



Rynek lotniczy w Polsce w 2021 roku (Komunikat nr 4/2022 Instytutu Turystyki SGTiH Vistula)

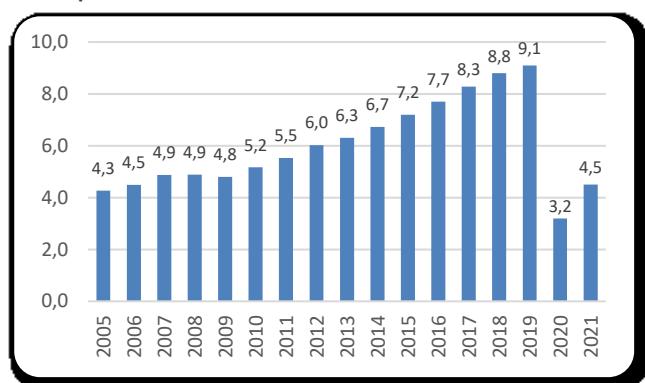
I. Informacje o źródłach danych

Źródłem danych w niniejszym komunikacie są zestawienia sporządzone w kwietniu 2022 roku, zaktualizowane i opublikowane w wersji elektronicznej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w maju 2022 roku oraz raport *Analiza przewozów w polskich portach lotniczych w roku 2020 z maja 2021 roku*. Informacje o sytuacji na rynku międzynarodowym pochodzą z raportu IATA *Air Passenger Market Analysis* z grudnia 2021 roku oraz raportów i informacji prasowych ACI (Airport Council International) *Europe's airport 2020 passenger traffic back to 1995 levels* z 21 lutego 2021 roku oraz informacji *The top 10 busiest airports in the world, Traffic Forecast & Financial Impact Revised 2021 & Medium-Term Forecast* z 21 kwietnia 2021 roku.

II. Międzynarodowy pasażerski ruch lotniczy

Według danych ACI światowy pasażerski ruch lotniczy w 2021 roku zwiększył się o 25% w stosunku do 2020 roku, ale nadal był mniejszy o 50% w stosunku do 2019 roku. Według ACI pasażerski ruch lotniczy może wrócić do poziomu z 2019 roku dopiero w 2025 roku.

Rys.1. Ruch pasażerski na lotniskach świata w latach 2005-2020 w mld pasażerów



Źródło: ACI, *World Airport Traffic Report, 2005-2020, Press 2022*

Tab. 1. Ranking portów lotniczych na świecie na podstawie międzynarodowego ruchu pasażerskiego w mln w 2021 roku

Miejsce w rankingu			Port lotniczy	2021	Zmiana w % do 2019
2021	2020	2019			
1	1	1	Dubai	29,1	-66,3
2	6	14	Istanbul	26,5	-33,1
3	2	3	Amsterdam	25,5	-64,4
4	5	8	Frankfurt	22,7	-64,0
5	4	6	Paris (CDG)	22,6	-67,6
6	7	15	Doha	17,7	-54,4
7	3	2	London (LHR)	17,6	-76,8
8	31	26	Antalya	17,1	-40,3
9	10	11	Madrid	15,3	-65,9
10	28	61	Cancún	13,3	-19,7

Źródło: ACI, maj 2022

Na koniec maja 2022 roku ACI Europe zrewidowało w górę swoje prognoza ruchu pasażerskiego na rok 2022 i dalsze lata. W ciągu całego roku 2022 roku ruch w europejskich portach lotniczych zmniejszy się o 22% poniżej poziomów z 2019 r. Poprzednia prognoza opublikowana w październiku ubiegłego roku mówiła o spadku ruchu o 32%. ACI uważa, że pełny powrót do wielkości sprzed pandemii jest teraz oczekiwany w 2024, a nie w 2025 roku.

W pełnym scenariuszu bazowym w 2022 roku europejskie porty lotnicze nadal będą miały o 540 milionów pasażerów mniej niż w 2019 r. co spowoduje że skumulowana od początku pandemii strata wyniesie 3,7 miliarda pasażerów.

Według szacunków IATA liczba pasażerokilometrów (RPK) w 2020 roku zmniejszyła się o 65,9%, a w 2021 roku o 58,4% w stosunku do 2019 roku. Jednocześnie w tych samych latach liczba dostępnych miejsc na kilometr (ASK – Available Seat Kilometer) spadła odpowiednio o 56,5% i 48,8%. Najwyższe spadki IATA notuje w rejonie Azji i Pacyfiku.

