



Rynek lotniczy w Polsce w 2022 roku (Komunikat nr 1/2023 Instytutu Turystyki SGTiH Vistula)

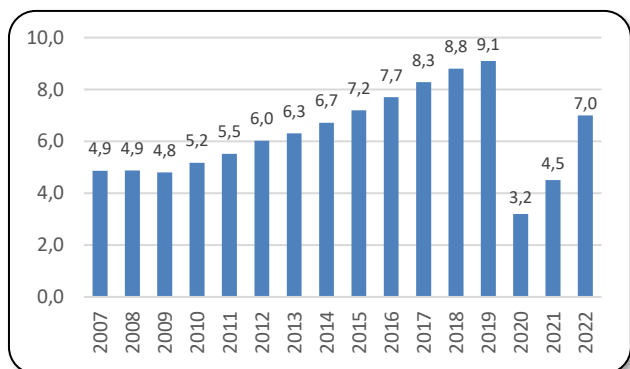
I. Informacje o źródłach danych

Źródłem danych w niniejszym komunikacie są zestawienia sporządzone w kwietniu 2023 roku, zaktualizowane i opublikowane w wersji elektronicznej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w maju 2023 roku oraz raport *Analiza przewozów w polskich portach lotniczych w 2022 roku* z marca 2023 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) *ACI World traffic data reveals the busiest airports on the planet in 2022* z kwietnia 2023 roku oraz *The top 10 busiest airports in the world, The impact of COVID-19 on airports—and the path to recovery* z lutego 2023 roku.

II. Międzynarodowy pasażerski ruch lotniczy

Według danych ACI światowy pasażerski ruch lotniczy w 2022 roku zwiększył się o 53,5% w stosunku do 2021 roku, ale nadal był mniejszy o 26,2% w stosunku do 2019 roku. Według ACI pasażerski ruch lotniczy może wrócić do poziomu z 2019 roku w 2025 roku.

Rys.1. Ruch pasażerski na lotniskach świata w latach 2007-2022 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 2022 roku

Miejsce w rankingu	2022	2021	2019	Port lotniczy	2022	Zmiana w % do 2019
1	1	1	1	Dubaj (DXB)	68,1	-23,5
2	7	2	2	London (LHR)	58,2	-23,4
3	3	3	3	Amsterdam (AMS)	52,5	-26,8
4	5	6	6	Paryż (CDG)	51,8	-25,9
5	2	14	14	Stambuł (IST)	48,5	-22,6
6	4	8	8	Frankfurt (FRA)	44,8	-29,0
7	9	11	11	Madryt (MAD)	36,2	-19,3
8	6	15	15	Doha (DOH)	35,7	-7,9
9	95	7	7	Singapur (SIN)	31,9	-52,8
10	55	13	13	London (LGW)	13,3	-30,1

Źródło: ACI, maj 2023

Na koniec maja 2022 roku ACI Europe zrewidowało w górę swoje prognozy ruchu pasażerskiego na rok 2023 i dalsze lata. W ciągu całego roku 2023 roku ruch w europejskich portach lotniczych zmniejszy się o 22,7% 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 2025, a nie w 2024 roku jak prognozowano w 2022 roku.

W pełnym scenariuszu bazowym w 2023 roku europejskie porty lotnicze nadal będą miały o 220 milionów pasażerów mniej niż w 2019 r. co spowoduje, że skumulowana od początku pandemii strata wyniesie 3,9 miliarda pasażerów.

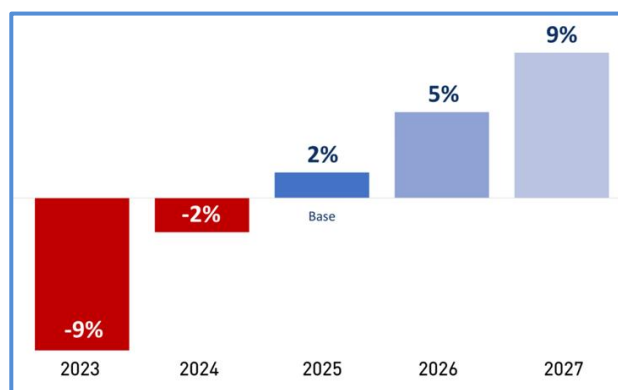
Mówiąc o przychodach portów lotniczych IATA spodziewa się, że w 2023 roku światowa branża lotnicza wykaże zysk w wysokości 4,6 mld USD przy przychodach na poziomie 779 mld USD podczas gdy w 2022 roku straty branży IATA oszacowała na 6,9 mld USD.

