferowanie w trzecim kwartale wzrosło o 14,6% względem oferowania w trzecim kwartale 2022 roku i wzrosło o 7,1% względem trzeciego kwartału 2019 r.

Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) wzrósł o 3,2 p. p. w porównaniu do trzeciego kwartału 2022 roku i o 2,9 p. p. w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku i wyniósł 93,1% Współczynnik LF wyniósł 94,7% i wzrósł o 2,9 p. p. względem trzeciego kwartału 2022 roku i o 2,6 p. p. do trzeciego kwartału 2019 roku.

**Wykres 4.1** Liczba pasażerów (mln) – kwartał – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w trzecim kwartale 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Kwartał |
| --- | --- |
| 2023 | 16 966 226 |
| 2022 | 14 293 089 |
| 2021 | 9 064 124 |

**Tabela 4.1** Liczba pasażerów (mln) – kwartał

# Operacje lotnicze - narastająco

Liczba operacji pasażerskich wzrosła o 17% w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w porównaniu do tego samego okresu 2022 roku, a względem roku 2019 spadła o 5,9% i wyniosła 184,9 tys.

Średnia liczba pasażerów wyniosła 141 pasażerów. W porównaniu do trzech kwartałów 2022 roku, średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła o 14 pasażerów, a w porównaniu do 2019 roku wzrosła o 17 pasażerów. Największy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację w pierwszych trzech kwartałach roku odnotowali przewoźnicy niskokosztowi – o 19 pasażerów więcej względem analogicznego okresu 2022 roku. Względem roku 2019 przewoźnicy niskokosztowi odnotowali wzrost o 9 pasażerów. W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost średniej liczby pasażerów względem analogicznego okresu 2022 roku o 11 pasażerów. W porównaniu do 2019 roku przewoźnicy ci mieli o 13 pasażerów więcej. W przypadku przewoźników czarterowych zmiany wyniosły +5 pasażerów względem analogicznego okresu 2022 roku, ale -1 pasażerów względem roku 2019.

**Wykres 5.1** Liczba operacji (tys.) – narastająco – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Narastająco |
| --- | --- |
| 2023 | 287 546 |
| 2022 | 247 289 |
| 2021 | 122 705 |

**Tabela 5.1** Liczba operacji (tys.) – narastająco

# Operacje lotnicze - kwartał

Liczba operacji pasażerskich w samym trzecim kwartale wyniosła 113,7 tys. i wzrosła o 11,9% w porównaniu do 2022 roku, ale spadła o 0,7% względem trzeciego kwartału 2019 roku.

Średnia liczba pasażerów wyniosła 149 pasażerów. Wzrosła odpowiednio o 9 i 16 pasażerów w stosunku do analogicznych okresów 2022 i 2019 roku. W przypadku przewoźników niskokosztowych zmiany tej wartości wynosiły +8 pasażerów w stosunku do analogicznych okresów 2022 i 2019 roku, dla przewoźników sieciowych: +8 i +14 pasażerów, a dla przewoźników czarterowych: +5 pasażerów wobec trzeciego kwartału 2022 roku i brak zmian względem analogicznego okresu 2019 roku.

Dynamiki liczby operacji dla poszczególnych miesięcy trzeciego kwartału względem roku 2022 przedstawiają się następująco: lipiec – 11,6%, sierpień – 11,6%, wrzesień – 12,3%. Dla przewoźników sieciowych: 7,7%, 8,2%, 8,5%. Dla przewoźników niskokosztowych: 14,2%, 12,1%, 13,6%. Dla przewoźników czarterowych: 16,3%, 20,4%, 21%. Dynamiki względem analogicznych miesięcy roku 2019 przedstawiają się w sposób następujący: ruch pasażerski ogółem -0,7%, -1,2%, -0,3%; przewoźnicy sieciowi -16%, -16,4%, -15,7%; przewoźnicy niskokosztowi +14,7%, +13,9%, +16,2%; przewoźnicy czarterowi +17%, +16,4%, +17,6%.

**Wykres 6.1** Liczba operacji (tys.) – kwartał – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w trzecim kwartale 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Kwartał |
| --- | --- |
| 2023 | 114 736 |
| 2022 | 102 571 |
| 2021 | 75 400 |

**Tabela 6.1** Liczba operacji (tys.) – kwartał

# Przewozy cargo - narastająco

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku przewieziono ponad 151,1 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o 7,2% w porównaniu do analogicznego okresu 2022 roku i o 68,7% względem trzech kwartałów 2019 roku. Najpopularniejszymi kierunkami były USA, Niemcy i Francja. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do trzech kwartałów 2022 roku odnotowano w przypadku USA (+21,6 tys. ton), Chin (+3,1 tys. ton) oraz Włoch (+2,3 tys. ton). W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 35,2 tys. ton. Na kolejnych miejscach znajdowali się DHL (25 tys. ton) i Kalitta Air (17,5 tys. ton). Największy ilościowy wzrost w stosunku do trzech kwartałów 2022 roku wykazał Atlas Air (+10,2 tys. ton), a następnie Kalitta Air (+8,4 tys. ton) oraz Western Global Airlines (+2,8 tys. ton).

Wśród lotnisk największy tonaż w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku obsłużyło lotnisko Chopina w Warszawie – 75,4 tys. ton, co stanowi 50% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. Największe wzrosty ilościowo w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 osiągnął port lotniczy Rzeszów-Jasionka (17 tys. ton), a następnie lotniska w Poznaniu (16,9 ton) oraz w Łodzi (12,7 ton).

**Wykres 7.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco – wykres przedstawia ilość cargo przewiezionego na pokładach samolotów w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Narastająco |
| --- | --- |
| 2023 | 151 104 |
| 2022 | 140 975 |
| 2021 | 94 678 |

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

# Przewozy cargo - kwartał

W samym trzecim kwartale 2023 roku przewieziono prawie 53,7 tys. ton cargo „on board”, a więc o 3% więcej niż w trzecim kwartale 2022 roku i o 65,9% więcej niż w analogicznym okresie 2019 roku. Najpopularniejszymi kierunkami były USA, Niemcy i Kanada. Największe wzrosty ilościowe do 2022 roku odnotowano w przypadku USA (+2,2 tys. ton), Włoch (+1,9 tys. ton) i Kanady (+1,9 tys. ton). Najwięcej cargo w trzecim kwartale 2023 roku przewiózł PLL LOT – 13,3 tys. ton, a następnie DHL (8,4 tys. ton) i Kalitta Air (6,1 tys. ton). Największe ilościowe wzrosty w stosunku do trzeciego kwartału 2022 roku wystąpiły w przypadku Atlas Air (+1,9 tys. ton), ASL Airlines Ireland (+1,3 tys. ton) oraz Kalitta Air (+1,1 tys. ton).

Najwięcej cargo w trzecim kwartale 2023 roku ponownie obsłużyło lotnisko Chopina w Warszawie – 26,9 tys. ton, co stanowi 50,1% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. Największe wzrosty ilościowo w stosunku do trzeciego kwartału 2022 roku wykazał port lotniczy Rzeszów-Jasionka (3,8 tys. ton), a następnie Lotnisko Chopina w Warszawie (245 ton) oraz Port Lotniczy Poznań-Ławica (9 ton).