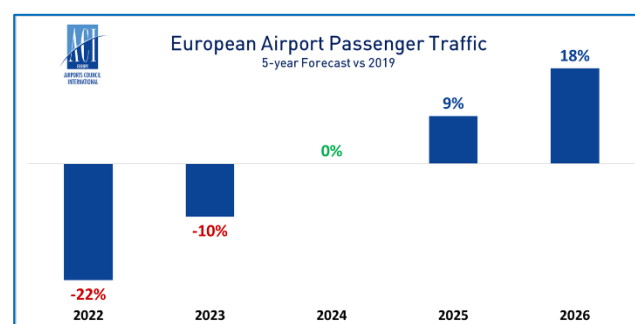
Globalne wykorzystanie miejsc w samolotach (load factor) w 2020 roku wyniosło 64,8% i było niższe o 17,8 punktów procentowych niż w 2019 roku. Nieco lepszy był 2021 rok, kiedy to wykorzystanie miejsc wzrosło do 74,3%.

Szacuje się, że światowe przychody portów lotniczych w 2021 w stosunku do przychodów w 2019 roku były niższe o 83,1 mld USD to jest o 48,9% niższe niż w 2019 roku.

Mówiąc o przychodach europejskich portów lotniczych należy podkreślić, że przychody w 2020 roku były o 30 miliardów euro niższe niż w 2019 roku; co oznacza spadek rocznych przychodów o ponad 60% (w ruchu pasażerskim spadek wyniósł 70%). W 2021 roku w stosunku do 2019 roku spadek ten szacuje się na 29,0 mld euro.

Brak jest jeszcze szczegółowych prognoz ruchu w europejskich portach lotniczych po 2021 roku, ale można już przedstawić wstępną prognozę ACI w której porównano przewidywane procentowe zmiany ruchu lotniczego w stosunku do ruchu pasażerskiego w europejskich portach lotniczych w 2019 roku.

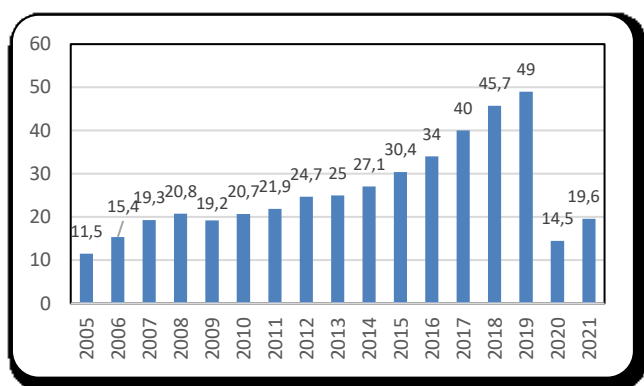
Rys. 2. Prognoza ruchu lotniczego na świecie do 2026 roku



III. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2005-2021 w mln.

Według danych ULC od 2009 roku pasażerski ruch lotniczy w lotach regularnych i czarterowych w polskich portach lotniczych systematycznie rósł, aby w 2019 roku osiągnął 49 mln pasażerów. Pandemia i ograniczenia w ruchu lotniczym w latach 2020-2021 spowodowały spadek ruchu lotniczego w polskich portach lotniczych o 70,3% w 2020 i o 60,0% w 2021 w stosunku do ruchu w 2019 roku.

Rys. 3. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2005-2021 w mln



Tab. 2. Krajowy i międzynarodowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2019-2021 w tys.

Nazwa portu	2021	2020	2019
Chopina w Warszawie	7445,5	5473,2	18844,6
Kraków – Balice	3066,0	2589,0	8402,9
Katowice – Pyrzowice	2311,6	1437,9	4843,7
Gdańsk im. L. Wałęsy	2140,5	1697,4	5361,1
Warszawa / Modlin	1455,3	870,8	3104,3
Wrocław – Strachowice	1409,1	1003,1	3543,4
Poznań – Ławica	1045,8	652,8	2372,2
Rzeszów – Jasionka	253,2	234,4	769,3
Szczecin – Goleniów	181,8	185,8	580,5
Lublin	107,4	123,5	356,0
Bydgoszcz	95,1	124,5	413,5
Łódź	69,3	75,3	241,7
Olsztyn-Mazury	47,0	61,1	147,4
Zielona Góra – Babimost	20,6	19,3	33,1
Polska razem	19648,2	14548,1	49013,7

Uwaga: dane nie uwzględniają pasażerów w ruchu tranzytowym oraz G.A.

