



PODNIĘBNY RAPORT

Home&Market

lipiec – sierpień 2026





Lotniska, które stały się ikonami podróży

Magazyn „Home&Market” przygotował zestawienie największych, najpiękniejszych i najbardziej spektakularnych lotnisk świata. To porty, które dawno przestały być wyłącznie miejscem odprawy, kontroli bezpieczeństwa i oczekiwania na lot. Dziś najlepsze lotniska są wizytówkami państw, centrami handlu, architektonicznymi manifestami i luksusowymi przestrzeniami podróży. W rankingu znalazły się m.in. porty w Singapurze, Dubaju, Hongkongu, Tokio i Szanghaju – każdy z nich pokazuje inną definicję nowoczesnego lotniska.

Luksus zaczyna się przed wejściem na pokład

Najbardziej znanym przykładem lotniska, które samo stało się atrakcją turystyczną, jest Singapore Changi Airport. To port, który od lat zachwyca pasażerów nie tylko sprawnością obsługi, ale też pomysłem na doświadczenie podróży. Changi udowadnia, że lotnisko może być ogrodem, centrum handlowym, miejscem odpoczynku i jednocześnie – symbolem miasta. Największą ikoną tego portu jest kompleks Jewel Changi Airport z Rain Vortex – spektakularnym, siedmiokondygnacyjnym wodospadem wewnętrznym,

otoczonym zielenią Forest Valley. To przestrzeń, która bardziej przypomina futurystyczną oranżerię niż klasyczny terminal. Pasażerowie przyjeżdżają tu nie tylko po to, by odlecieć, ale także by spędzić czas, zrobić zakupy, zjeść kolację, czy zobaczyć jedno z najbardziej rozpoznawalnych wnętrz lotniskowych świata.

Podobną skalę ambicji, choć w zupełnie innym stylu, reprezentuje Dubai International Airport. DXB to port lotniczy zbudowany na rytmie globalnego miasta: luksusowy, szybki, ogromny i nieustannie pracujący. W 2025 r. obsłużył 95,2 mln pasażerów, co potwierdza jego

pozycję jednego z najważniejszych lotnisk świata. Dubajskie lotnisko jest również nierozdzielnie związane z Emirates – linią, która uczyniła z Dubaju globalny punkt przesiadkowy między Europą, Azją, Afryką i Australią.

Ekskluzywność DXB polega na skali i płynności. To miejsce, w którym pasażer klasy biznes lub pierwszej znajdzie rozbudowane salony, ofertę premium i handel bezcłowy na najwyższym poziomie, a podróżny tranzytowy może w ciągu kilku godzin zmienić kontynent. Dubaj pokazuje, że lotnisko może być jednocześnie infrastrukturą

krytyczną, centrum handlowym i częścią wielkiej narracji o nowoczesnym mieście.

Azjatycka precyzja, technologia i wygoda

Z kolei port Tokio Haneda reprezentuje inną filozofię doskonałości. Nie musi imponować wodospadem ani pustynnym rozmachem. Zachwyca czystością, punktualnością, kulturą obsługi i bliskością centrum Tokio. To lotnisko, które pasażerowie cenią za przewidywalność. Wszystko działa tu z japońską precyzją: od oznakowania, przez kontrolę bezpieczeństwa, po organizację ruchu pasażerskiego. Haneda regularnie pojawia się w czołówce światowych rankin-

gów jakości, a w zestawieniach Skytrax jest szczególnie doceniana za czystość i standard obsługi. W rankingu Home&Market nie mogło zabraknąć także Szanghaju. Shanghai Pudong International Airport jest jednym z najważniejszych portów lotniczych Chin i symbolem skali rozwoju Państwa Środka. To lotnisko zaprojektowane dla miasta przyszłości – ogromnego, gospodarczego, międzynarodowego. Pudong obsługuje dalekodystansowe połączenia pasażerskie i potężny ruch cargo, a jego rozbudowana infrastruktura terminalowa pokazuje, jak szybko Azja odpowiada na wzrost mobilności.

Najwspanialsze lotniska świata mają różne charaktery. Singapur

zachwyca zielenią i ideą lotniska-ogrodu. Dubaj imponuje luksusem, skalą i rolą globalnego hubu. Hongkong łączy architekturę Fostera z techniczną niezawodnością. Tokio pokazuje, że najwyższy standard może oznaczać czystość, ciszę i perfekcyjną organizację. Szanghaj udowadnia, że infrastruktura lotnicza może być narzędziem gospodarczego rozmachu.