**Wykres 8.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał – wykres przedstawia ilość cargo przewiezionego na pokładach samolotów w trzecim kwartale 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Kwartał |
| --- | --- |
| 2023 | 53 651 |
| 2022 | 52 112 |
| 2021 | 36 270 |

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

# Sezonowe zmiany przewozów

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku liczba obsłużonych pasażerów wzrosła o 30,1% w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 i o 6,8% względem trzech kwartałów roku 2019. W trzecim kwartale wzrost ten wyniósł 18,7% i 10,6% względem analogicznych okresów 2022 i 2019 roku.

Miesięczne dynamiki liczby pasażerów dla całego ruchu względem analogicznych miesięcy 2022 roku wynosiły 17,4% dla lipca, 18,7% dla sierpnia oraz 20,2% dla września. Względem tych samych miesięcy 2019 było to odpowiednio 11,1%, 10,3% oraz 10,4%.

**Wykres 9.1** Dynamika ruchu 2023 vs. 2022 – wykres przedstawia zmiany zachodzące w trzecim kwartale 2023 roku oraz łącznie w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w porównaniu z analogicznymi okresami roku 2022.

| 2023 vs. 2022 | Dynamika |
| --- | --- |
| Narastająco | 30,1% |
| III-kwartał | 18,7% |

**Tabela 9.1** Dynamika ruchu 2023 vs. 2022

**Wykres 9.2** Dynamika ruchu 2023 vs. 2021 – wykres przedstawia zmiany zachodzące w trzecim kwartale 2023 roku oraz łącznie w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w porównaniu z analogicznymi okresami roku 2021.

| 2023 vs. 2021 | Dynamika |
| --- | --- |
| Narastająco | 211,2% |
| III-kwartał | 87,2% |

**Tabela 9.2** Dynamika ruchu 2023 vs. 2021

W ruchu czarterowym zaobserwowano wzrost w liczbie pasażerów w wysokości 34,5% względem trzech kwartałów roku 2022 i o 39,2% względem trzeciego kwartału 2022 roku, natomiast porównując do roku 2019 odnotowano wzrost o 32,4% w trzech kwartałach i 32,9% w kwartale.

Miesięczne dynamiki liczby pasażerów w ruchu czarterowym względem 2022 roku wyniosły: 27,3% dla lipca, 35,2% dla sierpnia i 42,4% dla września. Przewoźnicy czarterowi w tym okresie osiągnęli zaś wzrosty miesięczne w wysokości odpowiednio 18,4%, 24,3%, 26,9%. Porównując liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach trzeciego kwartału 2023 roku do analogicznych miesięcy roku 2019 widać wzrosty w wysokości odpowiednio 32,2%, 30,9% i 35,9% dla ruchu czarterowego oraz 16,9%, 15,6% i 17,1% dla przewoźników czarterowych.

W ruchu regularnym odnotowano wzrost ruchu w trzech kwartałach o 28,6%, a w trzecim kwartale o 15% względem analogicznych okresów 2022 roku, podczas gdy względem analogicznych okresów roku 2019 odnotowano wzrosty o odpowiednio 3,3% i 5,7%.

Miesięczne dynamiki ruchu pasażerskiego w ruchu regularnym względem analogicznych miesięcy roku 2022 wyniosły odpowiednio: 14,8%, 14,7% i 15,4%, natomiast względem analogicznych miesięcy 2019 roku: 6,4%, 5,5% i 5,1%. Po wykluczeniu przewoźników czarterowych z tej statystyki, miesięczne wzrosty przewozów względem poszczególnych miesięcy trzeciego kwartału 2022 roku wynoszą odpowiednio 15,8%, 15,5% oraz 16%, natomiast względem analogicznych miesięcy 2019 roku wynoszą: 6%, 5,3% i 4,9%.

**Wykres 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie – wykres porównuje miesięczne rozłożenie ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych, w latach 2023, 2022 i 2021.

| Miesiąc | 2023 | 2022 | 2021 |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 3 074 831 | 1 684 820 | 389 750 |
| 2 | 2 953 532 | 1 768 484 | 279 300 |
| 3 | 3 385 468 | 2 235 690 | 385 356 |
| 4 | 3 955 818 | 2 871 907 | 453 622 |
| 5 | 4 567 802 | 3 623 467 | 741 023 |
| 6 | 5 296 896 | 4 418 880 | 1 605 021 |
| 7 | 5 762 824 | 4 910 787 | 2 859 494 |
| 8 | 5 772 432 | 4 863 852 | 3 303 035 |
| 9 | 5 430 970 | 4 518 450 | 2 901 595 |
| 10 | - | 3 968 650 | 2 539 372 |
| 11 | - | 3 013 443 | 2 125 767 |
| 12 | - | 3 110 692 | 2 064 862 |

**Tabela 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie

# Wyniki portów lotniczych

## Cały rynek – porównanie z ACI Europe

Dynamika całego ruchu w polskich portach lotniczych w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2022 roku była wyższa od wyników portów ACI Europe[[1]](#footnote-1) o 9 p. p. i wyniosła 30,1%.

**Wykres 10.1** Dynamika całego rynku – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu pomiędzy trzema pierwszymi kwartałami 2023 i 2022 roku we wszystkich polskich portach lotniczych z dynamiką europejskich portów lotniczych zrzeszonych w organizacji ACI.

| Cały rynek | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 30,11% |
| Porty ACI | 21,10% |

**Tabela 10.1** Dynamika całego rynku

## Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało w pierwszych trzech kwartałach 2023 roku wzrost ruchu pasażerskiego w wysokości 31,7% w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku, ale spadek o 1,9% względem trzech kwartałów roku 2019, natomiast w trzecim kwartale odnotowało wzrost o 17,1% względem trzeciego kwartału roku 2022 i spadek o 0,1% względem trzeciego kwartału 2019 roku. Ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była o 9,9 p. p. wyższa od dynamiki ruchu portów ACI Europe obsługujących podobną liczbę pasażerów (od 10 do 25 mln pasażerów rocznie)[[2]](#footnote-2). Ruch regularny odnotował na tym lotnisku wzrost w wysokości 29,5% w trzech kwartałach i o 13% w trzecim kwartale względem analogicznych okresów 2022 roku (odpowiednio -6% i -5,9% względem analogicznych okresów 2019 roku), natomiast ruch czarterowy odnotował wzrost o 55,2% w trzech kwartałach i o 51,3% w trzecim kwartale względem 2022 roku (+57,9% i +60,3% względem roku 2019). Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w wysokości 29,6% w trzech kwartałach, a w trzecim kwartale o 13,2% w porównaniu do analogicznych okresów roku 2022 (-6,7% i -4,2% względem analogicznych okresów roku 2019). Dla przewoźników niskokosztowych dynamiki te wynosiły odpowiednio +50,9% i +37,2% względem roku 2022 oraz +18,3% i +16,8% względem roku 2019, a dla przewoźników czarterowych odpowiednio +15,3% oraz +11,2% względem roku 2022 oraz -3,1% i -2,2% względem roku 2019. Łącznie na lotnisku obsłużono 14,1 mln pasażerów w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku i 5,7 mln pasażerów w trzecim kwartale 2023 roku. Najwięcej pasażerów na warszawskim lotnisku w trzech pierwszych kwartałach roku przewiózł PLL LOT, a następnie Wizz Air i Enter Air.