Rys. 2. Prognoza ruchu lotniczego na świecie do 2027 roku w mld pasażerów



Źródło: ACI World

Rys. 3. Prognoza zmian ruchu lotniczego w Europie do 2027 roku w stosunku do roku w 2019 rok w procentach



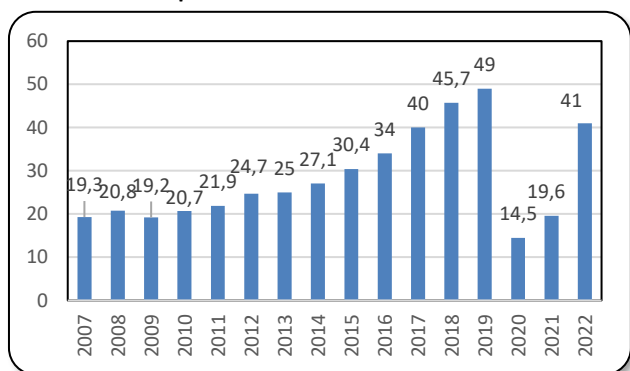
Źródło: ACI Europe



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 o 60,0% w 2021 w stosunku do ruchu w 2019 roku.

Rys. 3. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2006-2022 w mln pasażerów.



Tab. 2. Krajowy i międzynarodowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2019-2022 w tys.

Nazwa portu	2022	2021	2019
Warszawa im. F. Chopina	14389,1	7445,5	18844,6
Kraków – Balice	7386,5	3066,0	8402,9
Katowice – Pyrzowice	4406,2	2311,6	4843,7
Gdańsk im. L. Wałęsy	4559,5	2140,5	5361,1
Warszawa / Modlin	3124,9	1455,3	3104,3
Wrocław – Strachowice	2868,0	1409,1	3543,4
Poznań – Ławica	2243,3	1045,8	2372,2
Rzeszów – Jasionka	683,3	253,2	769,3
Szczecin – Goleniów	419,9	181,8	580,5
Lublin	328,5	107,4	356,0
Bydgoszcz	247,0	95,1	413,5
Łódź	179,9	69,3	241,7
Olsztyn-Mazury	111,3	47,0	147,4
Zielona Góra – Babimost	41,5	20,6	33,1
Polska razem	40989,1	19648,2	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% w stosunku do 2019 roku to w 2021 roku zwiększył się o 35,1% w stosunku do 2020 roku, a w 2022 roku o 108,6% w stosunku do 2021 roku, ale nadal był mniejszy o 16,4% w stosunku do 2019 roku.

IV. Międzynarodowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w lotach regularnych w latach 2019-2022 w mln.

W 2022 roku w stosunku do 2019 roku w ruchu regularnym odnotowano spadek o 17,9%. Największy spadek liczby pasażerów w lotach regularnych w roku 2022 w porównaniu z 2019 rokiem odnotowano w połączeniach z Belgią (o 43,9%), a następnie z Izraelem (42,4%) i Niemcami (o 36,8%).

Tab. 3. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych według krajów w międzynarodowym ruchu regularnym w latach 2019, 2021 i 2022 w tys.

Nazwa kraju	2022	2021	2019	2022/2019
1. Wielka Brytania	6283,1	2117,6	8286,7	-24,2
2. Włochy	3052,6	1200,0	2640,3	+15,6
3. Niemcy	3007,3	1369,2	4760,7	-36,8
4. Hiszpania	2016,2	1056,3	1811,7	+11,3
5. Norwegia	1999,3	781,7	2380,1	-16,0
6. Holandia	1517,1	755,3	1749,6	-13,3
7. Francja	1362,9	620,5	1492,3	-8,7
8. Szwecja	1224,5	531,4	1456,9	-16,0
9. Irlandia	943,7	496,3	1024,9	-7,9
10. Grecja	887,7	832,3	731,3	+21,4
11. Dania	825,3	262,6	873,8	-5,6
12. USA	693,7	316,7	708,9	-2,1
13. Turcja	561,1	313,2	334,0	+68,0
14. Austria	512,7	130,2	542,2	-5,4
15. Belgia	481,7	207,4	858,6	-43,9
16. ZEA	452,8	151,8	355,4	+27,4
17. Izrael	448,5	90,7	779,1	-42,4
18. Szwajcaria	427,9	228,6	601,4	-28,8
19. Portugalia	419,7	240,9	474,9	-11,6
20. Cypr	397,5	215,1	219,3	-
Razem świat	32772,4	15218,8	39925,9	-17,9

Zajmijmy się teraz danymi dotyczącymi miast będących najczęściej miejscami docelowymi w 2022 roku. Warto podkreślić, że w tym roku kolejność zajmowanych miejsc niewiele różniła się miejsc zajmowanych w 2020 roku.