Wspólny mianownik jest jeden: te porty nie są tylko bramami do miasta. Same stały się częścią podróży. I właśnie dlatego zasługują na miejsce w zestawieniu największych, najpiękniejszych i najbardziej spektakularnych lotnisk świata przygotowanym przez „Home&Market”.

Lotnisko, które zmieniło Dubaj w światową bramę podróży

Międzynarodowe Lotnisko w Dubaju (jego oficjalny kod IATA to DXB), od dekad pozostaje jednym z najbardziej rozpoznawalnych portów lotniczych świata. To nie tylko strategiczny hub Bliskiego Wschodu, lecz także symbol ambicji miasta, które z pustynnego punktu tranzytowego stworzyło globalne centrum podróży, luksusu i lotniczej skali. W 2025 r. lotnisko obsłużyło ponad 95,2 mln pasażerów, ponad 2,2 mln ton ładunków i zarejestrowało ponad 454 tys. ruchów lotniczych.

Od piaszczystego pasa do globalnego hubu

Historia lotnictwa cywilnego w Dubaju zaczęła się skromnie. W lipcu 1937 r. podpisano

umowę dotyczącą bazy wodnosamolotów Imperial Airways. Początkowo wodnosamoloty Empire Flying Boats operowały raz w tygodniu, łącząc Wielką Brytanię z Karaczi i Southampton. Już w lutym 1938 r. częstotliwość wzrosła do czterech połączeń tygodniowo.

W latach 40. Dubaj znalazł się na trasach obsługiwanych przez British Overseas Air-

ways Corporation. Prawdziwy początek współczesnego portu lotniczego nastąpił jednak dopiero pod koniec lat 50. Budowę lotniska zlecił w 1959 r. szejik Rashid bin Saeed Al Maktoum. Oficjalne otwarcie odbyło się 30 września 1960 r. Wówczas port dysponował pasem startowym o długości 1800 metrów,



wykonanym z ubitego piasku i mógł obsługiwać samoloty wielkości Douglasa DC-3.

Już kilka lat później Dubaj rozpoczął przejście do ery odrzutowców. W maju 1963 r. ruszyła budowa asfaltowego pasa startowego o długości 2800 metrów. Został otwarty w maju 1965 r. wraz z rozbudowaną infrastrukturą terminalową, hangarami oraz systemami nawigacyjnymi. Do 1969 r. lotnisko obsługiwało dziewięć linii lotniczych, latających do około 20 destynacji.

Kolejnym przełomem były lata 70. Rozwój szerokokadłubowych samolotów wymusił dalszą rozbudowę. Nowy terminal, obecnie znany jako Terminal 1, został otwarty 15 maja 1971 r. Miał trzy kondygnacje, 110 metrów długości i 13 400 mkw. powierzchni użytkowej. W tym

czasie rozbudowywano także pasy startowe, drogi kołowania, systemy podejścia i zaplecze operacyjne, przygotowując port do obsługi Boeinga 747 oraz Concorde'a.

Architektura skali, komfortu i prestiżu

Dziś DXB zajmuje powierzchnię 2900 hektarów w dzielnicy Al Garhoud, około 4,70 km na wschód od centrum Dubaju. Lotnisko ma trzy terminale pasażerskie, rozbudowaną infrastrukturę cargo, terminal lotów wykonawczych oraz system udogodnień, które czynią je jednym z najbardziej prestiżowych portów świata.

Najbardziej spektakularnym symbolem tej skali jest Terminal 3. Zbudowany kosztem około 4,5 mld dolarów, został urucho-

miony 14 października 2008 r. To jeden z największych terminali lotniskowych świata, zaprojektowany przede wszystkim z myślą o Emirates. Po ukończeniu miał ponad 1 713 tys. mkw. powierzchni i przepustowość 60 mln pasażerów rocznie. Znajdują się w nim wielopoziomowe przestrzenie odlotów i przylotów, salony klasy pierwszej i biznes, restauracje, 180 stanowisk odprawy oraz 2600 miejsc parkingowych.

