Analiza przewozów   
w polskich portach lotniczych   
w pierwszej połowie 2024 roku

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, wrzesień 2024 r.

# SPIS TREŚCI

[SPIS TREŚCI 2](#_Toc178665035)

[1. Słowniczek 3](#_Toc178665036)

[2. Podsumowanie 4](#_Toc178665037)

[3. Przewozy pasażerskie - narastająco 7](#_Toc178665038)

[4. Przewozy pasażerskie - kwartał 7](#_Toc178665039)

[5. Operacje lotnicze - narastająco 8](#_Toc178665040)

[6. Operacje lotnicze - kwartał 9](#_Toc178665041)

[7. Przewozy cargo - narastająco 10](#_Toc178665042)

[8. Przewozy cargo - kwartał 11](#_Toc178665043)

[9. Sezonowe zmiany przewozów 12](#_Toc178665044)

[10. Wyniki portów lotniczych 15](#_Toc178665045)

[10.1. Cały rynek – porównanie z ACI Europe 15](#_Toc178665046)

[10.2. Lotnisko Chopina w Warszawie 15](#_Toc178665047)

[10.3. Porty lotnicze obsługujące 1-10 mln pasażerów rocznie 16](#_Toc178665048)

[10.4. Porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie 18](#_Toc178665049)

[10.5. Wyniki portów lotniczych - narastająco 18](#_Toc178665050)

[10.6. Wyniki portów lotniczych - kwartał 20](#_Toc178665051)

[11. Przewozy międzynarodowe – porównanie ACI EUROPE 22](#_Toc178665052)

[12. Przewozy krajowe – porównanie z ACI EUROPE 23](#_Toc178665053)

[13. Przewozy regularne - narastająco 24](#_Toc178665054)

[14. Przewozy regularne - kwartał 26](#_Toc178665055)

[15. Przewozy czarterowe - narastająco 27](#_Toc178665056)

[16. Przewozy czarterowe - kwartał 29](#_Toc178665057)

[17. Porównanie z danymi IATA – RPKM 30](#_Toc178665058)

[18. Porównanie z danymi IATA – ASKM 32](#_Toc178665059)

[19. Porównanie z danymi IATA – LF 34](#_Toc178665060)

[20. Przewoźnicy – udział w rynku 36](#_Toc178665061)

[21. Przewoźnicy – modele biznesowe 37](#_Toc178665062)

[22. Porównanie przewozów LCC i sieciowych 38](#_Toc178665063)

[23. Spis wykresów 40](#_Toc178665064)

[24. Spis tabel 41](#_Toc178665065)

# 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 pierwszej połowie 2024 roku w polskich portach lotniczych obsłużono 26,6 mln pasażerów, a więc o 14,4% więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku (+3,3 mln) i 19,2% więcej niż w 2019 roku (+4,3 mln). Liczba pasażerów w drugim kwartale 2024 roku również była wyższa niż w tym samym okresie 2023 roku – obsłużono 15,6 mln pasażerów, o 12,8% więcej niż w drugim kwartale 2023 roku (+1,8 mln pasażerów) i o 20,5% więcej niż w tym samym okresie 2019 roku (+2,7 mln).**

**Liczba operacji pasażerskich w pierwszym półroczu 2024 roku wyniosła 197,2 tys. i była większa od notowanej w analogicznym okresie 2023 roku o 14,1%, natomiast porównując do 2019 roku była wyższa o 4,6%. W drugim kwartale wykonano 112,3 tys. operacji pasażerskich, o 12,9% więcej niż w drugim kwartale 2023 roku i o 8% więcej niż w tym samym okresie 2019 roku.**

W porównaniu do pierwszej połowy 2023 r. nieznacznie zwiększyła się średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (136 pasażerów, wzrost o 0,5 pasażera). W porównaniu do tego samego okresu 2019 roku średnia liczba pasażerów wzrosła o 17 pasażerów. Średnia wielkość samolotu wzrosła o 2 miejsca do pierwszego półrocza 2023 roku i o 15 miejsc do 2019 roku. Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie (S/F) spadł o 0,7 punktów procentowych w porównaniu do pierwszej połowy 2023, ale wzrósł o 3,2% w porównaniu do 2019 roku. Współczynnik LF spadł natomiast o 0,2 punktów procentowych do 2023 roku, ale wzrósł o 3,7% do 2019 roku.

W pierwszej połowie 2024 roku w polskich portach lotniczych obsłużono 94 tys. ton cargo lotniczego. W porównaniu do pierwszej połowy 2023 roku przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych spadły o 3,2%. Natomiast w porównaniu do pierwszego półrocza 2019 roku ilość cargo wzrosła o 64,7%. Liczba operacji lotniczych cargo spadła natomiast o 7,3% do 2023 roku, ale wzrosła o 7,6% do 2019 roku.

Przewozy pasażerskie w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2024 roku były wyższe niż te w europejskich portach zrzeszonych w organizacji ACI Europe o 5,5 punktów procentowych (w porównaniu do pierwszej połowy 2023 r.). Lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło wynik o 11,6 punktów procentowych lepszy od porównywalnych portów europejskich. Porty regionalne obsługujące pomiędzy 1, a 10 mln pasażerów rocznie uzyskały wzrost o 2,7 punktów procentowych wyższy w porównaniu do podobnej wielkości portów ACI Europe. Natomiast porty lotnicze obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów rocznie przewyższyły wynik osiągnięty przez podobne porty ACI Europe o 3 punkty procentowe.

W ruchu międzynarodowym odnotowano w pierwszej połowie 2024 roku wyższą dynamikę (w wysokości 16,3% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty lotnicze ACI Europe (o 6 punktów procentowych). Jednak w wynikach przewozów krajowych odnotowano spadek o 7%, co dało wynik o 11,2 punkty procentowe niższy niż wynik portów ACI Europe. W porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku wzrost liczby pasażerów w ruchu międzynarodowym wynosił 21,7%, a w ruchu krajowym nastąpił spadek o 7,4%.

Wśród portów lotniczych największe wzrosty ilościowe w stosunku do pierwszego półrocza 2023 roku wykazały Lotnisko Chopina w Warszawie oraz porty lotnicze Kraków-Balice i Katowice-Pyrzowice. Podobnie w porównaniu do pierwszego półrocza 2019 roku. Spadki w tym okresie względem 2023 roku wystąpiły w przypadku portów lotniczych Warszawa-Modlin, Olsztyn-Mazury i Szczecin-Goleniów. Względem 2019 roku spadki odnotowano dla portów lotniczych Warszawa-Modlin, Szczecin-Goleniów, Olsztyn-Mazury oraz Bydgoszcz.

W międzynarodowych przewozach regularnych w pierwszej połowie 2024 r. najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, a następnie Włochy i Hiszpania. Największe wzrosty względem pierwszego półrocza 2023 roku odnotowano dla Hiszpanii, Włoch i Danii. Natomiast względem pierwszej połowy 2019 roku największe wzrosty obserwujemy w przypadku Hiszpanii, Włoch i Turcji. Najpopularniejszym kierunkiem czarterowym w pierwszej połowie 2024 roku była Turcja, a następnie Egipt i Grecja. Najwyższe wzrosty względem pierwszej części 2023 r. odnotowano w przypadku Egiptu, Turcji i Grecji (podobnie względem 2019 roku).

W porównaniu do pierwszego półrocza 2023 roku, polski rynek odnotował o 3,2 punktów procentowych wyższy wzrost wskaźnika RPKM niż wzrost liczby pasażerów (10,3 punktów procentowych w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku). Średnia długość odcinka lotu wzrosła w tym okresie o ok. 47 km (150 km względem 2019 roku). Dynamika wzrostu RPKM była wyższa o 7,5 punktów procentowych od wyników Europy i o 4,2 punktów procentowych od wyników dla świata prezentowanych przez organizację IATA (względem pierwszej połowy 2023 roku). W przypadku oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku również była wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim o 8 punktów procentowych i o 6,3 punktów procentowych na rynku światowym (wg. danych IATA). Współczynnik wypełnienia miejsc LF spadł w pierwszej połowie 2024 roku o 0,2 punktów procentowych w stosunku do tego samego okresu 2023 roku (+3,7% do 2019 roku). Tym samym przewoźnicy operujący w Polsce mieli wynik współczynnika LF na niższym poziomie niż przewoźnicy w Europie o 0,8 punktu procentowego, a na poziomie światowym wynik ten był niższy o 1,6 punktów procentowych.