**Wykres 10.2** Dynamika WAW – wykres porównuje dynamikę ruchu na Lotnisku Chopina w Warszawie z porównywalnymi portami zrzeszonymi w ACI (porty o ruchu w przedziale 10-25 mln pasażerów rocznie) w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| WAW | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 31,72% |
| Porty ACI | 21,80% |

**Tabela 10.2** Dynamika WAW

## Port Lotniczy Kraków-Balice

Port Lotniczy Kraków-Balice odnotował w pierwszych trzech kwartałach 2023 roku wzrost ruchu pasażerskiego w wysokości 30,6% w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku i o 13,9% względem trzech kwartałów roku 2019, natomiast w trzecim kwartale odnotowało wzrost o 21,4% względem trzeciego kwartału roku 2022 i o 12,3% względem trzeciego kwartału 2019 roku. Łącznie na lotnisku obsłużono 7,1 mln pasażerów w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku i 2,7 mln pasażerów w trzecim kwartale 2023 roku.

Port Lotniczy Kraków-Balice miał wynik o 11,7 p. p. lepszy niż lotniska z przedziału wielkości ruchu pomiędzy 5, a 10 mln pasażerów rocznie w klasyfikacji ACI Europe[[3]](#footnote-3).

Najwięcej pasażerów na tym lotnisku w trzech pierwszych kwartałach roku przewiózł Ryanair, a następnie Wizz Air i Lufthansa.

**Wykres 10.3** Dynamika KRK - wykres porównuje dynamikę ruchu w Porcie Lotniczym Kraków-Balice z porównywalnymi portami zrzeszonymi w ACI (porty o ruchu w przedziale 5-10 mln pasażerów rocznie) w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| KRK | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 30,57% |
| Porty ACI | 18,90% |

**Tabela 10.3** Dynamika KRK

## Porty lotnicze obsługujące 1-5 mln pasażerów rocznie

Porty regionalne w przedziale 1-5 mln pasażerów rocznie łącznie miały wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe[[4]](#footnote-4) o 10,2 p. p.

W portach regionalnych tej wielkości w trzech pierwszych kwartałach i w samym trzecim kwartale 2023 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair i Wizz Air. Łącznie obydwaj przewoźnicy niskokosztowi mieli w pierwszych trzech kwartałach roku 2023 udział w rynku w średniej wielkości portach regionalnych w wysokości 66,4%, a więc mniejszy o 0,9 p. p. w stosunku do trzech kwartałów 2022 roku, ale większy o 3,4% względem trzech kwartałów roku 2019. Przewoźnicy ci łącznie obsłużyli w tego typu portach 11,2 mln pasażerów w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku i 4,4 mln pasażerów w trzecim kwartale, co oznaczało wzrost o 25,2% względem trzech kwartałów 2022 roku, o 12,8% względem trzeciego kwartału 2022 roku oraz o 17,3% względem trzech kwartałów roku 2019 i o 26,4% względem trzeciego kwartału 2019 roku. Wśród przewoźników sieciowych w portach regionalnych obsługujących 1-5 mln pasażerów rocznie najwięcej pasażerów obsłużył w trzech pierwszych kwartałach oraz w trzecim kwartale 2023 roku PLL LOT. Przewoźnik obsłużył 873,5 tys. pasażerów w trzech kwartałach (wzrost o 27,2% względem roku 2022 i o 1,9% względem roku 2019) i 369,8 tys. pasażerów w trzecim kwartale (wzrost o 12,6% w stosunku do 2022 roku i o 6,4% w stosunku do 2019 roku). Wśród pozostałych linii sieciowych najwięcej pasażerów w trzech pierwszych kwartałach roku 2023 przewiozły Lufthansa i KLM (podobnie w trzecim kwartale 2023 roku).

**Wykres 10.4** Dynamika portów obsługujących 1-5 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku w polskich portach regionalnych obsługujących rocznie 1-5 mln pasażerów oraz porównywalnych portach zrzeszonych w ACI.

| Porty 1-5 mln | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 26,78% |
| Porty ACI | 16,60% |

**Tabela 10.4** Dynamika portów obsługujących 1-5 mln pasażerów

## Porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie

Porty regionalne obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie łącznie miały wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe[[5]](#footnote-5) o 24,3 p. p.

W małych portach regionalnych w trzech pierwszych kwartałach i w samym trzecim kwartale 2023 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair (1 mln pasażerów po trzech kwartałach i 370,4 tys. w trzecim kwartale), PLL LOT (odpowiednio 426,1 tys. i 185,8 tys. pasażerów)) oraz Wizz Air (298,8 tys. i 124,8 tys.). Największe wzrosty w tego typu portach uzyskali w trzech pierwszych kwartałach roku względem analogicznego okresu 2022 roku: Ryanair (+300,3 tys.), PLL LOT (+135,9 tys.) oraz Enter Air (82,3 tys.), natomiast względem roku 2019 byli to Enter Air (+102,6 tys.), Ryanair (+74,2 tys.) oraz Buzz (+56,7 tys.).

**Wykres 10.5** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku w polskich portach regionalnych obsługujących rocznie poniżej 1 mln pasażerów oraz porównywalnych portach zrzeszonych w ACI.

| Poniżej 1 mln | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 46,49% |
| Porty ACI | 22,20% |

**Tabela 10.5** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów

## Wyniki portów lotniczych - narastająco

Względem trzech pierwszych kwartałów 2022 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów lotniczych uzyskały Lotnisko Chopina w Warszawie (+3,4 mln pasażerów), a następnie Port Lotniczy Kraków-Balice (+1,7 mln pasażerów) i Gdańsk im. L. Wałęsy (+1,1 mln). Względem roku 2019 największe wzrosty uzyskały porty lotnicze Kraków-Balice (+863,9 tys. pasażerów), Katowice-Pyrzowice (+554,8 tys.) i Gdańsk im. L. Wałęsy (+395,1 tys.).

Porty obsługujące 1-5 mln pasażerów rocznie obsłużyły w trzech pierwszych kwartałach roku o 5,2 mln pasażerów więcej niż w trzech pierwszych kwartałach 2022 roku (+27,9%), natomiast względem roku 2019 obsłużyły o 2,6 mln pasażerów więcej (+12,1%).

Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wzrost liczby pasażerów o 46,5% (+702,1 tys. pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem roku 2022 i o 13,2% (+258,2 tys. pasażerów) w porównaniu z tym samym okresem roku 2019.