Należy podkreślić, że jeśli w 2020 roku pasażerski ruch lotniczy zmniejszył się o 70,3% to w 2021 roku zwiększył się o 35,1% w stosunku do 2020 roku ale nadal był mniejszy o 59,9% w stosunku do 2019 roku.

IV. Międzynarodowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w lotach regularnych w latach 2019-2021 w mln.

W 2020 roku w stosunku do 2019 roku w ruchu regularnym odnotowano spadek o 69,9% a w 2021 roku o 58,0%. Największy spadek liczby pasażerów w lotach regularnych w roku 2021 w porównaniu z 2019 rokiem odnotowano w połączeniach z Izraelem (o 81,6%), a następnie z Austrią (76,0%) i Wielką Brytanią (o 74,4).

Tab 3. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych według krajów w międzynarodowym ruchu regularnym w latach 2019, 2020 i 2021 w tys.

Nazwa kraju	2021	2020	2019	2021/2019
1. Wielka Brytania	2117,6	2980,0	8286,7	-74,4
2. Niemcy	1369,2	1252,8	4760,7	-71,2
3. Włochy	1200,0	779,9	2640,3	-54,5
4. Ukraina	1069,1	652,7	2032,5	-47,4
5. Hiszpania	1056,3	501,3	1811,7	-41,7
6. Grecja	832,3	367,0	731,3	13,8
7. Norwegia	781,7	721,9	2380,1	-67,2
8. Holandia	755,3	672,4	1749,6	-56,8
9. Francja	620,5	414,4	1492,3	-58,4
10. Szwecja	531,4	377,7	1456,9	-63,5
11. Irlandia	496,3	410,9	1024,9	-51,6
12. USA	316,7	150,4	708,9	-55,3
13. Turcja	313,2	94,9	334,0	-6,2
14. Dania	262,6	236,7	873,8	-69,9
15. Bułgaria	252,3	130,5	211,0	19,6
16. Portugalia	240,9	95,3	474,9	-49,3
17. Szwajcaria	228,6	164,9	601,4	-62,0
18. Cypr	215,1	86,1	219,3	-1,9
19. Belgia	207,4	245,0	858,6	-75,8
20. Chorwacja	203,1	86,5	216,0	-6,0
Razem świat	15218,8	12022,2	39925,9	-61,9

Zajmijmy się teraz danymi dotyczącymi miast będących najczęściej miejscami docelowymi w 2021 roku. Warto podkreślić, że w tym roku kolejność zajmowanych miejsc niewiele różniła się miejsc zajmowanych w 2020 roku.

Spadki liczby pasażerów połączeń regularnych kształtowały się między 57,3% (Eindhoven) do 79,3 (Monachium). Tradycyjnie najwięcej połączeń z Polską miał Londyn. Spadek liczby podróży na tej trasie wyniósł 65,7%

Tab. 4. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych według miast docelowych w międzynarodowym ruchu regularnym w latach 2019, 2020 i 2022 w tys.

Nazwa miasta	2021	2020	2019	2021/2019
1. Londyn	1245,7	1659,5	4834,6	-74,2
2. Kijów	573,2	345,1	1165,8	-50,8
3. Oslo	566,7	462	1565,9	-63,8
4. Frankfurt	534,3	430,1	1615,3	-66,9
5. Paryż	501,5	306,7	1016,2	-50,6
6. Amsterdam	483,8	336,1	961,7	-49,7
7. Dublin	427,9	325,2	806,1	-46,9
8. Sztokholm	369,2	243,8	921,4	-59,9
9. Monachium	336,7	244,1	1178,7	-71,4
10. Mediolan	323,7	215,1	816,7	-60,4
11. Eindhoven	271,5	336,3	787,9	-65,5
12. Barcelona	254,7	133,1	553	-53,9
13. Lwów	247,7	123,8	469,6	-59,0
14. Dortmund	234,8	221,1	539,2	-56,5
15. Rzym	220,4	214,3	670,4	-67,1
16. Bruksela	207,4	244,7	846,1	-75,5
17. Kopenhaga	197,5	194,4	691,4	-71,4
18. Zurych	182,4	124,4	426,6	-57,2
19. Burgas	177,2	86,9	-	--
20. Ateny	160,1	104,1	390,3	-59,0