W pierwszej połowie 2024 roku, w porównaniu do pierwszego półrocza 2023 roku, doszło do nieznacznej zmiany udziałów przewoźników w rynku przewozów międzynarodowych ze względu na model biznesowy. Dynamika przewoźników sieciowych wyniosła +17,3% w stosunku do pierwszej połowy 2023 roku (5,1% do 2019 roku). Przewoźnicy niskokosztowi odnotowali dynamikę wzrostu przewozów w wysokości +14,4% (30% do 2019 roku). Przewoźnicy czarterowi odnotowali natomiast dynamikę w wysokości +24,1% (34,4% do 2019 roku). W związku z tym udział przewoźników sieciowych w rynku w stosunku do pierwszej połowy 2023 roku wzrósł o 0,1 punktów procentowych, udział przewoźników niskokosztowych spadł o 1,1 punktów procentowych, a udział przewoźników czarterowych wzrósł o 0,9 punktów procentowych. W stosunku do pierwszego półrocza 2019 roku udział przewoźników sieciowych spadł o 4,8 punktów procentowych, dla przewoźników niskokosztowych wzrósł o 3,8 punktów procentowych, a dla przewoźników czarterowych wzrósł i 1 punkt procentowy. Najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym wśród przewoźników niskokosztowych przewieźli w pierwszej połowie 2024 roku Ryanair, Wizz Air i Norwegian. Wśród przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym obsłużył PLL LOT, a następnie Lufthansa i KLM.

# Przewozy pasażerskie - narastająco

Polskie porty lotnicze obsłużyły w pierwszej połowie 2024 roku prawie 26,6 mln pasażerów co oznaczało wzrost liczby obsłużonych pasażerów w wysokości 14,4% w porównaniu do tego samego okresu 2023 roku i o 19,2% w porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku.

W okresie tym odnotowany został wzrost średniej długości odcinka lotu o 47 km w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku (+150 km do 2019 roku), natomiast oferowanie wzrosło o 15,3% (+14,8% do 2019 roku).

Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) spadł o 0,7 punktu procentowego w porównaniu do pierwszego półrocza 2023 roku i wyniósł 86,5% (wzrost o 3,2 punktów procentowych względem pierwszego półrocza 2019 roku). Współczynnik LF wyniósł 89,6%, a więc spadł o 0,2 punktu procentowego w porównaniu do tego pierwszej połowy 2023 roku (wzrost o 3,7 punktów procentowych do 2019 roku).

**Wykres 3.1** Liczba pasażerów (mln) – narastająco – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w pierwszej połowie 2024 roku wraz z uwzględnieniem lat 2023 i 2022.

| Rok | Narastająco |
| --- | --- |
| 2024 | 26 582 018 |
| 2023 | 23 234 347 |
| 2022 | 16 603 248 |

**Tabela 3.1** Liczba pasażerów – narastająco

# Przewozy pasażerskie - kwartał

W samym drugim kwartale 2024 roku obsłużono prawie 15,6 mln pasażerów, co dało wzrost o 12,8% względem drugiego kwartału 2023 roku i 20,5% względem tego samego okresu 2019 roku.

Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 28 km względem analogicznego okresu roku 2023 (121 km do 2019 roku), a oferowanie wzrosło o 13,8% względem oferowania w drugim kwartale 2023 roku (+17,7% do pierwszej połowy 2019 roku).

Współczynnik wypełnienia miejsc (SF) spadł o 0,8 punktu procentowego w porównaniu do drugiego kwartału 2023 roku i wyniósł 88,4% (wzrost o 2,1 punktu procentowego do pierwszej połowy 2019 roku). Współczynnik LF wyniósł 90,3% i spadł o 0,6 punktu procentowego względem drugiego kwartału 2023 roku, ale wzrósł o 2,1 punktu procentowego względem drugiego kwartału 2019 roku.

**Wykres 4.1** Liczba pasażerów (mln) – kwartał – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w drugim kwartale 2024 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2023 i 2022.

| Rok | Kwartał |
| --- | --- |
| 2024 | 15 593 325 |
| 2023 | 13 820 516 |
| 2022 | 10 914 254 |

**Tabela 4.1** Liczba pasażerów – kwartał

# Operacje lotnicze - narastająco

Liczba operacji pasażerskich wzrosła o 14,1% w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku i o 4,6% w porównaniu do pierwszego półrocza 2019 roku i wynosiła 197,2 tys.

Średnia liczba pasażerów na operację lotniczą wyniosła 136. W porównaniu do pierwszej połowy 2023 roku, średnia liczba pasażerów przypadających na rejs wzrosła o 0,5 pasażera, a w porównaniu do 2019 roku wzrosła o 17 pasażerów. Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost średniej liczby pasażerów względem pierwszej połowy 2023 roku o 1 pasażera, a w porównaniu do 2019 roku o 13 pasażerów. Przewoźnicy niskokosztowi odnotowali spadek do pierwszej części 2023 roku o 1 pasażera, ale względem 2019 roku odnotowali wzrost o 8 pasażerów. W przypadku przewoźników czarterowych zmiany te wyniosły +1 pasażer względem pierwszej połowy 2023 roku, ale -2 pasażerów względem 2019 roku.

**Wykres 5.1** Liczba operacji (tys.) – narastająco – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w pierwszej połowie 2024 roku wraz z uwzględnieniem lat 2023 i 2022.

| Rok | Narastająco |
| --- | --- |
| 2024 | 197 228 |
| 2023 | 172 810 |
| 2022 | 144 718 |

**Tabela 5.1** Liczba operacji – narastająco

# Operacje lotnicze - kwartał

Liczba operacji pasażerskich w drugim kwartale 2024 roku wyniosła 112,3 tys. i wzrosła o 12,9% w porównaniu do 2023 roku i o 8% względem drugiego kwartału 2019 roku.

Średnia liczba pasażerów na operację lotniczą wyniosła 140. Wzrosła odpowiednio o 0,1 i 15 pasażerów w stosunku do analogicznych okresów 2023 i 2019 roku. W przypadku przewoźników sieciowych zmiany tej wartości wynosiły +0,5 pasażera w stosunku do drugiego kwartału 2023 roku i +11 pasażerów do 2019 roku. Dla przewoźników niskokosztowych: -1 i +8 pasażerów, a dla przewoźników czarterowych: +2 pasażerów wobec drugiego kwartału 2023 roku i +1 pasażerów względem analogicznego okresu 2019 roku.

Dynamiki liczby operacji dla poszczególnych miesięcy drugiego kwartału względem roku 2023 przedstawiają się następująco: kwiecień – 11,8%, maj – 15,5%, czerwiec – 11,5%. Dla przewoźników sieciowych: 13,7%, 13,4%, 9,4%. Dla przewoźników niskokosztowych: 10,3%, 14,5%, 10,2%. Dla przewoźników czarterowych: 6,9%, 30,8%, 20,9%. Dynamiki względem analogicznych miesięcy roku 2019 przedstawiają się w sposób następujący: ruch pasażerski ogółem +3,8%, +9,2%, +10,5%; przewoźnicy sieciowi -10,7%, -8,1%, -6,7%; przewoźnicy niskokosztowi +22,3%, +27%, +26,2%; przewoźnicy czarterowi +33,9%, +47,8%, +35%.

**Wykres 6.1** Liczba operacji (tys.) – kwartał – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w drugim kwartale 2024 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2023 i 2022.

| Rok | Kwartał |
| --- | --- |
| 2024 | 112 269 |
| 2023 | 99 407 |
| 2022 | 87 312 |

**Tabela 6.1** Liczba operacji – kwartał

# Przewozy cargo - narastająco

W pierwszym półroczu 2024 roku przewieziono ponad 94,3 tys. ton cargo „on board”, co stanowi spadek o 3,2% w porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku, ale wzrost o 64,7% względem 2019 roku. Najpopularniejszymi kierunkami były Niemcy, USA i Katar. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do pierwszej połowy 2023 roku odnotowano w przypadku Włoch (+3,7 tys. ton), Kataru (+3,2 tys. ton) oraz Kanady (+1,7 tys. ton). W pierwszej części 2024 roku najwięcej cargo przewiózł PLL LOT – 21,5 tys. ton. Na kolejnych miejscach znajdowali się DHL (17,8 tys. ton) i Qatar Airways (6,8 tys. ton). Największy ilościowy wzrost w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku wykazały ASL Airlines Ireland (+3,4 tys. ton), Qatar Airways (+3,3 tys. ton) oraz Antonov Airlines (+1,2 tys. ton).

Wśród lotnisk największy tonaż w pierwszej połowie 2024 roku obsłużyło Lotnisko Chopina w Warszawie – 53,5 tys. ton, co stanowi 56,8% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do pierwszego półrocza 2023 roku osiągnęło Lotnisko Chopina w Warszawie (+5 tys. ton), Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (+0,3 tys. ton) oraz Port Lotniczy Wrocław-Strachowice (+0,2 tys. ton).