Zmiany liczby pasażerów połączeń regularnych kształtowały się między +16,3% (Barcelona), a -43,1% (Bruksela). Tradycyjnie najwięcej połączeń z Polską miał Londyn. Spadek liczby podróży na tej trasie wyniósł 21,9%.

Tab. 4. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych według miast docelowych w międzynarodowym ruchu regularnym w latach 2019, 2021 i 2022 w tys.

Nazwa miasta	2022	2021	2019	2022/2019
1. Londyn	3776,0	1245,7	4834,6	-21,9
3. Oslo	1358,1	566,7	1565,9	-13,3
4. Paryż	1095,9	501,5	1016,2	+7,8
5. Frankfurt	989,7	534,3	1615,3	-38,7
6. Sztokholm	854,0	369,2	921,4	-7,3
6. Mediolan	792,3	323,7	816,7	-0,3
7. Amsterdam	789,3	483,8	961,7	-17,9
8. Monachium	779,5	336,7	1178,7	-33,9
9. Dublin	761,9	427,9	806,1	-5,5
10. Eindhoven	727,8	271,5	787,9	-7,6
11. Barcelona	643,0	254,7	553,0	+16,3
12. Rzym	595,8	220,4	670,4	-11,1
13. Kopenhaga	574,6	197,5	691,4	-16,9
14. Dortmund	532,1	234,8	539,2	-1,3
15. Wiedeń	512,7	130,2	542,2	-5,4
16. Bruksela	481,7	207,4	846,1	-43,1
17. Tel Aviv	447,5	90,7	714,3	-37,4
18. Edynburg	415,2	124,6	411,2	+1,0
19. Dubaj	400,0	151,8	-	-
20. Manchester	342,0	123,7	408,9	-16,4

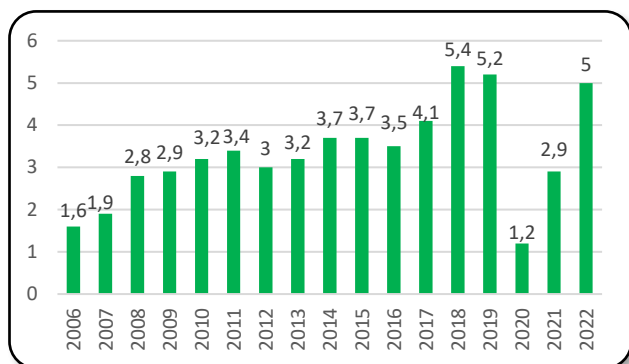


V. Ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w lotach czarterowych

W 2022 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył o 2,1 mln pasażerów więcej niż w 2021 roku (wzrost o 69,7%). Po apogeum w 2018 roku (5,4 mln pasażerów) i lekkim spadku w 2019 roku (o 3,7%) w 2022 roku w stosunku do 2019 roku w ruchu czarterowym odnotowano spadek o 3,2%.

Należy jednak podkreślić, że lata 2018 i 2019 to były najlepsze lata touroperatorów oferujących loty czarterowe do których zbliżył się wynik uzyskany w 2022 roku.

Rys. 5. Czarterowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2006-2022 w mln



W 2022 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 2019-2022 w tys.

Nazwa miasta	2022	2021	2019	2022/2019
1. Turcja	1591,1	876,7	1328,2	+19,8%
2. Grecja	1145,7	659,7	1251,0	-8,4%
3. Egipt	652,4	431,1	528,7	+23,4%
4. Hiszpania	414,7	252,5	517,6	-19,9%
5. Bułgaria	278,2	126,3	478,7	-41,9%
6. Tunezja	170,3	63,6	187,6	-9,2%
7. Albania	120,0	82,6	97,1	+23,6%
8. Rep. Dominikańska	89,9	116,8	40,8	+120,3%
9. Cypr	72,2	28,3	72,9	-1,0%
10. Portugalia	62,3	41,5	79	-21,1%
11. Włochy	47,1	21,7	95,1	-50,5%
12. Meksyk	46,4	51,6	-	-
13. Tanzania	40,6	34	29,7	+36,7%
14. Irlandia	19,8	3,1	-	-
15. Kuba	19,6	4,4	28,8	-3,2%
16. Czarnogóra	18,3	0,3	24,6	-25,6%
17. Oman	17,6	5,8	22,5	-21,8%
18. Izrael	15,5	1,9	59,7	-56,5%
19. Kenia	14,4	4,1	24,2	-74,0%
20. Malediwy	13,8	20,7	13,3	+3,8%

Aby podsumować loty czarterowe warto wskazać na najczęściej odwiedzane miasta w latach 2019-2022. W 2019 roku najliczniej odwiedzanym miastem była Antalya, a następnie Burgas, Hurgarda, Heraklion i Bodrum. A jak wyglądał ranking miast w 2022 roku?