**Wykres 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco – wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| Port lotniczy | Wartościowo | Procentowo |
| --- | --- | --- |
| WAW | 3 387 176 | 32% |
| KRK | 1 658 413 | 31% |
| KTW | 962 560 | 27% |
| GDN | 1 073 193 | 31% |
| WRO | 827 384 | 38% |
| POZ | 461 954 | 26% |
| WMI | 231 425 | 10% |
| RZE | 201 200 | 39% |
| SZZ | 65 747 | 21% |
| BZG | 97 487 | 54% |
| LUZ | 70 936 | 29% |
| LCJ | 145 236 | 114% |
| SZY | 26 894 | 32% |
| IEG | 9 882 | 29% |
| RDO | 84 749 | - |

**Tabela 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich

## Wyniki portów lotniczych - kwartał

Porównując trzeci kwartał 2023 i 2022 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów lotniczych uzyskały Lotnisko Chopina w Warszawie (+839,6 tys. pasażerów), Port Lotniczy Kraków-Balice (+478,2 tys.) oraz Katowice-Pyrzowice (+347,6 tys.). Względem roku 2019 największe wzrosty uzyskały porty lotnicze Katowice-Pyrzowice (+338 tys.), Kraków-Balice (+298,3 tys. pasażerów) i Gdańsk im. L. Wałęsy (+223,3 tys.).

Porty obsługujące 1-5 mln pasażerów rocznie obsłużyły w trzecim kwartale o 1,1 mln pasażerów więcej niż w tym samym okresie 2022 roku (+17,1%), natomiast względem roku 2019 obsłużyły o 1,1 mln pasażerów więcej (+17,5%).

Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie w trzecim kwartale 2023 roku odnotowały wzrost o 34,9% (+259,4 tys. pasażerów) względem trzeciego kwartału roku 2022 i o 27,7% pasażerów (+217,4 tys.) w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku.

**Wykres 10.7** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał – wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w trzecim kwartale 2023 i 2022 roku.

| Port lotniczy | Wartościowo | Procentowo |
| --- | --- | --- |
| WAW | 839 616 | 17% |
| KRK | 478 240 | 21% |
| KTW | 347 640 | 18% |
| GDN | 287 152 | 18% |
| WRO | 272 221 | 26% |
| POZ | 168 313 | 19% |
| WMI | 20 579 | 2% |
| RZE | 70 839 | 28% |
| SZZ | 13 875 | 10% |
| BZG | 36 234 | 41% |
| LUZ | 16 753 | 13% |
| LCJ | 50 995 | 76% |
| SZY | 9 640 | 25% |
| IEG | 718 | 3% |
| RDO | 60 322 | - |

**Tabela 10.7** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał

# Przewozy międzynarodowe – porównanie ACI EUROPE

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku przewozy międzynarodowe w Polsce zanotowały wyższą dynamikę ruchu w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI[[6]](#footnote-6) (o 6,7 p. p.) względem analogicznego okresu roku 2022. Wzrost liczby pasażerów w tym okresie wyniósł 30,4% (+7,3% względem analogicznego okresu roku 2019), zaś w trzecim kwartale 2023 roku odnotowano wzrost o 19,7% względem trzeciego kwartału 2022 roku (+11,1% w porównaniu do trzeciego kwartału 2019 roku). Liczba operacji w pierwszych trzech kwartałach roku wzrosła o 18,3% względem 2022 roku i spadła o 5,5% względem 2019 roku, a w trzecim kwartale 2023 roku wzrosła o 14,3% względem 2022 roku i spadła o 0,4% względem 2019 roku. W międzynarodowym ruchu regularnym odnotowano wzrost liczby pasażerów o 28,9% w pierwszych trzech kwartałach roku (+7 mln pasażerów) względem analogicznego okresu 2022 roku i o 3,5% (+1,1 mln pasażerów) względem trzech kwartałów 2019 roku. Dla trzeciego kwartału było to odpowiednio +15,9% (+1,7 mln pasażerów) i 5,8% (+671,8 tys. pasażerów). Przewozy czarterowe odnotowały dynamiki odpowiednio: +39,2% (+1,7 mln pasażerów) i +32,5% (+1,5 mln pasażerów) dla półrocza oraz +34,5% (+942,6 tys. pasażerów) i +32,9% (+909,7 tys. pasażerów) dla trzeciego kwartału. Najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym w trzech pierwszych kwartałach roku 2023 przewiózł Ryanair, a następnie Wizz Air i PLL LOT, podobnie jak w trzecim kwartale. Średnia wielkość samolotów w trzech kwartałach wzrosła o 2 miejsca względem roku 2022 i o 13 miejsc względem roku 2019 (odpowiednio 2 i 13 w trzecim kwartale). Oferowanie w trzech kwartałach wzrosło o 20% względem analogicznego okresu roku 2022 i o 2,4% względem roku 2019, a w trzecim kwartale wzrosło o 15,8% względem 2022 roku i o 7,2% względem 2019 roku. Wskaźnik LF wyniósł 92,1% w trzech kwartałach (w stosunku do analogicznego okresu roku: 2022 – +6,8 p. p., 2019 – +3,5 p. p.) i 95% w trzecim kwartale (zmiana o odpowiednio +2,9 p. p. i +2,6 p. p.).

**Wykres 11.1** Przewozy międzynarodowe – wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| Międzynarodowe | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 39,73% |
| Porty ACI | 23,20% |

**Tabela 11.1** Przewozy międzynarodowe

# Przewozy krajowe – porównanie z ACI EUROPE

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku kształtowała się na poziomie o 13,6 p. p. wyższym niż w portach ACI Europe[[7]](#footnote-7). Wzrost liczby pasażerów w tym okresie wyniósł +26,2% względem trzech kwartałów 2022 roku i 1,2% względem analogicznego okresu 2019 roku. W trzecim kwartale odnotowano wzrost o 5,6% w odniesieniu do trzeciego kwartału roku 2022 i wzrost o 4,3% względem roku 2019. Liczba operacji wzrosła o 5,3% względem trzech kwartałów roku 2022 i spadła o 5,5% względem roku 2019. W trzecim kwartale liczba operacji spadła o 2,4% względem trzeciego kwartału roku 2022 i o 3% względem roku 2019. Średnia wielkość samolotów wzrosła o 6 miejsc w trzech kwartałach względem roku 2022 i o 9 miejsca względem roku 2019, podczas gdy w trzecim kwartale wzrosła o 6 miejsc względem analogicznego okresu roku 2022 i o 10 miejsc do roku 2019. Dla oferowania wyniki te wyniosły odpowiednio +15,9% i +3,3% w całych trzech kwartałach oraz +2,5% i +6,1% w trzecim kwartale. Wskaźnik LF: 75,9% w trzech kwartałach (+4,8 p. p. i -1,2 p. p.), 79,3% w trzecim kwartale (+2,6 p. p. i 0 p. p.). Najwięcej pasażerów w ruchu krajowym przewiózł PLL LOT, drugim pod względem liczby przewiezionych pasażerów w ruchu krajowym był Ryanair.