**Wykres 7.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco – wykres przedstawia ilość cargo przewiezionego na pokładach samolotów w pierwszej połowie 2024 roku wraz z uwzględnieniem lat 2023 i 2022.

| Rok | Narastająco |
| --- | --- |
| 2024 | 94 327 |
| 2023 | 97 453 |
| 2022 | 88 862 |

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

# Przewozy cargo - kwartał

W samym drugim kwartale 2024 roku przewieziono prawie 47,3 tys. ton cargo „on board”, a więc o 9,7% mniej niż w drugim kwartale 2023 roku, ale o 58% więcej niż w analogicznym okresie 2019 roku. Najpopularniejszymi kierunkami były Niemcy, USA i Katar. Największe wzrosty ilościowe względem drugiego kwartału 2023 roku odnotowano w przypadku Kataru (+1,4 tys. ton), Włoch (+1,4 tys. ton) i Kanady (+1,1 tys. ton). Najwięcej cargo w drugim kwartale 2024 roku przewiózł PLL LOT – 10,7 tys. ton, a następnie DHL (9 tys. ton) oraz Kalitta Air (3,5 tys. ton). Największe ilościowe wzrosty w stosunku do drugiego kwartału 2023 roku wystąpiły w przypadku Qatar Airways (+1,4 tys. ton), ASL Airlines Ireland (+1,4 tys. ton) oraz DHL (+0,7 tys. ton).

Najwięcej cargo w drugim kwartale 2024 roku ponownie obsłużyło lotnisko Chopina w Warszawie – 27,3 tys. ton, co stanowi 57,7% całego cargo przewiezionego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w tym okresie. Największe wzrosty ilościowe w stosunku do drugiego kwartału 2023 roku wykazały Lotnisko Chopina w Warszawie (2 tys. ton), Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (0,5 tys. ton) oraz Port Lotniczy Wrocław-Strachowice (0,1 tys. ton).

**Wykres 8.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał – wykres przedstawia ilość cargo przewiezionego na pokładach samolotów w drugim kwartale 2024 roku wraz z uwzględnieniem analogicznego okresu lat 2023 i 2022.

| Rok | Kwartał |
| --- | --- |
| 2024 | 47 278 |
| 2023 | 52 383 |
| 2022 | 49 059 |

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

# Sezonowe zmiany przewozów

W pierwszym półroczu 2024 roku liczba obsłużonych pasażerów wzrosła o 14,4% w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku i o 19,2% względem 2019 roku. W drugim kwartale wzrost ten wyniósł 12,8% i 20,5% względem odpowiednio 2023 i 2019 roku.

Miesięczne dynamiki liczby pasażerów dla całego ruchu względem analogicznych miesięcy 2023 roku wynosiły 10,9% dla kwietnia, 15,9% dla maja oraz 11,6% dla czerwca. Względem tych samych miesięcy 2019 było to odpowiednio 16,4%, 21,7% oraz 22,6%.

**Wykres 9.1** Dynamika ruchu 2024 vs. 2023 – wykres przedstawia zmiany zachodzące w drugim kwartale 2024 roku oraz łącznie w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu z analogicznymi okresami roku 2023.

| 2024 vs. 2023 | Dynamika |
| --- | --- |
| Narastająco | 14,4% |
| II-kwartał | 12,8% |

**Tabela 9.1** Dynamika ruchu 2024 vs. 2023

**Wykres 9.2** Dynamika ruchu 2024 vs. 2022 – wykres przedstawia zmiany zachodzące w drugim kwartale 2024 roku oraz łącznie w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu z analogicznymi okresami roku 2022.

| 2024 vs. 2022 | Dynamika |
| --- | --- |
| Narastająco | 60,1% |
| II-kwartał | 42,9% |

**Tabela 9.2** Dynamika ruchu 2024 vs. 2022

W ruchu czarterowym zaobserwowano wzrost w liczbie pasażerów w wysokości 40,6% względem pierwszej połowy 2023 roku i o 31,8% względem drugiego kwartału 2023 roku, natomiast porównując do roku 2019 odnotowano wzrost o 85,2% w półroczu i 77,7% w kwartale.

Miesięczne dynamiki liczby pasażerów w ruchu czarterowym względem 2023 roku wyniosły: 29,7% dla kwietnia, 43,5% dla maja i 26,2% dla czerwca. Przewoźnicy czarterowi w tym okresie osiągnęli zaś wzrosty miesięczne w wysokości odpowiednio 7,6%, 30,3% i 22,5%. Porównując liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach drugiego kwartału 2024 roku do analogicznych miesięcy roku 2019 widać wzrosty w wysokości odpowiednio 106,1%, 94,1% i 64,5% dla ruchu czarterowego oraz 35,1%, 46,2% i 35,8% dla przewoźników czarterowych.

W ruchu regularnym odnotowano wzrost w pierwszej połowie 2024 o 11,5%, a w drugim kwartale o 9,9% względem analogicznych okresów 2023 roku, podczas gdy względem analogicznych okresów roku 2019 odnotowano wzrosty o odpowiednio 13,5% i 13,8%.

Miesięczne dynamiki ruchu pasażerskiego w ruchu regularnym względem kwietnia, maja i czerwca 2023 roku wyniosły odpowiednio: 9,7%, 12,1% i 7,9%, natomiast względem analogicznych miesięcy 2019 roku: 12,9%, 14,2% i 14,1%. Po wykluczeniu przewoźników czarterowych z tej statystyki, miesięczne wzrosty przewozów względem poszczególnych miesięcy drugiego kwartału 2023 roku wynoszą odpowiednio 9,7%, 11,9% oraz 7,8%, natomiast względem analogicznych miesięcy 2019 roku wynoszą: 12,5%, 13,8% i 13,9%.

**Wykres 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie – wykres porównuje miesięczne rozłożenie ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych, w latach 2024, 2023 i 2022.

| Miesiąc | 2024 | 2023 | 2022 |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 3 546 365 | 3 074 831 | 1 684 820 |
| 2 | 3 514 270 | 2 953 532 | 1 768 484 |
| 3 | 3 928 058 | 3 385 468 | 2 235 690 |
| 4 | 4 386 522 | 3 955 818 | 2 871 907 |
| 5 | 5 294 963 | 4 567 802 | 3 623 467 |
| 6 | 5 911 840 | 5 296 896 | 4 418 880 |
| 7 | - | 5 762 824 | 4 910 787 |
| 8 | - | 5 772 432 | 4 863 852 |
| 9 | - | 5 430 970 | 4 518 450 |
| 10 | - | 4 723 881 | 3 968 650 |
| 11 | - | 3 603 606 | 3 013 443 |
| 12 | - | 3 695 745 | 3 110 692 |

**Tabela 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie

# Wyniki portów lotniczych

## Cały rynek – porównanie z ACI Europe

Dynamika całego ruchu w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku była wyższa od wyników portów ACI Europe[[1]](#footnote-1) o 5,5 punktów procentowych i wyniosła 14,4%.

**Wykres 10.1** Dynamika całego rynku – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu pomiędzy pierwszymi połowami lat 2024 i 2023 we wszystkich polskich portach lotniczych z dynamiką europejskich portów lotniczych zrzeszonych w organizacji ACI.

| Cały rynek | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 14,41% |
| Porty ACI | 8,90% |

**Tabela 10.1** Dynamika całego rynku

## Lotnisko Chopina w Warszawie

Lotnisko Chopina w Warszawie odnotowało w pierwszym półroczu 2024 roku wzrost ruchu pasażerskiego w wysokości 16,8% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku i o 13,3% względem 2019 roku. Natomiast w drugim kwartale stołeczne lotnisko odnotowało wzrost o 13,2% względem drugiego kwartału roku 2023 i o 11,1% względem drugiego kwartału 2019 roku. Ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była o 11,6 punktów procentowych 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 warszawskim lotnisku wzrost w wysokości 14,4% w półroczu i 12% w drugim kwartale względem analogicznych okresów 2023 roku (odpowiednio 7,5% i 4,8% względem analogicznych okresów 2019 roku). Ruch czarterowy odnotował wzrost o 45,8% w półroczu i o 24,2% w drugim kwartale względem 2023 roku (+126,2% i +120,8% względem roku 2019). Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w wysokości 9,6% w półroczu, a w drugim kwartale o 7,3% w porównaniu do analogicznych okresów roku 2023 (0,6% i 0,2% względem analogicznych okresów roku 2019). Dla przewoźników niskokosztowych dynamiki te wynosiły odpowiednio +41,4% i +33,3% względem roku 2023 oraz +68,8% i +52,8% względem roku 2019, a dla przewoźników czarterowych odpowiednio +13,4% oraz +10,9% względem roku 2023 oraz 8,7% i +13,1% względem roku 2019. Łącznie na lotnisku obsłużono 9,7 mln pasażerów w pierwszej połowie 2024 roku i 5,4 mln pasażerów w drugim kwartale. Najwięcej pasażerów na warszawskim lotnisku w pierwszej części 2024 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 pierwszej połowie 2024 i 2023 roku.

| WAW | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 16,82% |
| Porty ACI | 5,20% |

**Tabela 10.2** Dynamika WAW

## Porty lotnicze obsługujące 1-10 mln pasażerów rocznie

Porty regionalne w przedziale 1-10 mln pasażerów rocznie łącznie miały wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe[[3]](#footnote-3) o 2,7 punktu procentowego.