Tab. 5. Najczęściej odwiedzane miasta w ruchu czarterowym w latach 2019-2022 w tys.

Nazwa miasta	2022	2021	2019	2020/2019
1. Antalya	1256,0	677,4	1005,5	+24,9%
2. Hurghada	318,8	218,0	289,7	+10,0%
3. Marsa Alam	264,1	186,1	149,9	+76,2%
4. Rodos	259,0	158,6	203,9	+27,0%
5. Heraklion	232,9	134,0	229,7	+1,4%
6. Bodrum	192,8	143,9	214,9	-10,3%
7. Burgas	185,3	68,6	322,5	-42,5%
8. Zakintos	173,1	123,7	214,8	-19,4%
9. Kos	156,2	90,1	146,7	+6,5%
10. Tirana	120,0	82,6	97,1	+23,6%
11. Palma de Mallorca	115,2	56,4	112,7	+2,2%
12. Chania	107,7	49,4	147,0	-26,7%
13. Izmir	107,7	43,1	68,6	+57,0%
14. Korfu	103,3	72,4	148,3	-30,3%
15. Fuerteventura	97,9	72,0	89,1	+9,9%
16. Warna	92,1	57,2	155,9	-40,9%
17. Djerba	78,0	30,6	65,6	+18,9%
18. Punta Cana	58,1	64,5	-	-
19. Monastir	57,0	27,3	73,9	-22,9%
20. Gran Canaria	53,6	33,4	-	-

W stosunku do 2019 w 2022 roku najwięcej straciło Burgas (-42,5%) oraz Warna (-40,9%). 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 2022 roku wyniósł 3,2 mln pasażerów i był o 17,9% niższy niż w 2019 roku, przy czym największy spadek (o 38,9%) odnotowano w Poznaniu-Ławicy i Katowicach-Pyrzowicach.

Tabela 6. Krajowy ruch pasażerski w polskich portach lotniczych w latach 2019-2022 w tys.

Nazwa portu	2022	2021	2019	2022/2019
Chopina w Warszawie	1295,5	607,7	1758,3	-26,3%
Kraków – Balice	466,3	223,5	525,6	-11,3%
Gdańsk im. L. Wałęsy	399,2	189,4	429,0	-6,9%
Wrocław – Strachowice	301,5	141,3	348,3	-13,4%
Szczecin – Goleniów	191,0	89,3	216,8	-11,9%
Rzeszów – Jasionka	184,7	90,2	217,0	-14,9%
Poznań – Ławica	122,9	51,8	201,3	-38,9%
Katowice – Pyrzowice	92,2	40,4	151,0	-38,9%
Lublin	41,9	10,7	37,0	+13,2%
Olsztyn-Mazury	37,6	19,4	6,6	+469,7
Warszawa / Modlin	36,2	0	0,2	1800,0%
Zielona Góra – Babimost	28,2	14,7	27,8	+1,4%
Bydgoszcz	24,1	9,9	6,7	259,7%
Łódź	0,1	0,2	0	-
Radom – Sadków	0	0	0	-
Suma	3221,5	1488,4	3925,5	-17,9%



VII. Przewoźnicy w polskich portach lotniczych¹

W 2022 roku przewoźnicy sieciowi odnotowali wzrost w liczbie przewożonych pasażerów o 101%, przewoźnicy niskokosztowi o 61%, a przewoźnicy czarterowi o 133%. W związku z tym wzrósł udział w rynku przewoźników niskokosztowych, natomiast spadł udział przewoźników sieciowych i przewoźników czarterowych.