Lotnisko w Dubaju jest także wyjątkowo silnie związane z Airbusem A380. DXB jest najbardziej ruchliwym lotniskiem dla lotów A380 i Boeinga 777. Modernizacje infrastruktury objęły bramki zdolne do obsługi największych samolotów pasażerskich, powiększone hale, nowe mosty pasażerskie i rozbudowane systemy bagażowe.

Ekskluzywny charakter DXB nie ogranicza się do wielkości. To także rozbudowana oferta usług premium. Przy lotnisku działa terminal lotów wykonawczych, obsługujący podróżnych najwyższej klasy i lotnictwo biznesowe. W infrastrukturze znajdują się prywatne saloniki, usługi limuzynowe, zaplecze konferencyjne i niezależne sekcje odprawy oraz kontroli. Lotnisko oferuje również hotele, centra biznesowe, strefy restauracyjne, modlitewne, medyczne i jedno z najbardziej rozpoznawalnych przestrzeni handlu bezcłowego na świecie.

Port, który pracuje w rytmie świata

DXB jest głównym hubem Emirates. Linia odpowiada za 51 proc. ruchu pasażerskiego i około 42 proc. wszystkich ru-



chów lotniczych na lotnisku. Drugim ważnym operatorem jest flydubai, obsługujący 13 proc. ruchu pasażerskiego i 25 proc. ruchów lotniczych. W styczniu 2025 r. z lotniska korzystało ponad 100 linii lotniczych, realizujących ponad 8500 lotów tygodniowo do ponad 270 miejsc docelowych na wszystkich zamieszkałych kontynentach. Prawie połowę podróżnych stanowili pasażerowie tranzytowi.

Tak wysoka rola przesiadkowa sprawia, że DXB jest nie tylko lotniskiem docelowym dla osób odwiedzających Dubaj, ale przede wszystkim jednym z najważniejszych węzłów globalnej mobilności. Jego znaczenie gospodarcze jest równie imponujące. W 2014 r. lotnisko pośrednio wspierało ponad 400 tys. miejsc pracy i wniosło ponad 26,7 mld dolarów do gospodarki Dubaju, co odpowiadało około 27 proc. PKB Dubaju i 21 proc. zatrudnienia w mieście.

Port rozwijał się konsekwentnie przez kolejne dekady. Ter-



fot.: dubaiairports

minal 2 otwarto w 1998 r., Terminal Sheikh Rashid, obecnie Hala C, w 2000 r., Terminal 3 w 2008 r., a Hala D w 2016 r. W 2009 r. lotnisko zyskało połączenie z czerwoną linią metra, a później także obsługę w rejonie Terminalu 2 przez zieloną linię. W lipcu 2019 r. DXB zainstalo- wało największy system energii słonecznej na lotniskach regionu, wpisując się w cel Dubaju dotyczący zmniejszenia zużycia energii w mieście o 30 proc. do 2030 r.

Międzynarodowe Lotnisko w Dubaju jest więc nie tylko portem lotniczym. To precyzyjnie zaprojektowana infrastruktura luksusu, tranzytu i skali, która przez dekady rosła wraz z miastem. Od piaszczystego pasa startowego dla DC-3 po terminale obsługujące dziesiątki milionów pasażerów rocznie – DXB pozostaje jednym z najbardziej wyrazistych symboli nowoczesnego Dubaju i jego miejsca na mapie światowych podróży.

Odlotowy Hongkong: lotnisko, które pasażerowie wybierają z przyjemnością

Międzynarodowy Port Lotniczy Hongkong, znany pod kodem HKG, należy do tych lotnisk, które nie są wyłącznie punktem przesiadkowym. To wielka, perfekcyjnie zaprojektowana brama do Azji, łącząca skalę globalnego hubu z wygodą, elegancją i świetną organizacją. Otwarty w 1998 r. port zastąpił legendarne lotnisko Kai Tak i szybko stał się jednym z naj-

bardziej rozpoznawalnych adresów lotniczych świata.

Architektura, która porządkuje podróż

Hong Kong International Airport powstał z potrzeby, której dawne lotnisko Kai Tak nie mogło już spełnić. Położone w gęstej miejskiej zabudowie, ograniczone przestrzennie i ope-

racyjnie, nie było w stanie obsługiwać rosnącego ruchu lotniczego Hongkongu. Nowy port zaprojektowano z rozmachem właściwym dla miasta, które od dekad jest jednym z najważniejszych centrów finansowych, handlowych i komunikacyjnych Azji. Lotnisko zbudowano na sztucznie przygotowanej platformie, powstałej po niwelacji dwóch



towego. Duży terminal, logiczny układ pirsów i status jednego z głównych azjatyckich hubów sprawiają, że lotnisko działa jak precyzyjny mechanizm. Podróżny może tu szybko zmienić kontynent, linię lotniczą albo kierunek podróży, nie tracąc poczucia kontroli nad czasem.