W portach lotniczych tej wielkości w pierwszej połowie 2024 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair i Wizz Air. Łącznie obydwaj przewoźnicy niskokosztowi mieli w omawianym okresie udział w rynku w dużych portach regionalnych w wysokości 67,7%, a więc mniejszy o -3,5 punktów procentowych w stosunku do pierwszej połowy 2023 roku, ale większy o 4,3 punktów procentowych względem analogicznego okresu 2019 roku. W drugim kwartale przewoźnicy ci mieli udział w wysokości 64,4%, o 3,9 punktów procentowych mniejszy niż w drugim kwartale 2023 roku i o 3,5 punktów procentowych większy niż w drugim kwartale 2019 roku. Obydwaj przewoźnicy łącznie obsłużyli w tego typu portach 10,5 mln pasażerów w pierwszej połowie 2024 roku (6 mln w drugim kwartale), co oznaczało wzrost o 7,9% w porównaniu do pierwszej połowy 2023 roku (+6,6% względem drugiego kwartału 2023 roku) oraz o 32,3% do pierwszej połowy 2019 roku (+34,2% względem drugiego kwartału 2019 roku). Wśród przewoźników sieciowych w portach regionalnych obsługujących 1-10 mln pasażerów rocznie najwięcej pasażerów obsłużył w pierwszej połowie i w samym drugim kwartale 2024 roku PLL LOT. Przewoźnik obsłużył 784,1 tys. pasażerów w półroczu, a więc o 4,2% więcej niż w pierwszej połowie 2023 roku, ale o 1,1% mniej niż w analogicznym okresie 2019 roku. W drugim kwartale PLL LOT obsłużył 408,5 tys. pasażerów, o 0,1% więcej niż w drugim kwartale 2023 roku, ale o 2,7% mniej niż w tym samym okresie 2019 roku. Wśród pozostałych linii sieciowych najwięcej pasażerów w pierwszym półroczu oraz w drugim kwartale 2024 roku przewiozły Lufthansa i KLM.

**Wykres 10.3** Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w pierwszej połowie 2024 i 2023 roku w polskich portach regionalnych obsługujących rocznie   
1-10 mln pasażerów oraz porównywalnych portach zrzeszonych w ACI.

| Porty 1-10 mln | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 13,45% |
| Porty ACI | 10,80% |

**Tabela 10.3** Dynamika portów obsługujących 1-10 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[[4]](#footnote-4) o 3 punkty procentowe.

W małych portach regionalnych w pierwszym półroczu i w drugim kwartale 2024 roku najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair (651,1 tys. pasażerów w półroczu i 349,3 tys. w drugim kwartale), PLL LOT (odpowiednio 231,5 tys. i 133,9 tys. pasażerów) oraz Wizz Air (161,4 tys. i 80,1 tys.). Największe wzrosty w tego typu portach uzyskali w pierwszej części 2024 roku względem analogicznego okresu 2023 roku: Enter Air (+26,5 tys.), Lufthansa (+25,6 tys.) oraz Buzz (13,1 tys.), natomiast względem roku 2019 byli to Enter Air (+48,4 tys.), Ryanair (+44,1 tys.) oraz Buzz (+24,6 tys.).

**Wykres 10.4** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów – wykres porównuje dynamikę ruchu w pierwszej połowie 2024 i 2023 roku w polskich portach regionalnych obsługujących rocznie poniżej 1 mln pasażerów oraz porównywalnych portach zrzeszonych w ACI.

| Poniżej 1 mln | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 8,68% |
| Porty ACI | 5,70% |

**Tabela 10.4** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów

## Wyniki portów lotniczych - narastająco

W porównaniu do pierwszej połowy 2023 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów lotniczych uzyskały Lotnisko Chopina w Warszawie (+1,4 mln pasażerów), a następnie Port Lotniczy Kraków-Balice (+728,5 tys. pasażerów) i Katowice-Pyrzowice (+370,8 tys.). Względem pierwszej połowy 2019 roku największe wzrosty również uzyskały porty lotnicze Kraków-Balice (+1,3 mln pasażerów), Chopina w Warszawie (+1,1 mln) oraz Katowice-Pyrzowice (+587,6 tys.).

Spadki w liczbie obsługiwanych pasażerów względem pierwszej połowy 2023 roku odnotowano w przypadku portów lotniczych Warszawa-Modlin (o 15,6%, w związku ze zmniejszeniem oferowania przez Ryanair), Olsztyn-Mazury (o 39,7%, z powodu zawieszenia lotów przez Wizz Air) oraz Szczecin-Goleniów (o 9,3%, przede wszystkim na skutek zmniejszenia oferowania na trasach krajowych). W porównaniu do pierwszej połowy 2019 roku poza wyżej wymienionymi lotniskami spadek liczby przewiezionych pasażerów odnotowano również w Porcie Lotniczym Bydgoszcz.

Porty obsługujące 1-10 mln pasażerów rocznie obsłużyły w pierwszym półroczu 2024 roku o 1,8 mln pasażerów więcej niż w 2023 roku (+13,4%), natomiast względem roku 2019 obsłużyły o 3 mln pasażerów więcej (+23,9%).

Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie odnotowały w pierwszej połowie 2024 roku wzrost liczby pasażerów o 8,7% (+105 tys. pasażerów) w porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku i o 12,5% (+145,7 tys. pasażerów) w porównaniu z 2019 rokiem.

**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 pierwszej połowie 2024 i 2023 roku.

| Port lotniczy | Wartościowo | Procentowo |
| --- | --- | --- |
| WAW | 1 400 657 | 17% |
| KRK | 728 450 | 17% |
| KTW | 370 805 | 17% |
| GDN | 339 469 | 13% |
| WRO | 320 478 | 19% |
| POZ | 335 762 | 29% |
| WMI | -252 937 | -16% |
| RZE | 65 769 | 17% |
| SZZ | -20 646 | -9% |
| BZG | 10 948 | 7% |
| LUZ | 4 079 | 2% |
| LCJ | 41 457 | 27% |
| SZY | -24 878 | -40% |
| IEG | 8 014 | 36% |
| RDO | 20 244 | 83% |

**Tabela 10.5** Zmiana przewozów pasażerskich

## Wyniki portów lotniczych - kwartał

Porównując drugi kwartał 2024 i 2023 roku największe wzrosty liczbowe wśród portów lotniczych uzyskały Lotnisko Chopina w Warszawie (+635,2 tys. pasażerów), Port Lotniczy Kraków-Balice (+451,2 tys.) oraz Port Lotniczy Poznań-Ławica (+264,7 tys.). Względem roku 2019 największe wzrosty uzyskały porty lotnicze Kraków-Balice (+759,5 tys.), Lotnisko Chopina w Warszawie (+544,6 tys.) i Katowice-Pyrzowice (+375,7 tys. pasażerów).

Spadki w drugim kwartale względem tego samego okresu 2023 roku również wystąpiły w przypadku portów lotniczych Warszawa-Modlin (19,9%), Olsztyn-Mazury (65,1%) oraz Szczecin-Goleniów (7,2%). Te lotniska oraz Port Lotniczy Bydgoszcz odnotowały również spadki względem drugiego kwartału 2019 roku.

Porty obsługujące 1-5 mln pasażerów rocznie obsłużyły w drugim kwartale o 1,1 mln pasażerów więcej niż w tym samym okresie 2023 roku (+13%), natomiast względem roku 2019 obsłużyły prawie 2 mln pasażerów więcej (+26,8%).

Porty obsługujące poniżej 1 mln pasażerów rocznie w drugim kwartale 2024 roku odnotowały wzrost o 7,9% (+56,6 tys. pasażerów) względem drugiego kwartału roku 2023 i o 19,9% pasażerów (+128 tys.) w stosunku do analogicznego okresu 2019 roku.

**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 drugim kwartale 2024 i 2023 roku.

| Port lotniczy | Wartościowo | Procentowo |
| --- | --- | --- |
| WAW | 635 211 | 13% |
| KRK | 451 211 | 18% |
| KTW | 240 134 | 17% |
| GDN | 139 001 | 9% |
| WRO | 180 432 | 17% |
| POZ | 264 690 | 35% |
| WMI | -194 466 | -20% |
| RZE | 49 991 | 22% |
| SZZ | -9 384 | -7% |
| BZG | 3 944 | 4% |
| LUZ | 8 992 | 9% |
| LCJ | 21 479 | 25% |
| SZY | -25 694 | -65% |
| IEG | 5 738 | 45% |
| RDO | 1 530 | 6% |

**Tabela 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał

# Przewozy międzynarodowe – porównanie ACI EUROPE

W pierwszym półroczu 2024 roku przewozy międzynarodowe w Polsce zanotowały wyższą dynamikę ruchu w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI[[5]](#footnote-5) (o 6 punktów procentowych) względem analogicznego okresu 2023 roku. Wzrost liczby pasażerów w tym okresie wyniósł 16,3% (+21,7% względem roku 2019), zaś w drugim kwartale 2024 roku odnotowano wzrost o 14,9% względem drugiego kwartału 2023 roku (+22,9% w porównaniu do drugiego kwartału 2019 roku).