**Wykres 12.1** Przewozy krajowe – wykres porównuje dynamikę przewozów krajowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| Krajowe | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 42,43% |
| Porty ACI | 16,60% |

**Tabela 12.1** Przewozy krajowe

# Przewozy regularne - narastająco

Polski rynek przewozów regularnych obsłużył w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku o 7,6 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie 2022 roku (+28,6%). Względem trzech kwartałów roku 2019 było to o 1,1 mln pasażerów więcej (+3,3%).

Najbardziej popularnym kierunkiem w trzech kwartałach była Wielka Brytania, która odnotowała również największe wzrosty względem 2022 roku (+1,3 mln pasażerów). W dalszej kolejności największe wzrosty miały trasy do/z Niemiec (+726,1 tys.) i Włoch (+636,3 tys.). Największe wzrosty wobec trzech kwartałów 2019 roku wykazały trasy do/z Włoch (+937 tys.), Hiszpanii (+627,2 tys.) i Turcji (+310,2 tys.).

Największe wzrosty wśród portów lotniczych w porównaniu do trzech kwartałów 2022 roku uzyskały Lotnisko Chopina (+2,9 mln), Kraków-Balice (+1,6 mln) oraz port lotniczy w Gdańsku (+1 mln). Względem analogicznego okresu 2019 roku były to lotniska: Kraków-Balice (+788,4 tys.), Gdańsk (+392,5 tys.) i Warszawa/Modlin (+262,6 tys.).

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi w pierwszych trzech kwartałach roku 2023 roku posiadali 65,8% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 31% (3,1% należy do przewoźników czarterowych).

**Wykres 13.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – narastająco – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| **Rok** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2023 | 34 170 178 |
| 2022 | 26 564 215 |
| 2021 | 10 459 711 |

**Tabela 13.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – narastająco

**Wykres 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco – wykres przedstawia zmiany zachodzące w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w ruchu regularnym w porównaniu do analogicznego okresu z lat 2022 i 2021.

| **Lata** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2023 vs 2022 | 28,6% |
| 2023 vs 2021 | 226,7% |

**Tabela 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco

# Przewozy regularne - kwartał

W trzecim kwartale 2023 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył o 1,7 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie 2022 roku (+15%) i o 715,9 tys. pasażerów więcej (+5,7%) niż w trzecim kwartale 2019 roku.

Najbardziej popularnym kierunkiem w trzecim kwartale również była Wielka Brytania, natomiast największe wzrosty uzyskały trasy do/z Niemiec (+224,2 tys.), Hiszpanii (+195,7 tys.) i Wielkiej Brytanii (+176,3 tys.). Największe wzrosty względem trzeciego kwartału 2019 roku miały trasy do/z Włoch (+320,7 tys.), Hiszpanii (+250,1 tys.) i Grecji (+220,8 tys.).

Największe wzrosty wśród portów lotniczych w porównaniu do trzeciego kwartału 2022 roku miały Lotnisko Chopina (+567,1 tys.), Kraków-Balice (+451 tys.) oraz port lotniczy w Gdańsku (+261 tys.). Względem analogicznego okresu 2019 roku były to lotniska: Kraków-Balice (+245,7 tys.), Gdańsk (+212,8 tys.) i Warszawa/Modlin (+200,5 tys.).

Przewoźnicy niskokosztowi w trzecim kwartale 2023 roku posiadali 65,2% udziałów w regularnych przewozach międzynarodowych, a sieciowi 30,5% (4,3% należy do przewoźników czarterowych).

**Wykres 14.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – kwartał – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w trzecim kwartale 2023 roku z uwzględnieniem tego samego okresu lat 2022 i 2021.

| **Rok** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2023 | 13 286 262 |
| 2022 | 11 556 649 |
| 2021 | 7 310 069 |

**Tabela 14.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – kwartał

**Wykres 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał – wykres przedstawia zmiany zachodzące w trzecim kwartale 2023 roku w ruchu regularnym w porównaniu do analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| **Lata** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2023 vs 2022 | 15,0% |
| 2023 vs 2021 | 81,8% |

**Tabela 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał

# Przewozy czarterowe - narastająco

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 6 mln pasażerów, a więc o prawie 1,7 mln więcej niż w analogicznym okresie 2022 roku, co przełożyło się na 39,2% wzrost, natomiast w porównaniu do trzech kwartałów 2019 roku przewieziono o 1,5 mln pasażerów więcej (+32,4%). Najwięcej pasażerów w trzech kwartałach przewieziono na kierunkach: Turcja, Grecja oraz Egipt. Kierunki te odnotowały też największe wzrosty względem 2022 roku, odpowiednio: +634,4 tys. pasażerów, +198 tys. oraz +235,2 tys. W porównaniu do trzech kwartałów 2019 roku największe wzrosty odnotowano dla: Turcji (+851 tys. pasażerów), Egiptu (+337,6 tys.) i Tunezji (+143,1 tys.).

Wśród portów lotniczych najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku obsłużyło lotnisko Katowice w Pyrzowicach (2,2 mln), natomiast kolejnymi pod względem liczby przewiezionych pasażerów portami lotniczymi były: Lotnisko Chopina w Warszawie (1,5 mln), a następnie Port Lotniczy Poznań-Ławica (767 tys.). Największym wzrostem względem trzech kwartałów 2022 r. mogło pochwalić się Lotnisko Chopina (+517,3 tys.), a następnie Katowice-Pyrzowice (+479,9 tys.) i Port Lotniczy Poznań-Ławica (+164,1 tys.). W porównaniu do 2019 roku największe wzrosty również osiągnęło Lotnisko Chopina (+533,8 tys.), a następnie Katowice-Pyrzowice (+437,6 tys.) i Rzeszów-Jasionka (+168,2 tys.).

Wśród przewoźników najwięcej pasażerów czarterowych przewieźli w trzech pierwszych kwartałach przewoźnicy Enter Air (1,7 mln pasażerów), Buzz (1,2 mln) oraz PLL LOT (893,4 tys.), natomiast największe wzrosty względem 2022 roku odnotowały Enter Air (+627,6 tys.), a następnie PLL LOT (+257,5 tys.) i Buzz (+221,2 tys.). Względem 2019 r. największe wzrosty wykazały PLL LOT (+682,6 tys.), Enter Air (+401,9 tys.) oraz Buzz (+332,5 tys.).

**Wykres 15.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – narastająco – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| **Rok** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2023 | 6 030 395 |
| 2022 | 4 332 122 |
| 2021 | 2 458 485 |

**Tabela 15.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – narastająco

**Wykres 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco – wykres przedstawia zmiany zachodzące w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w ruchu czarterowym w porównaniu do analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| **Lata** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2023 vs 2022 | 39,2% |
| 2023 vs 2021 | 145,3% |

**Tabela 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco

# Przewozy czarterowe - kwartał

W trzecim kwartale 2023 roku obsłużono 3,7 mln pasażerów czarterowych - o 943,5 tys. więcej niż w trzecim kwartale 2022 roku (+34,5%) i o 910,1 tys. pasażerów więcej (+32,9%) niż w tym samym okresie 2019 r. Najwięcej pasażerów przewieziono do/z Turcji, Grecji i Egiptu. Największe wzrosty względem trzeciego kwartału 2022 r. wystąpiły dla Turcji (+374,7 tys.), Egiptu (+128 tys.) i Tunezji (+106,4 tys.) Względem tego samego okresu 2019 r. były to również Turcja (+584,6 tys.), Egipt (+164,5 tys.) i Tunezja (+98,8 tys.).

Najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w trzecim kwartale 2023 roku obsłużyły: Katowice-Pyrzowice (1,4 mln), Lotnisko Chopina w Warszawie (803,7 tys.) i Poznań-Ławica (478 tys.). Największe wzrosty względem trzeciego kwartału 2022 r. wykazały Katowice-Pyrzowice (+274,3 tys.), Lotnisko Chopina w Warszawie (+272,5 tys.) i Wrocław-Strachowice (+102,4 tys.). Względem trzeciego kwartału 2019 roku były to Lotnisko Chopina (+302,3 tys.), Katowice-Pyrzowice (+264,5 tys.) i Rzeszów-Jasionka (+93,3 tys.).

Najwięcej pasażerów i największe wzrosty względem trzeciego kwartału 2022 roku odnotowali Enter Air (1 mln, +400,4 tys.), a następnie Buzz (855,1 tys., +99,3 tys.) i PLL LOT (509,1 tys., +138,6 tys.). Względem trzeciego kwartału 2019 roku największe wzrosty wykazały PLL LOT (+392,2 tys.), Enter Air (+267,4 tys.) oraz Buzz (+238,4 tys.).

**Wykres 16.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – kwartał – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w trzecim kwartale 2023 roku z uwzględnieniem tego samego okresu lat 2022 i 2021.

| **Rok** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2023 | 3 679 964 |
| 2022 | 2 736 440 |
| 2021 | 1 754 055 |

**Tabela 16.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – kwartał

**Wykres 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał – wykres przedstawia zmiany zachodzące w trzecim kwartale 2023 roku w ruchu czarterowym w porównaniu do analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| **Lata** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2023 vs 2022 | 34,5% |
| 2023 vs 2021 | 109,8% |

**Tabela 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał

# Porównanie z danymi IATA – RPKM

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na wyższym poziomie niż wzrost liczby pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem roku 2022 (o 2,1 p. p.), podobnie w porównaniu z trzema pierwszymi kwartałami 2019 roku (o 5,3 p. p.). Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 41 km w porównaniu do trzech kwartałów 2022 i o 105 km względem roku 2019. Dynamika RPKM we wrześniu 2022 roku w porównaniu do września 2019 roku była wyższa niż procentowe wyniki Europy o 18,6 p. p. i o 17,7 p. p. od wyników globalnych (wg. IATA)[[8]](#footnote-8) i wyniosła +15%. W całych trzech kwartałach wzrost RPKM względem analogicznego okresu 2022 roku wynosił 32,2%, a względem roku 2019 – 12,2%.

W trzecim kwartale 2023 roku dynamika RPKM, w stosunku do analogicznego okresu roku 2022, była na wyższym poziomie niż dynamika wzrostu oferowania mierzona wskaźnikiem ASKM o 3,7 p. p., a względem trzeciego kwartału 2019 była wyższa o 4,4 p. p. Współczynnik RPKM wzrósł w tym okresie o 21,7% względem trzeciego kwartału roku 2022, a względem trzeciego kwartału 2019 roku RPKM wzrósł o 15%. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o ok. 57 kilometrów względem trzeciego kwartału 2022 roku i o 104 km względem trzeciego kwartału 2019 roku.

**Wykres 17.1** RPKM (mln) – narastająco – wykres przedstawia wartości RPKM w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2022 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2023 | 64 589 |
| 2022 | 48 857 |

**Tabela 17.1** RPKM (mln) – narastająco

**Wykres 17.2** RPKM porównanie z IATA – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika RPKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA we wrześniu 2023 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2019 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| Polska | 15,0% |
| Europa | -3,6% |
| Świat | -2,7% |

**Tabela 17.2** RPKM porównanie z IATA

**Wykres 17.3** RPKM (mln) – kwartał – wykres przedstawia wartości RPKM w trzecim kwartale 2023 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2022 roku.

| **Kwartał** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2023 | 27 478 |
| 2022 | 22 572 |

**Tabela 17.3** RPKM (mln) – kwartał

# Porównanie z danymi IATA – ASKM

We wrześniu 2023 roku oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM względem września roku 2019 było wyższe niż procentowe wyniki Europy o 14,5 p. p. i wyższe niż wyniki światowe[[9]](#footnote-9) o 15 p. p. i wzrosło o 11,5%. W pierwszych trzech kwartałach roku oferowanie wzrosło o 22,4% względem analogicznego okresu 2022 roku, natomiast względem trzech kwartałów roku 2019 wzrosło o 8%.

W trzecim kwartale 2023 roku współczynnik ASKM wzrósł o 18% względem trzeciego kwartału roku 2022, a względem trzeciego kwartału roku 2019 wzrósł o 11,9%.

**Wykres 18.1** ASKM (mln) – narastająco – wykres przedstawia wartości ASKM w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2022 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2023 | 70 346 |
| 2022 | 57 454 |

**Tabela 18.1** ASKM (mln) – narastająco

**Wykres 18.2** ASKM porównanie z IATA – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika ASKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA we wrześniu 2023 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2019 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| Polska | 11,5% |
| Europa | -3,0% |
| Świat | -3,5% |

**Tabela 18.2** ASKM porównanie z IATA

**Wykres 18.3** ASKM (mln) – kwartał – wykres przedstawia wartości ASKM w trzecim kwartale 2023 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2022 roku.

| **Kwartał** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2023 | 29 005 |
| 2022 | 24 582 |

**Tabela 18.3** ASKM (mln) – kwartał

# Porównanie z danymi IATA – LF

Współczynnik wypełnienia miejsc LF wyniósł w trzech pierwszych kwartałach 2023 r. 91,8% i wzrósł w stosunku do trzech kwartałów roku 2022 o 6,8 p. p., a w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku wzrósł o 3,4 p. p. We wrześniu 2023 roku współczynnik LF wzrósł względem września 2019 o 2,8 p. p., co oznacza, że przewoźnicy odnotowali wzrost współczynnika LF o 3,4 p. p. większy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 2,1 p. p. większy niż na rynku światowym[[10]](#footnote-10).

Średnia liczba osób przypadająca na rejs wyniosła w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku 141 pasażerów i wzrosła o 14 osób w porównaniu z trzema pierwszymi kwartałami roku 2022 i o 17 osób w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku.

W trzecim kwartale współczynnik LF wzrósł o 2,9 p. p. w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 i o 2,6 p. p. względem trzeciego kwartału 2019 roku. LF wyniósł w tym okresie 94,7%. Średnia liczba osób przypadających na rejs wzrosła o 9 miejsc względem trzeciego kwartału 2022 roku i o 16 miejsc względem trzeciego kwartału roku 2019. Wartość ta w trzecim kwartale 2023 r. wyniosła 149 pasażerów na rejs.