O sile HKG decydują również detale techniczne. Port ma dwie wieże kontrolne: większą dla ruchu międzynarodowego i mniejszą, wspierającą obsługę lokalną. W razie awarii lub przeciążenia mniejsza wieża może przejąć część ruchu większej. To rozwiązanie pokazuje filozofię lotniska: bezpieczeństwo, redundancja i odporność operacyjna są równie ważne jak architektura czy oferta handlowa.

Dziś Hong Kong International Airport pozostaje jednym z najbardziej prestiżowych portów Azji. Jest elegancki, nowoczesny i bardzo funkcjonalny. Nie próbuje zachwycać wyłącznie monumentalną skalą, choć tej mu nie brakuje. Zachwyca raczej tym, że w wielkim lotniczym organizmie pasażer nadal czuje się zaopiekowany.

wysp. Już sam ten fakt pokazuje skalę ambicji projektu. Terminal pasażerski zaprojektowany przez brytyjskie biuro sir Normana Fostera należy do największych na świecie. Jego układ pirsowy przywodzi na myśl kształt samolotu: intuicyjny, czytelny, logiczny. To architektura, która ma nie tylko imponować, ale przede wszystkim prowadzić pasażera.

Ekskluzywność HKG nie polega na ostentacji. To raczej luksus sprawnej podróży: szerokich przestrzeni, dobrego oznakowania, wygodnej przesiadki i poczucia, że nawet przy ogromnej skali lotnisko pozostaje przewidywalne. Dwie równoległe drogi startowe o długości 3800 metrów każda pozwalały przez lata na równoczesne starty i lądowania, a uruchomiony system trzech pasów startowych jeszcze bardziej wzmacnia pozycję portu jako jednego z najważniejszych hubów regionu.

HKG jest głównym węzłem Cathay Pacific, Hong Kong Express Airways i Hong Kong Airlines.

Dlaczego pasażerowie lubią HKG?

Odpowiedź jest prosta: bo to lotnisko rozumie pasażera. W świecie, w którym przesiadki bywają stresujące, HKG oferuje porządek, przestrzeń i wysoką jakość obsługi. Skytrax przyznaje mu status lotniska pięciogwiazdkowego, wskazując na standard udogodnień, komfort, czystość, zakupy, gastronomię i jakość pracy personelu. To ważne, bo dla podróżnych ekskluzywność coraz częściej oznacza nie złoto i marmur, ale... brak chaosu.

Hongkong jest także portem wyjątkowo dobrze przygotowanym do obsługi pasażera tranzy





Seul-Inczon: tu podróż zaczyna się przed odlotem

Międzynarodowy Port Lotniczy Seul-Inczon należy do tych lotnisk, które pasażerowie zapamiętują nie tylko ze względu na sprawną odprawę i rozbudowaną siatkę połączeń. To jeden z najważniejszych hubów Azji, ale także port zaprojektowany z myślą o komforcie, czasie wolnym i doświadczeniu podróży. Spa, ogrody, muzeum kultury, pokoje odpoczynku, świetna komunikacja z miastem i wysoki standard obsługi sprawiają, że Incheon International Airport od lat uchodzi za jedno z najbardziej lubianych lotnisk świata.

Z lotniska zastępczego do azjatyckiego symbolu jakości

Port lotniczy Seul-Inczon, oznaczany kodem IATA ICN, jest głównym międzynarodowym lotniskiem Korei Południowej. Położony jest na wyspie w pobliżu miasta Inczon, około 52 km na

zachód od Seulu. Powstał, aby przejąć najważniejszą część ruchu międzynarodowego od lotniska Seul-Gimpo, które ze względu na ograniczenia przestrzenne nie mogło już sprostać rosnącej liczbie pasażerów.

Decyzja o budowie nowego portu była konsekwencją gwałtownego rozwoju Korei Południowej po igrzyskach olimpijskich w Seulu w 1988 r. W latach 90. stało się jasne, że kraj potrzebuje lotniska o zupełnie innej skali – nie tylko większego, ale też zdolnego do konkutowania z najlepszymi portami przesiadkowymi Azji.