Liczba międzynarodowych operacji pasażerskich w pierwszej połowie 2024 roku wzrosła o 16,6% względem 2023 roku i  o 6,6% względem 2019 roku, a w drugim kwartale 2024 roku wzrosła o 16,1% względem 2023 roku i o 10,3% względem 2019 roku.

W międzynarodowym ruchu regularnym odnotowano wzrost liczby pasażerów o 13,2% w pierwszej połowie 2024 roku (+2,5 mln pasażerów) względem analogicznego okresu 2023 roku i o 15,6% (+2,9 mln pasażerów) względem 2019 roku. Dla drugiego kwartału było to odpowiednio +12% (+1,3 mln pasażerów) i 15,7% (+1,7 mln pasażerów).

Przewozy czarterowe odnotowały dynamiki odpowiednio: +40,7% (+1 mln pasażerów) i +85,7% (+159 mln pasażerów) dla półrocza oraz +31,9% (+587,6 tys. pasażerów) i +78,2% (+1,1 mln pasażerów) dla drugiego kwartału.

Średnia wielkość samolotów w pierwszej części 2024 roku wzrosła o 1 miejsce względem roku 2023 i o 15 miejsc względem roku 2019 (odpowiednio 0 i 13 w drugim kwartale). Oferowanie w półroczu wzrosło o 17,1% względem roku 2023 i o 16,3% względem roku 2019, a w drugim kwartale wzrosło o 16% względem 2023 roku i o 19,5% względem 2019 roku. Wskaźnik LF wyniósł 89,9% w pierwszej połowie 2024 roku (w stosunku do roku 2023 było to -0,2 punktu procentowego, a do roku 2019 było to +3,8 punktów procentowych) i 90,6% w drugim kwartale (zmiana o odpowiednio -0,6 punktu procentowego i +2,1 punktów procentowych).

**Wykres 11.1** Przewozy międzynarodowe – wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w pierwszej połowie 2024 i 2023 roku.

| Międzynarodowe | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | 16,25% |
| Porty ACI | 10,30% |

**Tabela 11.1** Przewozy międzynarodowe

# Przewozy krajowe – porównanie z ACI EUROPE

Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w pierwszej połowie 2024 roku kształtowała się na poziomie o 11,2 punktów procentowych niższym niż w portach ACI Europe[[6]](#footnote-6). Liczba pasażerów w tym okresie spadła o 7% względem analogicznego okresu 2023 roku i o 7,4% względem 2019 roku. W drugim kwartale odnotowano spadek o 11,6% w odniesieniu do drugiego kwartału roku 2023 i o 7,1% względem 2019 roku.

Liczba operacji pasażerskich spadła o 0,1% względem pierwszej połowy 2023 roku i o 7% względem 2019 roku. W drugim kwartale liczba operacji spadła o 6% względem drugiego kwartału roku 2023 i o 6,8% względem 2019 roku.

Średnia wielkość samolotów spadła o 1 miejsce względem pierwszej połowy 2023 roku, ale wzrosła o 8 miejsc względem roku 2019, podczas gdy w drugim kwartale spadła o 1 miejsce względem analogicznego okresu roku 2023 i wzrosła o 6 miejsc do roku 2019. Dla oferowania wyniki te wyniosły odpowiednio -1,9% i -0,1% w półroczu oraz -8,2% i -1,5% w drugim kwartale. Wskaźnik LF: 70,2% w półroczu (-3,7 punktów procentowych i -5,7 punktów procentowych), 74,6% w drugim kwartale (-2,4 punktów procentowych i -4,4 punktów procentowych).

Najwięcej pasażerów w ruchu krajowym w pierwszej połowie i w samym drugim kwartale 2024 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 pierwszej połowie 2024 i 2023 roku.

| Krajowe | Wartość |
| --- | --- |
| Polska | -6,95% |
| Porty ACI | 4,20% |

**Tabela 12.1** Przewozy krajowe

# Przewozy regularne - narastająco

Na polskim rynku przewozów regularnych w pierwszej połowie 2024 roku obsłużono o 2,4 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie 2023 roku (+11,5%). Względem roku 2019 było to o 2,8 mln pasażerów więcej (+13,5%).

Najbardziej popularnym kierunkiem w pierwszym półroczu 2024 roku była Wielka Brytania, a następnie Włochy i Hiszpania. Największe wzrosty względem pierwszej połowy 2023 miały trasy do/z Hiszpanii (+824,2 tys.), Włoch (+520 tys.) i Danii (+212,9 tys.). Największe wzrosty względem 2019 roku odnotowano na trasach do/z Hiszpanii (+1,2 mln), Włoch (+1,1 mln) i Turcji (+281,2 tys.).

Największe wzrosty w ruchu regularnym wśród portów lotniczych w porównaniu do pierwszej połowy 2023 roku uzyskały Lotnisko Chopina (+1,1 mln), Kraków-Balice (+716,8) oraz port lotniczy w Gdańsku (+260,2 tys.). Względem pierwszego półrocza 2019 roku były to również Kraków-Balice (+1,3 mln), Lotnisko Chopina (+610,9 tys.) oraz Gdańsk (+439,9 tys.).

Analizując rynek międzynarodowych przewozów regularnych warto zaznaczyć, że przewoźnicy niskokosztowi w pierwszej połowie 2024 roku posiadali 66% udziałów w tego rodzaju przewozach, a sieciowi 31,5% (2,6% należy do przewoźników czarterowych).

**Wykres 13.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – narastająco – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w pierwszej połowie 2024 roku wraz z latami 2023 i 2022.

| **Rok** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2024 | 23 278 436 |
| 2023 | 20 883 916 |
| 2022 | 15 007 566 |

**Tabela 13.1** Liczba pasażerów regularnych – narastająco

**Wykres 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco – wykres przedstawia zmiany zachodzące w pierwszej połowie 2024 roku w ruchu regularnym w porównaniu do lat 2023 i 2022.

| **Lata** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2024 vs 2023 | 11,5% |
| 2024 vs 2022 | 55,1% |

**Tabela 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco

# Przewozy regularne - kwartał

W drugim kwartale 2024 roku polski rynek przewozów regularnych obsłużył o 1,2 mln pasażerów więcej, niż w analogicznym okresie 2023 roku (+9,9%) i o 1,6 mln pasażerów więcej (+13,8%) niż w drugim kwartale 2019 roku.

Najbardziej popularnym kierunkiem w drugim kwartale również była Wielka Brytania, natomiast największe wzrosty względem drugiego kwartału 2023 roku uzyskały trasy do/z Hiszpanii (+370 tys.), Włoch (+353 tys.) i Danii (+149 tys.). Największe wzrosty względem drugiego kwartału 2019 roku miały trasy do/z Włoch (+710,8 tys.), Hiszpanii (+586,6 tys.) i Turcji (+179,6 tys.).

Największe wzrosty wśród portów lotniczych w porównaniu do drugiego kwartału 2023 roku miały Lotnisko Chopina (+521 tys.), Kraków-Balice (+433,3 tys.) oraz port lotniczy Poznań-Ławica (+197,2 tys.). Względem analogicznego okresu 2019 roku były to ponownie lotniska Kraków-Balice (+722,5 tys.), Poznań-Ławica (+278,6 tys.) oraz Lotnisko Chopina w Warszawie (+223,5 tys.).

Przewoźnicy niskokosztowi w drugim kwartale 2024 roku posiadali 66% udziałów w regularnych przewozach międzynarodowych, a sieciowi 31% (3% należy do przewoźników czarterowych).

**Wykres 14.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – kwartał – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w drugim kwartale 2024 roku z uwzględnieniem tego samego okresu lat 2023 i 2022.

| **Rok** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2024 | 13 159 246 |
| 2023 | 11 974 195 |
| 2022 | 9 698 338 |

**Tabela 14.1** Liczba pasażerów regularnych – kwartał

**Wykres 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał – wykres przedstawia zmiany zachodzące w drugim kwartale 2024 roku w ruchu regularnym w porównaniu do analogicznego okresu lat 2023 i 2022.

| **Lata** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2024 vs 2023 | 9,9% |
| 2024 vs 2022 | 35,7% |

**Tabela 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał

# Przewozy czarterowe - narastająco

W pierwszej połowie 2024 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył 3,3 mln pasażerów, a więc o 953,2 tys. więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku, co przełożyło się na 40,6% wzrost, natomiast w porównaniu do pierwszego półrocza 2019 roku przewieziono o 1,5 mln pasażerów więcej (+85,2%).