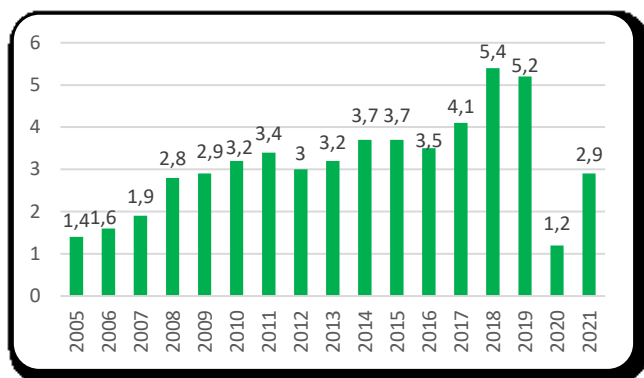


V. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w lotach czarterowych

Po apogeum w 2018 roku (5,4 mln pasażerów) i lekkim spadku w 2019 roku (o 3,7%) w 2020 roku w stosunku do 2019 roku w ruchu czarterowym odnotowano spadek o 76,9%. W 2021 roku w stosunku do 2020 roku odnotowano wzrost o 152,0%, a w stosunku do 2019 roku spadek o 43,5%.

Należy jednak podkreślić, że lata 2018 i 2019 to były najlepsze lata touroperatorów oferujących loty czarterowe.

Rys. 5. Czarterowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2005-2021 w mln



W 2021 roku najczęściej odwiedzanym krajem była Turcja, chociaż i tu zanotowano spadek podróży o 34,0% w stosunku do 2019 roku. Na drugim miejscu była Grecja ze spadkiem o 47,3%, a na trzecim Egipt ze spadkiem o 18,5%. Największy spadek podróży czarterowych w 2021 w stosunku do 2019 roku odnotowano na kierunku Zjednoczonych Emiratów Arabskich (86,0%), kubańskim (84,7%) oraz kenijskim (83,1%).

Największy spadek podróży na kierunkach europejskich odnotowano we Włoszech (77,2%)

Tab. 4. Najczęściej odwiedzane kraje w ruchu czarterowym w latach 2019-2021 w tys.

Nazwa miasta	2021	2020	2019	2021/2019
1. Turcja	876,7	186,2	1328,2	-34,0%
2. Grecja	659,7	263,6	1251	-47,3%
3. Egipt	431,1	154,9	528,7	-18,5%
4. Hiszpania	252,5	136,1	517,6	-51,2%
5. Bułgaria	126,3	90,8	478,7	-73,6%
6. Rep. Dominikańska	116,8	17,1	40,8	186,3%
7. Albania	82,6	21,8	97,1	-14,9%
8. Tunezja	63,6	24,3	187,6	-66,1%
9. Meksyk	51,6	9,9		
10. Portugalia	41,5	9,6	79	-47,5%
11. Tanzania	34	14,2	29,7	14,5%
12. Cypr	28,3	9,8	72,9	-61,2%
13. Zielony Przylądek	27,5	5,7		
14. Włochy	21,7	7,9	95,1	-77,2%
15. Malediwy	20,7	0		
16. Zjedn. Emiraty Arabs.	5,5	10,5	39,3	-86,0%
17. Francja	5,4	7	12,4	-56,5%
18. Kuba	4,4	17,3	28,8	-84,7%
19. Kenia	4,1	11,8	24,2	-83,1%
20. Wielka Brytania	3,6	33,2	14,6	-75,3%

Aby podsumować loty czarterowe warto wskazać na najczęściej odwiedzane miasta w latach 2019-2021. W 2019 roku najliczniej odwiedzanym miastem była Antalya, a następnie Burgas, Hurgarda, Heraklion i Bodrum. A jak wyglądał ranking miast w 2021 roku?

Tab. 5. Najczęściej odwiedzane miasta w ruchu czarterowym w latach 2019-2021 w tys.

Nazwa miasta	2021	2020	2019	2020/2019
1. Antalya	677,4	150,1	1005,5	-32,6%
2. Hurgada	218,0	83,2	289,7	-24,7%
3. Marsa Alam	186,1	52,1	149,9	24,1%
4. Rodos	158,6	63,4	203,9	-22,2%
5. Bodrum	143,9	28,2	214,9	-33,0%
6. Heraklion	134,0	61,4	229,7	-41,7%
7. Zakintos	123,7	59,9	214,8	-42,4%
8. Kos	90,1	28,2	146,7	-38,6%
9. Tirana	82,6	21,8	97,1	-14,9%
10. Korfu	72,4	18,0	148,3	-51,2%
11. Fuerteventura	72,0	30,1	89,1	-19,2%
12. Burgas	68,6	65,2	322,5	-78,7%
13. Punta Cana	64,5	13,1		
14. Warna	57,2	25,3	155,9	-63,3%
15. Palma de Mallorca	56,4	23,9	112,7	-50,0%
16. Sosua	52,3	4,0		
17. Cancun	51,7	9,9		
18. Chania	49,4	20,2	147,0	-66,4%
19. Izmir	43,1	3,3		
20. Teneryfa	35,4	35,4	92,7	-61,8%