Budowę rozpoczęto w listopadzie 1992 r. Lotnisko powstało na sztucznie utworzonym terenie między wyspami Yeongjong i Yongyu. Oficjalnie otwarto je w marcu 2001 r. Już w pierwszej fazie zaplanowano infrastrukturę o dużej rezerwie rozwojowej: terminal pasażerski,

dwa równoległe pasy startowe, wieżę kontrolną, centrum transportowe, terminale cargo i zaplecze operacyjne.

Z czasem port przechodził kolejne fazy rozbudowy. Dodano trzeci pas startowy, terminal satelitarny, podziemną kolejkę łączącą części lotniska, a następnie Terminal 2. Dziś Seul-Inczon jest największym lotniskiem Korei Południowej i jednym z najważniejszych portów przesiadkowych Azji. Jest główną bramą dla Korean Air, Asiana Airlines i wielu przewoźników obsługujących połączenia między Azją, Europą, Ameryką Północną i Oceanią.

O jego klasie świadczą także międzynarodowe rankingi. Incheon od lat utrzymuje się w światowej czołówce lotnisk najwyżżej ocenianych przez pasażerów. Wyróżnia się szczególnie standardem obsługi, czystością, organizacją ruchu i jakością terminali.

Komfort, który skraca czas oczekiwania

To, co odróżnia Seul-Inczon od wielu innych dużych lotnisk, to wyjątkowo szerokie rozumienie komfortu pasażera. Lotnisko nie jest tu wyłącznie miejscem oczekiwania na boarding. Zostało zaprojektowane jako przestrzeń, w której można odpocząć, zregenerować się, popracować, poznać koreańską kulturę albo po prostu przyjemnie spędzić czas między lotami.

Wśród udogodnień wymienianych przy lotnisku znajdują się m.in. spa, prywatne pokoje do spania, zadaszone ogrody, muzeum kultury koreańskiej, kasyno, a nawet pole golfowe. To elementy, które budują reputację ICN jako portu przyjaznego pasażerom długodystan-

sowym i tranzytowym. Przy wielogodzinnej przesiadce możliwość skorzystania z prysznicy, odpoczynku w cichym pokoju czy spaceru po zielonej przestrzeni ma ogromne znaczenie. Lotnisko mocno eksponuje także koreańską tożsamość. Muzeum Kultury Korei i elementy programów kulturalnych sprawiają, że podróżny może zetknąć się z lokalnym dziedzictwem bez opuszczania terminala. To szczególnie ważne w przypadku pasażerów tranzytowych, którzy nie mają czasu na wjazd do Seulu. Incheon daje im krótką, elegancką wizytówkę kraju.

Do tego dochodzi bardzo dobra organizacja komunikacji. Port połączony jest z lądem autostradą Incheon International Airport Expressway, której

częścią jest most Yeongjong. Lotnisko obsługują autobusy kursujące z różnych części Korei Południowej, całodobowe limuzyny lotniskowe do Seulu i Inczonu oraz kolej AREX. Pociąg zapewnia szybkie połączenie z lotniskiem Gimpo i centrum Seulu. Według danych z przekazanego materiału przejazd pociągiem ekspresowym trwa 43 min., a połączenie zatrzymujące się na wszystkich stacjach – 53 min.

W praktyce oznacza to, że pasażer nie jest pozostawiony sam sobie. Może wybrać transport szybki, wygodny, publiczny lub premium. Ta różnorodność jest jednym z powodów, dla których ICN bywa oceniane jako lotnisko wyjątkowo łatwe w obsłudze.

Singapur – najbardziej niezwykle lotnisko świata

Port lotniczy Singapur-Changi od lat uchodzi za jedno z najbardziej niezwykłych lotnisk świata. To nie tylko wielki azjatycki hub, ale także przestrzeń, w której podróż staje się doświadczeniem samym w sobie. Ogrody,

wodospad, strefy relaksu, znakomita gastronomia, eleganckie zakupy i perfekcyjna organizacja sprawiają, że Changi bardziej przypomina luksusowe centrum miejskie niż klasyczny terminal lotniczy.