Najwięcej pasażerów w przewieziono na kierunkach: Turcja, Egipt oraz Grecja. Największe wzrosty względem pierwszej połowy 2023 roku odnotowano na kierunkach: Egipt (+295,7 tys.), Turcja (+211,5 tys.) i Grecja (+111,6 tys.). W porównaniu do 2019 roku największe wzrosty odnotowano ponownie w przypadku Turcji (+477,9 tys. pasażerów), Egiptu (+468,8 tys.) i Grecji (+117,3 tys.).

Wśród portów lotniczych najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w pierwszej połowie 2024 roku obsłużyło lotnisko Katowice w Pyrzowicach (1,2 mln), natomiast kolejnymi pod względem liczby przewiezionych pasażerów portami lotniczymi były Lotnisko Chopina w Warszawie (950 tys.), a następnie Port Lotniczy Poznań-Ławica (371,5 tys.). Największym wzrostem względem pierwszego półrocza 2023 r. mógł pochwalić się Port Lotniczy Katowice-Pyrzowice (+300,3 tys.), a następnie Lotnisko Chopina (+298,6 tys.) i Port Lotniczy Wrocław-Strachowice (+95,9 tys.). W porównaniu do analogicznego okresu 2019 roku największe wzrosty osiągnęło Lotnisko Chopina (+530 tys.), a następnie porty lotnicze Katowice-Pyrzowice (+473,5 tys.) i Poznań-Ławica (+126,7 tys.).

Wśród przewoźników najwięcej pasażerów w czarterowym ruchu międzynarodowym w pierwszej połowie 2024 roku przewieźli Enter Air (975 tys. pasażerów), PLL LOT (508,6 tys.) oraz Buzz (384,4), natomiast największe wzrosty względem pierwszego półrocza 2023 roku odnotowały Enter Air (+283,4 tys.), a następnie Skyline Express (+136,2 tys.) i Ryanair (+131,8 tys.). Względem 2019 r. największe wzrosty wykazały Enter Air (+418,8 tys.), PLL LOT (+415,7 tys.) oraz Ryanair (+209,6 tys.).

**Wykres 15.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – narastająco – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w pierwszej połowie 2024 roku wraz z uwzględnieniem lat 2023 i 2022.

| **Rok** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2024 | 3 303 582 |
| 2023 | 2 350 431 |
| 2022 | 1 595 682 |

**Tabela 15.1** Liczba pasażerów czarterowych – narastająco

**Wykres 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco – wykres przedstawia zmiany zachodzące w pierwszej połowie 2024 roku w ruchu czarterowym w porównaniu do lat 2023 i 2022.

| **Lata** | **Narastająco** |
| --- | --- |
| 2024 vs 2023 | 40,6% |
| 2024 vs 2022 | 107,0% |

**Tabela 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco

# Przewozy czarterowe - kwartał

W drugim kwartale 2024 roku obsłużono 2,4 mln pasażerów czarterowych - o 587,8 tys. więcej niż w drugim kwartale 2023 roku (+31,8%) i o 1,1 mln pasażerów więcej (+77,7%) niż w tym samym okresie 2019 r. Najwięcej pasażerów przewieziono do/z Turcji, Grecji i Egiptu. Na trasach do tych krajów odnotowano również największe wzrosty względem drugiego kwartału 2022 r., odpowiednio: +209,5 tys., +111,5 tys. oraz +136,9 tys. Podobnie względem drugiego kwartału 2019 r., gdzie trasy te odnotowały następujące wzrosty: +471,3 tys., +117,7 tys. oraz +251,6 tys.

Najwięcej pasażerów w ruchu czarterowym w drugim kwartale 2024 roku obsłużyły porty lotnicze Katowice-Pyrzowice (870,8 tys.), Lotnisko Chopina w Warszawie (587 tys.) i Poznań-Ławica (298,4 tys.). Największe wzrosty względem drugiego kwartału 2023 r. wykazały porty lotnicze Katowice-Pyrzowice (+184,6 tys.), Lotnisko Chopina w Warszawie (+114,3 tys.) i Wrocław-Strachowice (+68,7 tys.). Te porty wykazały również największe wzrosty względem drugiego kwartału 2019 roku: +321,8 tys., +321,1 tys. oraz +100,3 tys.

Najwięcej pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym w drugim kwartale 2024 roku przewieźli Enter Air (690,1 tys.), Buzz (382,9 tys.) oraz PLL LOT (307,3 tys.). Największe wzrosty względem drugiego kwartału 2023 roku odnotowali Enter Air (+172,2 tys.), a następnie Mavi Gök Airlines (+72,9 tys.) i PLL LOT (+66,5 tys.). Względem drugiego kwartału 2019 roku największe wzrosty wykazały również Enter Air (+292,8 tys.), PLL LOT (+266,6 tys.) oraz Mavi Gök Airlines (+149,2 tys.).

**Wykres 16.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – kwartał – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w drugim kwartale 2024 roku z uwzględnieniem tego samego okresu lat 2023 i 2022.

| **Rok** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2024 | 2 434 079 |
| 2023 | 1 846 321 |
| 2022 | 1 215 916 |

**Tabela 16.1** Liczba pasażerów czarterowych – kwartał

**Wykres 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał – wykres przedstawia zmiany zachodzące w drugim kwartale 2024 roku w ruchu czarterowym w porównaniu do analogicznego okresu lat 2023 i 2022.

| **Lata** | **Kwartał** |
| --- | --- |
| 2024 vs 2023 | 31,8% |
| 2024 vs 2022 | 100,2% |

**Tabela 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał

# Porównanie z danymi IATA – RPKM

W pierwszej połowie 2024 roku polski rynek odnotował dynamikę RPKM na wyższym poziomie niż wzrost liczby pasażerów w porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku (o 3,2 punktów procentowych), podobnie w porównaniu z rokiem 2019 (o 10,3 punktów procentowych). Średnia długość odcinka lotu wzrosła o 47 km w porównaniu do pierwszego półrocza 2023roku i o 150 km względem 2019 roku. Dynamika RPKM względem pierwszej części 2023 roku była wyższa niż procentowe wyniki Europy o 7,5 punktów procentowych i o 4,2 punktów procentowych od wyników globalnych (wg. IATA)[[7]](#footnote-7) i wyniosła +17,6%. Wzrost RPKM względem analogicznego okresu 2019 roku wyniósł 29,5%.

W drugim kwartale 2024 roku dynamika RPKM, w stosunku do analogicznego okresu roku 2023, była na niższym poziomie niż dynamika wzrostu oferowania mierzona wskaźnikiem ASKM o 0,7 punktów procentowych, a względem drugiego kwartału 2019 była wyższa o 2,9 punktów procentowych. RPKM wzrósł w tym okresie o 13,8% względem drugiego kwartału 2023 roku, a względem drugiego kwartału 2019 roku RPKM wzrósł o 27,3%. Średnia długość odcinka lotu wzrosła o ok. 28 kilometrów względem drugiego kwartału 2023 roku i o 121 km względem drugiego kwartału 2019 roku.

**Wykres 17.1** RPKM (mln) – narastająco – wykres przedstawia wartości RPKM w pierwszej połowie 2024 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2023 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2024 | 43 647 |
| 2023 | 37 111 |

**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 w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| Polska | 17,6% |
| Europa | 10,1% |
| Świat | 13,4% |

**Tabela 17.2** RPKM porównanie z IATA

**Wykres 17.3** RPKM (mln) – kwartał – wykres przedstawia wartości RPKM w drugim kwartale 2024 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2023 roku.

| **Kwartał** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2024 | 24 531 |
| 2023 | 21 553 |

**Tabela 17.3** RPKM (mln) – kwartał

# Porównanie z danymi IATA – ASKM

W pierwszej połowie 2024 roku wzrost oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM względem analogicznego okresu 2023 roku był wyższy niż wyniki Europy o 8 punktów procentowych i niż wyniki światowe o 6,3 punktów procentowych[[8]](#footnote-8) i wyniósł 17,9%. Względem analogicznego okresu 2019 roku oferowanie mierzone wskaźnikiem ASKM wzrosło o 24,2%.

W drugim kwartale 2024 roku współczynnik ASKM wzrósł o 14,6% względem drugiego kwartału roku 2023, a względem drugiego kwartału roku 2019 wzrósł o 24,4%.