W stosunku do 2019 w 2021 roku najwięcej straciło Burgas (-78,7%), Chania (-66,4%) oraz Warna (-63,3%). Natomiast w czołówce miast nastąpiły tylko niewielkie przesunięcia.

VI. Krajowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych

Krajowy pasażerski ruch lotniczy w polskich portach lotniczych w 2021 roku wyniósł 1,5 mln pasażerów i był o 65,4% niższy niż w 2019 roku, przy czym największy spadek (o 74,3%) odnotowano w Poznaniu-Ławicy.

Tabela 6. Krajowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2019-2020 w tys.

Nazwa portu	2021	2020	2019	2021/2019
Chopina w Warszawie	607,7	612,4	1758,3	-65,4
Kraków – Balice	223,5	172,8	525,6	-57,5
Gdańsk im. L. Wałęsy	189,4	154,9	429,0	-55,9
Wrocław – Strachowice	141,3	116,2	348,3	-59,4
Rzeszów – Jasionka	90,2	81,5	217,0	-58,4
Szczecin – Goleniów	89,3	73,1	216,8	-58,8
Poznań – Ławica	51,8	61,8	201,3	-74,3
Katowice – Pyrzowice	40,4	41,9	151,0	-73,3
Olsztyn-Mazury	19,4	5,7	6,6	192,6
Zielona Góra – Babimost	14,7	19,3	27,8	-47,3
Lublin	10,7	10,6	37,0	-71,0
Bydgoszcz	9,9	8,3	6,7	-49,5
Łódź	0,2	0	0	100,0
Warszawa / Modlin	0	0,2	0,2	-98,9
Radom – Sadków	0	0	0	0
Suma	1488,4	1358,7	3925,5	-65,4%



VII. Przewoźnicy w polskich portach lotniczych¹

W 2021 roku przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek w liczbie przewożonych pasażerów o 62%, przewoźnicy niskokosztowi o 61%, a przewoźnicy czarterowi o 44%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników niskokosztowych, natomiast spadł udział przewoźników sieciowych i przewoźników czarterowych.

Największy, tj. ponad 25% udział w rynku miały nadal dwaj przewoźnicy PLL LOT i Ryanair. Trzecim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był Wizz Air. Ze względu na sytuację, niewielkie wzrosty w całym roku odnotowali tylko przewoźnicy, którzy nie mieli w roku 2019 dużej liczby pasażerów.

Rys. 6. Udział w rynku wg. wielkości przewozów pasażerów w lotach regularnych i czarterowych w 2020 roku w %

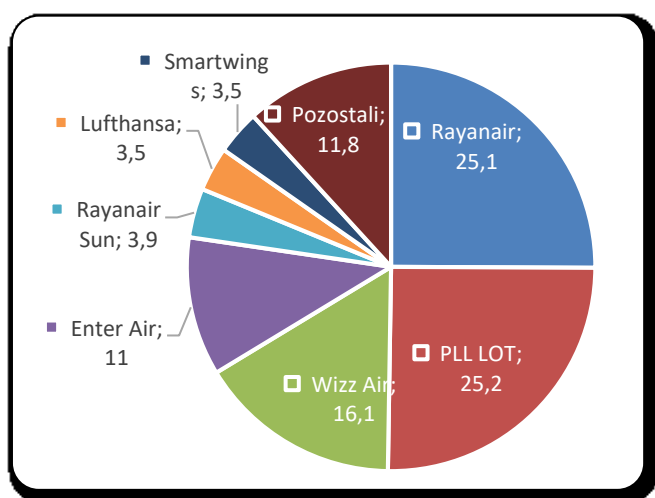


Tabela 7. Liczba pasażerów według przewoźników obsługujących w krajowym i międzynarodowym ruchu czarterowym w tys.