**Wykres 19.1** LF – narastająco – wykres przedstawia wartości LF w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2022 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2023 | 91,8% |
| 2022 | 85,0% |

**Tabela 19.1** LF – narastająco

**Wykres 19.2** LF porównanie z IATA – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA we wrześniu 2023 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2019 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| Polska | 2,8% |
| Europa | -0,6% |
| Świat | 0,7% |

**Tabela 19.2** LF porównanie z IATA

**Wykres 19.3** LF – kwartał – wykres przedstawia wartości LF w trzecim kwartale 2023 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2022 roku.

| **Kwartał** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2023 | 94,7% |
| 2022 | 91,8% |

**Tabela 19.3** LF – kwartał

# Przewoźnicy – udział w rynku

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku największy, tj. 30,4% udział w rynku miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był PLL LOT (22%), a trzecim Wizz Air (19,6%). Podobnie sytuacja przedstawiała się w samym trzecim kwartale.

Największe wzrosty w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku analogicznego okresu roku 2022 odnotowali przewoźnicy: Wizz Air (+2,3 mln pasażerów), Ryanair (+2,2 mln pasażerów) i PLL LOT (+2,1 mln pasażerów). Względem trzech kwartałów 2019 roku największe wzrosty należały do Ryanair (+3,2 mln pasażerów), Wizz Air (+716,3 tys. pasażerów) oraz Enter Air (+494,9 tys. pasażerów).

**Wykres 20.1** Udział w rynku wg liczby przewiezionych pasażerów – wykres przedstawia udział w rynku przewoźników realizujących największe przewozy w Polsce w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku.

| **Przewoźnik** | **Udział** |
| --- | --- |
| Ryanair | 30,35% |
| Polskie Linie Lotnicze LOT | 22,02% |
| Wizz Air | 19,56% |
| Enter Air | 6,44% |
| Lufthansa | 3,36% |
| Ryanair Sun | 3,10% |
| KLM Royal Dutch Airlines | 1,42% |
| Pozostali | 13,76% |

**Tabela 20.1** Udział w rynku wg liczby przewiezionych pasażerów

# Przewoźnicy – modele biznesowe

W trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w Polsce doszło do nieznacznej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do analogicznego okresu roku 2022. W pierwszych trzech kwartałach roku 2023 roku względem roku 2022 przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w liczbie przewożonych pasażerów o 31,4%, przewoźnicy niskokosztowi o 30,2%, a przewoźnicy czarterowi odnotowali wzrost o 26,9%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników sieciowych (o 0,3 p. p.), natomiast spadł udział przewoźników czarterowych (o 0,3 p. p.). Udział w rynku przewoźników niskokosztowych pozostał na tym samym poziomie. Względem trzech kwartałów roku 2019 przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek o 7,9%, a przewoźnicy niskokosztowi i czarterowi odnotowali wzrosty o odpowiednio 16,6% i 13,1%.

**Wykres 21.1** Udział w rynku wg modelu biznesowego – wykres przedstawia udział przewozów w podziale na modele biznesowe, tj. na przewoźników sieciowych, niskokosztowych i czarterowych w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2022 i 2021.

| Rok | Sieciowi | Niskokosztowi | Czarterowi |
| --- | --- | --- | --- |
| 2023 | 32,9% | 53,5% | 13,6% |
| 2022 | 32,6% | 53,5% | 13,9% |
| 2021 | 35,4% | 43,7% | 20,9% |

**Tabela 21.1** Udział w rynku wg modelu biznesowego

# Porównanie przewozów LCC i sieciowych

Najwięcej pasażerów wśród przewoźników niskokosztowych w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku przewiózł Ryanair (12,2 mln pasażerów, o 2,2 mln więcej niż w analogicznym okresie 2022 roku i o 3,2 mln pasażerów więcej niż w trzech pierwszych kwartałach roku 2019). W dalszej kolejności znajdował się Wizz Air (7,9 mln pasażerów, o 2,3 mln więcej niż w analogicznym okresie 2022 roku i o 716,3 tys. więcej pasażerów niż w trzech pierwszych kwartałach roku 2019), a następnie Norwegian (477,5 tys. pasażerów, +145,6 tys. do roku 2022 i -215,5 tys. do roku 2019). W trzecim kwartale najwięcej pasażerów również obsłużyły Ryanair (4,6 mln), a następnie Wizz Air (3,2 mln) i Norwegian (189,7 tys.).

W przypadku przewoźników sieciowych zarówno w pierwszych trzech kwartałach roku 2023, jak i w trzecim kwartale tego roku najwięcej pasażerów przewiózł PLL LOT. Przewoźnik w trzech pierwszych kwartałach obsłużył 8,9 mln pasażerów, a więc o 2,1 mln pasażerów więcej niż w trzech pierwszych kwartałach 2022 roku i o 132,4 tys. pasażerów mniej niż w analogicznym okresie 2019 roku. W trzecim kwartale przewoźnik obsłużył 3,5 mln pasażerów. Kolejnymi przewoźnikami sieciowymi pod względem liczby pasażerów przewiezionych w pierwszych trzech kwartałach roku byli Lufthansa (1,3 mln pasażerów w trzech kwartałach, +255,9 tys. do trzech kwartałów 2022 r. i -462,9 tys. do trzech kwartałów 2019 r.) i KLM (569,2 tys. pasażerów w trzech kwartałach, +81,5 tys. do trzech kwartałów 2022 r. i +71,1 tys. do trzech kwartałów 2019 r.).

**Wykres 22.1** Porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC i sieciowych – wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników niskokosztowych i sieciowych w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| **Typ przewoźnika** | **Wartość** |
| --- | --- |
| Sieciowi | 31% |
| Niskokosztowi | 30% |

**Tabela 22.1** Porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC i sieciowych

Wskaźnik S/F przewoźników niskokosztowych wzrósł o 10 p. p. w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku i o 2,4 p. p. w stosunku do trzech kwartałów roku 2019. W trzecim kwartale S/F wzrósł o 4,5 p. p. i o 2,1 p. p. odpowiednio w stosunku do analogicznych okresów lat 2022 i 2019. Współczynnik LF miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio trzech pierwszych kwartałów i trzeciego kwartału 2022 roku: +9,9 p. p. i +4,1 p. p., podczas gdy dla roku 2019: +3,2 p. p. i +2,7 p. p.

Dla przewoźników sieciowych S/F wzrósł o 5,3 p. p. w trzech pierwszych kwartałach 2023 roku w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku i o 3,9 p. p. w stosunku do trzech kwartałów roku 2019. W trzecim kwartale S/F wzrósł o 1,9 p. p. i o 3,2 p. p. odpowiednio w stosunku do trzecich kwartałów lat 2022 i 2019. Współczynnik LF miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio trzech pierwszych kwartałów i trzeciego kwartału 2022 roku: +5,3 p. p. i +1,9 p. p., podczas gdy dla roku 2019: +4,1 p. p. i +2,9 p. p.