Względem 2019 roku przewoźnicy sieciowi odnotowali spadek liczby pasażerów o 27,8%, przewoźnicy niskokosztowi o 8,9%, a przewoźnicy czarterowi – o 10%

Największy, tj. ponad 20% 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 2022 roku w %

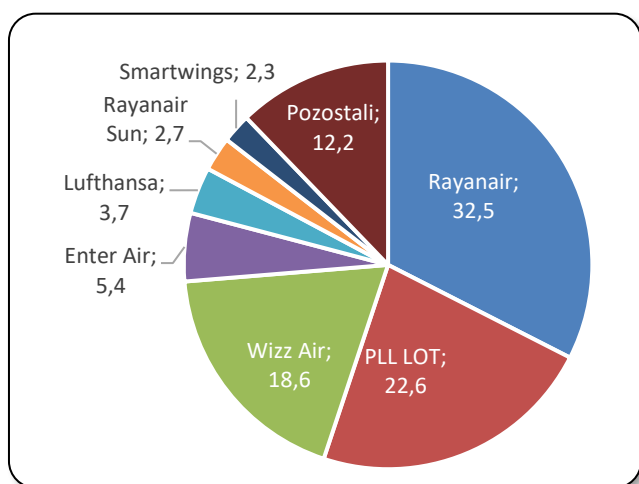


Tabela 7. Liczba pasażerów według przewoźników obsługujących w krajowym i międzynarodowym ruchu czarterowym w tys.

Przewoźnik	2021	2022	2019	2020/2019
1. Enter Air	1300,6	914,7	1544,1	-15,8%
2. Ryanair Sun	1106,6	548,9	957,7	+15,5%
3. Smartwings	815,2	488,9	899,6	-9,4%
4. LOT Polish Airlines	783,8	390,5	262,0	+99,2%
5. Pegasus Airlines	132,8	-	68,6	+93,6%
6. Corendon Airlines	98,7	33,4	96,2	+2,6%
7. Electra Airways	97,3	-	-	-
8. Nouvelair Tunisie	95,0	46,0	106,1	-10,5%
9. Sky Express	91,9	0,1	-	-
10. Air Cairo	70,5	0,9	-	-
11. FlyEgypt	67,2	84,5	4,3	1562,8%
12. FreeBird Airline	64,1	132,6	-	-
13. Ukraine International Ar.	51,5	-	-	-
14. Eur. Air Charter	38,9	7,9	94,5	-58,8
15. SunExpress	38,0	30,9	80,7	-52,9%
16. Ryanair	22,5	4,8	12,4	+81,5%

W 2022 w polskich lotach czarterowych operowało ponad 30 przewoźników przewożąc 3,9 mln pasażerów. Z wymienionych w tabeli przewoźników warto zwrócić uwagę na FlyEgypt 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 2022 roku spadki znacznie większe od przeciętnych. Należą do nich: EL AL, Jet2.com, Eurowings i EasyJet.

Tabela 8. Liczba pasażerów według przewoźników obsługujących w krajowym i międzynarodowym ruchu regularnym w latach 2019-2022 w tys.

Przewoźnik	2022	2021	2019	2020/2019
1. Ryanair	13312,8	5689,8	11971	+11,2%
2. LOT Polish Airlines	8469,1	4395,6	11792,7	-28,2%
3. Wizz Air	7616,7	3309,5	9487	-19,7%
4. Lufthansa	1518,2	753,4	2345,2	-35,3%
5. Enter Air	900,5	800,3	917	-1,8%
6. KLM Royal Dutch Air.	637,5	415,4	665,6	-4,2%
7. Norwegian Air Shuttle	466,5	120,3	894	-47,8%
8. EasyJet	383,1	138,6	1043,3	-63,3%
9. Air France	295,1	127	369	-20,0%
10. British Airways	267,6	52,8	315,5	-15,2%
11. Austrian Airlines	239,0	63,7	206,1	+16,0%
12. Finnair	230,1	38,2	268,8	-14,4%
13. SAS	199,1	106,3	433,4	-54,1%
14. Swiss Intern. Air Lines	195,4	106,3	295,9	-34,0%
15. Emirates	184,5	87,1	235,8	21,8%
16. Flydubai	168,6	37,8	-	-
17. Turkish Airlines (THY)	152,5	91,9	96,9	+57,4%
18. Qatar Airways	149,8	56,7	275,7	-45,7%
19. Smartwings	126,2	45,8	-	-
20. TAP Portugal	100,6	58,8	119,7	-16,0%
21. Aegean Airlines	98,2	47,3	110,8	-11,4%
22. Eurowings	59,9	33,3	160,1	-62,6%
23. Jet2.com	41,3	14,8	169,5	-75,6%
24. SunExpress	35,6	23,9	-	-
25. EL AL. Israel Airlines	29,3	4,8	123,6	-76,3%
Pozostali przewoźnicy	195,3	117,0	1115,3	-82,5%
LCC	22101,8	9372,3	24117,3	-8,4%
Razem przewoźnicy	35983,5	16699,1	43840,2	-17,9%

Warszawa, 21 maja 2023

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-analazy>