Przewoźnik	2021	2020	2019	2020/2019
1. Enter Air	914,7	381,0	1544,1	-40,8
2. Ryanair Sun	548,9	176,4	957,7	-42,7
3. Smartwings	488,9	153,8	899,6	-45,7
4. LOT Polish Airlines	390,5	161,3	262	49,0
5. Blue Panorama Airlines	187,6	67,9	230,6	-18,6
6. FreeBird Airline	132,6	0,0	0,0	0,0
7. FlyEgipt	84,5	1,4	4,3	1865,1
8. Nouvelair Tunisie	46,0	15,7	106,1	-56,6
9. Corendon Airlines	33,4	13,5	96,2	-65,3
10. SunExpress	30,9	3,7	80,7	-61,7
11. AMC Aviation	15,0	36,2	73,9	-79,7
12. AMC Airlines	15,0	22,2	3,6	316,7
13. Wideroe's Elyveselskap	13,3	6,0	0,0	0,0
14. Aegean Airlines	10,7	8,7	34,4	-68,9
15. Eur. Air Charter	7,9	3,1	94,5	-91,6
16. Ryanair	4,8	10	12,4	-61,3

W 2021 w polskich lotach czarterowych operowało ponad 30 przewoźników przewożąc 2,9 mln pasażerów. Z wymienionych w tabeli przewoźników warto zwrócić uwagę na FlyEgipt i AMC

Airlines, który w 2021 roku znacznie zwiększył liczbę przewiezionych pasażerów. Warto wymienić też Wideroe's Flyveselskap (13,3 tys. pasażerów w 2021 roku), który praktycznie nie występował w roku 2019. Warto też zwrócić uwagę na przewoźnika który w 2021 roku odnotował największy spadek w porównaniu z 2019 rokiem. Jest nim European. Air Charter (dawniej Bulgarian Air Charter).

Przechodząc do przewoźników w ruchu regularnym warto zwrócić uwagę na przewoźników notujących w 2020 roku spadki znacznie większe od przeciętnych. Należą do nich: Ukraine International Airlines, Finnair i Aeroflot-Russian Airlines.

Tabela 8. Liczba pasażerów według przewoźników obsługujących w krajowym i międzynarodowym ruchu regularnym w latach 2019-2020 w tys.

Przewoźnik	2021	2020	2019	2020/2019
1. Ryanair	5689,8	3911,5	11971	-52,5
2. LOT Polish Airlines	4395,6	3585,5	11792,7	-62,7
3. Wizz Air	3309,5	3354,8	9487	-65,1
4. Enter Air	800,3	273,2	917	-12,7
5. Lufthansa	753,4	562,1	2345,2	-67,9
6. KLM Royal Dutch Airlin.	415,4	264	665,6	-37,6
7. EasyJet	138,6	237	1043,3	-86,7
8. Air France	127	95,2	369	-65,6
9. Norwegian Air Shuttle	120,3	157,8	894	-86,5
10. SAS	106,3	96,2	433,4	-75,5
11. Swiss Intern. Air Lines	106,3	67,3	295,9	-64,1
12. Turkish Airlines (THY)	91,9	34,1	96,9	-5,2
13. Emirates	87,1	61,1	235,8	-63,1
14. SAS	69,2	96,2	433,4	-84,0
15. Austrian Airlines	63,7	42,6	206,1	-69,1
16. TAP Portugal	58,8	26	119,7	-50,9
17. Qatar Airways	56,7	81,2	275,7	-79,4
18. British Airways	52,8	93,7	315,5	-83,3
19. Aegean Airlines	47,3	29,9	110,8	-57,3
20. Smartwings	45,8	22,5		
21. Finnair	38,2	37,4	268,8	-85,8
22. Flydubai	37,8	19,9		
23. Belavia	34,1	31,4	68,8	-50,4
24. Eurowings	33,3	36,9	160,1	-79,2
25. Aeroflot-Russian Airl.	22,5	41,9	219,2	-89,7
Pozostali przewoźnicy	34,5	116,3	1115,3	-96,9
LCC	9372,3	7816,7	24117,3	-61,1
Razem przewoźnicy	16699,1	13375,7	43840,2	-61,9

Warszawa, 12 czerwca 2022

dr Krzysztof Łopaciński

Komunikaty Instytutu Turystyki SGTiH „Vistula” są dostępne również w wersji elektronicznej na stronie Instytutu <https://www.vistulahospitality.edu.pl/nauka-i-badania/instytut-turystyki/biblioteka/raporty-wlasne>

¹ Niniejszy rozdział powstał na podstawie raportu ULC <https://www.ulc.gov.pl/pl/publikacje/statystyki-i-analzy>