**Wykres 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF przewoźników niskokosztowych i sieciowych w trzech pierwszych kwartałach 2023 i 2022 roku.

| **Typ przewoźnika** | **Wartość** |
| --- | --- |
| Sieciowi | 5,28% |
| Niskokosztowi | 9,90% |

**Tabela 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych

# Spis wykresów

[**Wykres 3.1** Liczba pasażerów (mln) – narastająco 7](#_Toc153873966)

[**Wykres 4.1** Liczba pasażerów (mln) – kwartał 8](#_Toc153873967)

[**Wykres 5.1** Liczba operacji (tys.) – narastająco 9](#_Toc153873968)

[**Wykres 6.1** Liczba operacji (tys.) – kwartał 10](#_Toc153873969)

[**Wykres 7.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco 11](#_Toc153873970)

[**Wykres 8.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał 12](#_Toc153873971)

[**Wykres 9.1** Dynamika ruchu 2023 vs. 2022 13](#_Toc153873972)

[**Wykres 9.2** Dynamika ruchu 2023 vs. 2021 13](#_Toc153873973)

[**Wykres 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie 14](#_Toc153873974)

[**Wykres 10.1** Dynamika całego rynku 15](#_Toc153873975)

[**Wykres 10.2** Dynamika WAW 16](#_Toc153873976)

[**Wykres 10.3** Dynamika KRK 17](#_Toc153873977)

[**Wykres 10.4** Dynamika portów obsługujących 1-5 mln pasażerów 18](#_Toc153873978)

[**Wykres 10.5** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów 19](#_Toc153873979)

[**Wykres 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco 20](#_Toc153873980)

[**Wykres 10.7** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał 21](#_Toc153873981)

[**Wykres 11.1** Przewozy międzynarodowe 23](#_Toc153873982)

[**Wykres 12.1** Przewozy krajowe 24](#_Toc153873983)

[**Wykres 13.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – narastająco 25](#_Toc153873984)

[**Wykres 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco 25](#_Toc153873985)

[**Wykres 14.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – kwartał 26](#_Toc153873986)

[**Wykres 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał 27](#_Toc153873987)

[**Wykres 15.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – narastająco 28](#_Toc153873988)

[**Wykres 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco 28](#_Toc153873989)

[**Wykres 16.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – kwartał 29](#_Toc153873990)

[**Wykres 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał 30](#_Toc153873991)

[**Wykres 17.1** RPKM (mln) – narastająco 31](#_Toc153873992)

[**Wykres 17.2** RPKM porównanie z IATA 31](#_Toc153873993)

[**Wykres 17.3** RPKM (mln) – kwartał 32](#_Toc153873994)

[**Wykres 18.1** ASKM (mln) – narastająco 32](#_Toc153873995)

[**Wykres 18.2** ASKM porównanie z IATA 33](#_Toc153873996)

[**Wykres 18.3** ASKM (mln) – kwartał 33](#_Toc153873997)

[**Wykres 19.1** LF – narastająco 34](#_Toc153873998)

[**Wykres 19.2** LF porównanie z IATA 35](#_Toc153873999)

[**Wykres 19.3** LF – kwartał 35](#_Toc153874000)

[**Wykres 20.1** Udział w rynku wg liczby przewiezionych pasażerów 36](#_Toc153874001)

[**Wykres 21.1** Udział w rynku wg modelu biznesowego 37](#_Toc153874002)

[**Wykres 22.1** Porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC i sieciowych 38](#_Toc153874003)

[**Wykres 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych 39](#_Toc153874004)

# Spis tabel

[**Tabela 3.1** Liczba pasażerów (mln) - narastająco 7](#_Toc153874257)

[**Tabela 4.1** Liczba pasażerów (mln) – kwartał 8](#_Toc153874258)

[**Tabela 5.1** Liczba operacji (tys.) – narastająco 9](#_Toc153874259)

[**Tabela 6.1** Liczba operacji (tys.) – kwartał 10](#_Toc153874260)

[**Tabela 7.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco 11](#_Toc153874261)

[**Tabela 8.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał 12](#_Toc153874262)

[**Tabela 9.1** Dynamika ruchu 2023 vs. 2022 13](#_Toc153874263)

[**Tabela 9.2** Dynamika ruchu 2023 vs. 2021 13](#_Toc153874264)

[**Tabela 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie 15](#_Toc153874265)

[**Tabela 10.1** Dynamika całego rynku 15](#_Toc153874266)

[**Tabela 10.2** Dynamika WAW 16](#_Toc153874267)

[**Tabela 10.3** Dynamika KRK 17](#_Toc153874268)

[**Tabela 10.4** Dynamika portów obsługujących 1-5 mln pasażerów 18](#_Toc153874269)

[**Tabela 10.5** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów 19](#_Toc153874270)

[**Tabela 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich 20](#_Toc153874271)

[**Tabela 10.7** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał 21](#_Toc153874272)

[**Tabela 11.1** Przewozy międzynarodowe 23](#_Toc153874273)

[**Tabela 12.1** Przewozy krajowe 24](#_Toc153874274)

[**Tabela 13.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – narastająco 25](#_Toc153874275)

[**Tabela 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco 25](#_Toc153874276)

[**Tabela 14.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – kwartał 26](#_Toc153874277)

[**Tabela 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał 27](#_Toc153874278)

[**Tabela 15.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – narastająco 28](#_Toc153874279)

[**Tabela 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco 28](#_Toc153874280)

[**Tabela 16.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – kwartał 29](#_Toc153874281)

[**Tabela 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał 30](#_Toc153874282)

[**Tabela 17.1** RPKM (mln) – narastająco 31](#_Toc153874283)

[**Tabela 17.2** RPKM porównanie z IATA 31](#_Toc153874284)

[**Tabela 17.3** RPKM (mln) – kwartał 32](#_Toc153874285)

[**Tabela 18.1** ASKM (mln) – narastająco 33](#_Toc153874286)

[**Tabela 18.2** ASKM porównanie z IATA 33](#_Toc153874287)

[**Tabela 18.3** ASKM (mln) – kwartał 33](#_Toc153874288)

[**Tabela 19.1** LF – narastająco 34](#_Toc153874289)

[**Tabela 19.2** LF porównanie z IATA 35](#_Toc153874290)

[**Tabela 19.3** LF – kwartał 35](#_Toc153874291)

[**Tabela 20.1** Udział w rynku wg liczby przewiezionych pasażerów 36](#_Toc153874292)

[**Tabela 21.1** Udział w rynku wg modelu biznesowego 37](#_Toc153874293)

[**Tabela 22.1** Porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC i sieciowych 38](#_Toc153874294)

[**Tabela 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych 39](#_Toc153874295)

1. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-1)
2. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-2)
3. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-3)
4. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-4)
5. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-5)
6. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-6)
7. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report September & Q3 2023 [↑](#footnote-ref-7)
8. Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis - September 2023 [↑](#footnote-ref-8)
9. Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis - September 2023 [↑](#footnote-ref-9)
10. Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis - September 2023 [↑](#footnote-ref-10)