**Wykres 18.1** ASKM (mln) – narastająco – wykres przedstawia wartości ASKM w pierwszej połowie 2024 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2023 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2024 | 48 732 |
| 2023 | 41 341 |

**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 w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| Polska | 17,9% |
| Europa | 9,9% |
| Świat | 11,6% |

**Tabela 18.2** ASKM porównanie z IATA

**Wykres 18.3** ASKM (mln) – kwartał – wykres przedstawia wartości ASKM w drugim kwartale 2024 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2023 roku.

| **Kwartał** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2024 | 27 153 |
| 2023 | 23 703 |

**Tabela 18.3** ASKM (mln) – kwartał

# Porównanie z danymi IATA – LF

Współczynnik wypełnienia miejsc LF wyniósł w pierwszym półroczu 2024 roku 89,6% i spadł w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku o 0,2 punktu procentowego, a w stosunku do 2019 roku wzrósł o 3,7 punktów procentowych. Przewoźnicy odnotowali wzrost współczynnika LF o 0,8 punktu procentowego niższy na rynku polskim, niż na rynku europejskim i o 1,6 punktu procentowego niższy niż na rynku światowym[[9]](#footnote-9) (porównując pierwszą połowę 2024 i 2023 roku).

Średnia liczba osób przypadająca na rejs wyniosła w pierwszym półroczu 2024 roku 136 pasażerów i wzrosła o 0,5 pasażera w porównaniu z analogicznym okresem 2023 rokiem oraz o 17 osób w stosunku do 2019 roku.

W drugim kwartale współczynnik LF spadł o 0,6 punktów procentowych w stosunku do analogicznego okresu roku 2023, ale wzrósł o 2,1 punktów procentowych względem drugiego kwartału 2019 roku. LF wyniósł w tym okresie 90,3%. Średnia liczba osób przypadających na rejs wzrosła o 0,1 pasażerów względem drugiego kwartału 2023 roku i o 15 osób względem drugiego kwartału roku 2019. Wartość ta w drugim kwartale 2024 r. wyniosła 140 pasażerów na rejs.

**Wykres 19.1** LF – narastająco – wykres przedstawia wartości LF w pierwszej połowie 2024 roku z uwzględnieniem 2023 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2024 | 89,6% |
| 2023 | 89,8% |

**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 w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku.

| **Narastająco** | **Wartości** |
| --- | --- |
| Polska | -0,2% |
| Europa | 0,6% |
| Świat | 1,4% |

**Tabela 19.2** LF porównanie z IATA

**Wykres 19.3** LF – kwartał – wykres przedstawia wartości LF w drugim kwartale 2024 roku z uwzględnieniem analogicznego okresu 2023 roku.

| **Kwartał** | **Wartości** |
| --- | --- |
| 2024 | 90,3% |
| 2023 | 90,9% |

**Tabela 19.3** LF – kwartał

# Przewoźnicy – udział w rynku

W pierwszym półroczu 2024 roku największy, tj. 33,2% udział w rynku pod względem lotów międzynarodowych miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był Wizz Air (21,3%), a trzecim PLL LOT (16,4%). Podobnie sytuacja przedstawiała się w drugim kwartale.

Największe wzrosty w ruchu międzynarodowym w pierwszej połowie 2024 roku w porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku odnotowali przewoźnicy: Ryanair (+986,3 tys. pasażerów), Wizz Air (+618,4 tys. pasażerów) i Enter Air (+374,3 tys. pasażerów). Względem pierwszej połowy 2019 roku największe wzrosty należały ponownie do Ryanair (+2,6 mln pasażerów), Wizz Air (+1,1 mln pasażerów) oraz Enter Air (+544,8 tys. 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 pierwszej połowie 2024 roku.

| **Przewoźnik** | **Udział** |
| --- | --- |
| Ryanair | 33,20% |
| Wizz Air | 21,33% |
| Polskie Linie Lotnicze LOT | 16,40% |
| Enter Air | 5,84% |
| Lufthansa | 3,99% |
| KLM Royal Dutch Airlines | 2,01% |
| Buzz | 1,55% |
| Pozostali | 15,69% |

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

# Przewoźnicy – modele biznesowe

W pierwszej połowie 2024 roku w Polsce doszło do nieznacznej zmiany struktury udziałów w rynku ruchu międzynarodowego ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego, w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku. Przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w liczbie przewożonych pasażerów o 17,3%, przewoźnicy niskokosztowi o 14,4%, a przewoźnicy czarterowi również odnotowali wzrost o 24,1%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników sieciowych (o 0,1 punktu procentowego), natomiast spadł udział przewoźników niskokosztowych (o 1,1 punktu procentowego). Udział w rynku przewoźników czarterowych wzrósł o 0,9 punktu procentowego. Względem pierwszego półrocza 2019 roku przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w ruchu międzynarodowym o 5,1%, a przewoźnicy niskokosztowi i czarterowi odnotowali wzrosty o odpowiednio 30% i 34,4%.

**Wykres 21.1** Udział w rynku ruchu międzynarodowego wg. modelu biznesowego – wykres przedstawia udział przewozów międzynarodowych w podziale na modele biznesowe, tj. na przewoźników sieciowych, niskokosztowych i czarterowych w pierwszej połowie 2024 roku wraz z uwzględnieniem lat 2023 i 2022.

| Rok | Sieciowi | Niskokosztowi | Czarterowi |
| --- | --- | --- | --- |
| 2024 | 30,4% | 58,9% | 10,8% |
| 2023 | 30,1% | 59,8% | 10,1% |
| 2022 | 29,5% | 60,0% | 10,6% |

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

# Porównanie przewozów LCC i sieciowych

Najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym wśród przewoźników niskokosztowych w pierwszej połowie 2024 roku przewiózł Ryanair (8,3 mln pasażerów, o 986,3 tys. więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku i o 2,6 mln pasażerów więcej niż w pierwszej połowie 2019 roku). W dalszej kolejności znajdował się Wizz Air (5,3 mln pasażerów, +618,4 tys. do 2023 roku i +1,1 mln do 2019 roku), a następnie Norwegian (298,9 tys. pasażerów, +11 tys. do 2023 roku i -138,6 tys. do 2019 roku). W drugim kwartale najwięcej pasażerów obsłużyli przewoźnicy Ryanair (4,8 mln), a następnie Wizz Air (2,8 mln) i Norwegian (202,6 tys.).

W przypadku przewoźników sieciowych zarówno w pierwszym półroczu 2024 roku, jak i w samym drugim kwartale najwięcej pasażerów w ruchu międzynarodowym przewiózł PLL LOT. Przewoźnik obsłużył w pierwszej połowie 2024 roku 4,1 mln pasażerów, a więc o 269,2 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku i o 261,2 tys. pasażerów więcej niż w 2019 roku. W drugim kwartale przewoźnik obsłużył 2,3 mln pasażerów. Kolejnymi przewoźnikami sieciowymi pod względem liczby pasażerów przewiezionych w pierwszej części 2024 roku byli Lufthansa (567,1 tys. pasażerów w półroczu, +171,9 tys. do 2023 r. i -162,9 tys. do 2019 r.) oraz KLM (272 tys. pasażerów w półroczu, +139,7 tys. do 2023 r. i +186,5 tys. do 2019 r.).

**Wykres 22.1** Porównanie dynamiki ruchu międzynarodowego przewoźników LCC i sieciowych – wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu międzynarodowego dla przewoźników niskokosztowych i sieciowych w pierwszej połowie 2024 i 2023 roku.

| **Typ przewoźnika** | **Wartość** |
| --- | --- |
| Sieciowi | 17,29% |
| Niskokosztowi | 14,41% |

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

Wskaźnik S/F w ruchu międzynarodowym dla przewoźników niskokosztowych spadł o 1 punkt procentowy w pierwszej połowie 2024 roku w stosunku do tego samego okresu 2023 roku, ale był wyższy o 1,9 punktów procentowych w stosunku do pierwszej połowy 2019 roku i wyniósł 92,5%. W drugim kwartale S/F spadł o 1,2 punktów procentowych i wzrósł o 1,9 punktów procentowych odpowiednio w stosunku do analogicznych okresów lat 2023 oraz 2019 i wyniósł 94,3%.

Współczynnik LF przewoźników niskokosztowych miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio półrocza i drugiego kwartału 2023 roku: -0,8 punktu procentowego   
i -1 punkt procentowy, podczas gdy dla roku 2019: +2,7 punktów procentowych i +2,4 punktów procentowych Współczynnik LF w ruchu międzynarodowym dla przewoźników niskokosztowych wyniósł w pierwszej połowie 2024 roku 94,4%, a w drugim kwartale 95,8%.

Dla przewoźników sieciowych współczynnik S/F w ruchu międzynarodowym spadł o 0,5 punktu procentowego w pierwszej połowie 2024 roku w stosunku do tego samego okresu 2023 roku, ale wzrósł o 5 punktów procentowych w stosunku do 2019 roku i wyniósł 78,9%. W drugim kwartale S/F spadł o 1 punkt procentowy i wzrósł o 1,7 punktu procentowego odpowiednio w stosunku do drugich kwartałów lat 2023 oraz 2019 i wyniósł 80%.

Współczynnik LF dla przewoźników sieciowych w ruchu międzynarodowym miał następujące dynamiki w stosunku do danych odpowiednio pierwszego półrocza i drugiego kwartału 2023 roku: -0,1 punktu procentowego i -1 punkt procentowy, podczas gdy dla roku 2019: +4,9 punktów procentowych i +0,8 punktu procentowego i wyniósł 82,6% w półroczu oraz 82,3% w drugim kwartale 2024 roku.

**Wykres 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF w ruchu międzynarodowym dla przewoźników LCC i sieciowych – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF w ruchu międzynarodowym dla przewoźników niskokosztowych i sieciowych w pierwszej połowie 2024 i 2023 roku.

| **Typ przewoźnika** | **Wartość** |
| --- | --- |
| Sieciowi | -0,05% |
| Niskokosztowi | -0,82% |

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

# Spis wykresów

[**Wykres 3.1** Liczba pasażerów (mln) – narastająco 7](#_Toc178664817)

[**Wykres 4.1** Liczba pasażerów (mln) – kwartał 8](#_Toc178664818)

[**Wykres 5.1** Liczba operacji (tys.) – narastająco 9](#_Toc178664819)

[**Wykres 6.1** Liczba operacji (tys.) – kwartał 10](#_Toc178664820)

[**Wykres 7.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – narastająco – 11](#_Toc178664821)

[**Wykres 8.1** Ilość cargo „on board” (tys. ton) – kwartał 12](#_Toc178664822)

[**Wykres 9.1** Dynamika ruchu 2024 vs. 2023 13](#_Toc178664823)

[**Wykres 9.2** Dynamika ruchu 2024 vs. 2022 13](#_Toc178664824)

[**Wykres 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie 14](#_Toc178664825)

[**Wykres 10.1** Dynamika całego rynku 15](#_Toc178664826)

[**Wykres 10.2** Dynamika WAW 16](#_Toc178664827)

[**Wykres 10.3** Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów – 17](#_Toc178664828)

[**Wykres 10.4** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów 18](#_Toc178664829)

[**Wykres 10.5** Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco – 19](#_Toc178664830)

[**Wykres 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał –. 21](#_Toc178664831)

[**Wykres 11.1** Przewozy międzynarodowe 23](#_Toc178664832)

[**Wykres 12.1** Przewozy krajowe 24](#_Toc178664833)

[**Wykres 13.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – narastająco 25](#_Toc178664834)

[**Wykres 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco 25](#_Toc178664835)

[**Wykres 14.1** Liczba pasażerów regularnych (mln) – kwartał 26](#_Toc178664836)

[**Wykres 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał 27](#_Toc178664837)

[**Wykres 15.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – narastająco 28](#_Toc178664838)

[**Wykres 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco 28](#_Toc178664839)

[**Wykres 16.1** Liczba pasażerów czarterowych (mln) – kwartał 29](#_Toc178664840)

[**Wykres 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał 30](#_Toc178664841)

[**Wykres 17.1** RPKM (mln) – narastająco 31](#_Toc178664842)

[**Wykres 17.2** RPKM porównanie z IATA 31](#_Toc178664843)

[**Wykres 17.3** RPKM (mln) – kwartał 32](#_Toc178664844)

[**Wykres 18.1** ASKM (mln) – narastająco 32](#_Toc178664845)

[**Wykres 18.2** ASKM porównanie z IATA 33](#_Toc178664846)

[**Wykres 18.3** ASKM (mln) – kwartał 33](#_Toc178664847)

[**Wykres 19.1** LF – narastająco 34](#_Toc178664848)

[**Wykres 19.2** LF porównanie z IATA 35](#_Toc178664849)

[**Wykres 19.3** LF – kwartał – 35](#_Toc178664850)

[**Wykres 20.1** Udział w rynku wg liczby przewiezionych pasażerów w ruchu międzynarodowym 36](#_Toc178664851)

[**Wykres 21.1** Udział w rynku ruchu międzynarodowego wg. modelu biznesowego 37](#_Toc178664852)

[**Wykres 22.1** Porównanie dynamiki ruchu międzynarodowego przewoźników LCC i sieciowych 38](#_Toc178664853)

[**Wykres 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF w ruchu międzynarodowym dla przewoźników LCC i sieciowych 39](#_Toc178664854)

# Spis tabel

[**Tabela 3.1** Liczba pasażerów – narastająco 7](#_Toc178664997)

[**Tabela 4.1** Liczba pasażerów – kwartał 8](#_Toc178664998)

[**Tabela 5.1** Liczba operacji – narastająco 9](#_Toc178664999)

[**Tabela 6.1** Liczba operacji – kwartał 10](#_Toc178665000)

[**Tabela 7.1** Ilość cargo „on board” (ton) – narastająco 11](#_Toc178665001)

[**Tabela 8.1** Ilość cargo „on board” (ton) – kwartał 12](#_Toc178665002)

[**Tabela 9.1** Dynamika ruchu 2024 vs. 2023 13](#_Toc178665003)

[**Tabela 9.2** Dynamika ruchu 2024 vs. 2022 13](#_Toc178665004)

[**Tabela 9.3** Miesięczne przewozy pasażerskie 15](#_Toc178665005)

[**Tabela 10.1** Dynamika całego rynku 15](#_Toc178665006)

[**Tabela 10.2** Dynamika WAW 16](#_Toc178665007)

[**Tabela 10.3** Dynamika portów obsługujących 1-10 mln pasażerów 17](#_Toc178665008)

[**Tabela 10.4** Dynamika portów obsługujących poniżej 1 mln pasażerów 18](#_Toc178665009)

[**Tabela 10.5** Zmiana przewozów pasażerskich 20](#_Toc178665010)

[**Tabela 10.6** Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał 21](#_Toc178665011)

[**Tabela 11.1** Przewozy międzynarodowe 23](#_Toc178665012)

[**Tabela 12.1** Przewozy krajowe 24](#_Toc178665013)

[**Tabela 13.1** Liczba pasażerów regularnych – narastająco 25](#_Toc178665014)

[**Tabela 13.2** Dynamika ruchu regularnego – narastająco 25](#_Toc178665015)

[**Tabela 14.1** Liczba pasażerów regularnych – kwartał 26](#_Toc178665016)

[**Tabela 14.2** Dynamika ruchu regularnego – kwartał 27](#_Toc178665017)

[**Tabela 15.1** Liczba pasażerów czarterowych – narastająco 28](#_Toc178665018)

[**Tabela 15.2** Dynamika ruchu czarterowego – narastająco 28](#_Toc178665019)

[**Tabela 16.1** Liczba pasażerów czarterowych – kwartał 30](#_Toc178665020)

[**Tabela 16.2** Dynamika ruchu czarterowego – kwartał 30](#_Toc178665021)

[**Tabela 17.1** RPKM (mln) – narastająco 31](#_Toc178665022)

[**Tabela 17.2** RPKM porównanie z IATA 31](#_Toc178665023)

[**Tabela 17.3** RPKM (mln) – kwartał 32](#_Toc178665024)

[**Tabela 18.1** ASKM (mln) – narastająco 33](#_Toc178665025)

[**Tabela 18.2** ASKM porównanie z IATA 33](#_Toc178665026)

[**Tabela 18.3** ASKM (mln) – kwartał 33](#_Toc178665027)

[**Tabela 19.1** LF – narastająco 34](#_Toc178665028)

[**Tabela 19.2** LF porównanie z IATA 35](#_Toc178665029)

[**Tabela 19.3** LF – kwartał 35](#_Toc178665030)

[**Tabela 20.1** Udział w rynku wg liczby przewiezionych pasażerów w ruchu międzynarodowym 36](#_Toc178665031)

[**Tabela 21.1** Udział w rynku ruchu międzynarodowego wg modelu biznesowego 37](#_Toc178665032)

[**Tabela 22.1** Porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC i sieciowych 38](#_Toc178665033)

[**Tabela 22.2** Porównanie zmian punktów procentowych LF w ruchu międzynarodowym dla przewoźników LCC i sieciowych 39](#_Toc178665034)

1. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report June, Q2 & H1 2024 [↑](#footnote-ref-1)
2. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report June, Q2 & H1 2024 [↑](#footnote-ref-2)
3. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report June, Q2 & H1 2024 [↑](#footnote-ref-3)
4. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report June, Q2 & H1 2024 [↑](#footnote-ref-4)
5. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report June, Q2 & H1 2024 [↑](#footnote-ref-5)
6. Źródło: ACI Europe Airport Traffic Report June, Q2 & H1 2024 [↑](#footnote-ref-6)
7. Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis June 2024 [↑](#footnote-ref-7)
8. Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis June 2024 [↑](#footnote-ref-8)
9. Źródło: IATA Air Passenger Market Analysis June 2024 [↑](#footnote-ref-9)