Od lotniska do ikony światowych podróży

Port lotniczy Singapur-Changi, oznaczany kodem IATA SIN, znajduje się we wschodniej części wyspy Singapur. Jego budowę rozpoczęto w latach 70. XX wieku, a oficjalne otwarcie nastąpiło 29 grudnia 1981 r. Od początku miał być czymś więcej niż tylko infrastrukturą transportową. Singapur, jako miasto-państwo i jeden z najważniejszych punktów komunikacyjnych Azji, potrzebował portu, który będzie działał z precyzją, elegancją i rozmachem. Dziś Changi posiada cztery terminale. Terminal 1 otwarto w 1981 r., Terminal 2 w 1990 r., Terminal 3 w 2008 r., a Termini-



foto: changiairport.com

nal 4 w 2017 r. Każdy z nich odpowiadał na kolejny etap rozwoju ruchu lotniczego i rosnące oczekiwania pasażerów.

W świecie, w którym lotniska często kojarzą się ze stresem, kolejkami i pośpiechem, Singapur stworzył przestrzeń intuicyjną, czystą, estetyczną i przyjazną. Pasażer nie ma tu wrażenia, że jedynie przechodzi przez system odprawy. Raczej trafia do miejsca, które zostało zaprojektowane z myślą o jego komforcie, czasie i emocjach.

Changi jest ekskluzywne w nowoczesnym znaczeniu tego słowa. Nie chodzi wyłącznie o drogie butik czy saloniki premium, choć i tych nie brakuje. Prawdziwy luksus polega tu na spokoju, płynności, dostępności usług i poczuciu, że nawet kilkugodzinna przesiadka może być przyjemna.

Jewel, czyli lotnisko jako ogród, teatr i centrum życia

Najbardziej spektakularnym symbolem Changi jest Jewel – kompleks otwarty w 2019 r. między terminalami 1, 2 i 3. To połączenie ogrodu, centrum handlowo-rozrywkowego, przestrzeni odprawy oraz atrakcji tury-



fot.: changiairport.com

stycznej. Jewel zmienił sposób myślenia o lotnisku. Pokazał, że port lotniczy może być miejscem, do którego przychodzi się nie tylko przed lotem, ale także po prostu dla przyjemności.

Sercem kompleksu jest Rain Vortex, najwyższy wewnętrzny wodospad świata, spadający przez siedem kondygnacji w otoczeniu bujnej zieleni Forest Valley. To widok, który stał się jedną z ikon współczesnego Singapuru. Wieczorne pokazy światła i muzyki sprawiają, że lotnisko zaczyna przypominać scenę, a nie węzeł komunikacyjny.

Changi słynie także z atrakcji, których trudno szukać gdziekolwiek indziej. W Termina-

lu 3 znajduje się pierwszy na świecie ogród motyli na lotnisku, z tropikalną roślinnością, grotą wodospadową i ponad tysiącem motyli. Są też ogrody tematyczne, strefy kinowe, miejsca do odpoczynku, przestrzenie rodzinne, bogata gastronomia i rozbudowana oferta zakupowa.

To właśnie ta mieszanka funkcjonalności i zachwyty czyni Changi wyjątkowym. Lotnisko nie traci swojej podstawowej roli – sprawnie obsługuje ruch pasażerski, łączy Singapur ze światem i pozostaje jednym z najważniejszych portów międzynarodowych. Jednocześnie oferuje doświadczenie, które zostaje w pamięci.

Changi jest dowodem, że lotnisko może być wizytówką kraju. Pokazuje Singapur jako miejsce uporządkowane, zielone, technologiczne i otwarte na świat. Dla wielu podróżnych pierwszy kontakt z państwem zaczyna się właśnie tutaj – przy wodospadzie Rain Vortex, wśród ogrodów, eleganckich butików i terminali działających z niemal zegarmistrzowską precyzją.



fot.: changiairport.com

Port lotniczy przyszłości w mieście Szanghaj, które nigdy nie zwalnia

Port lotniczy Szanghaj-Pudong to jedna z najważniejszych bram do Chin i symbol infrastrukturalnej skali współczesnego Szanghaju. Położony 35 km na południowy wschód od centrum miasta, łączy funkcję wielkiego portu pasażerskiego, potężnego centrum cargo i technologicznej wizytówki metropolii. To lotnisko imponuje nie tylko rozmiarami, lecz także tempem rozwoju, liczbą połączeń i słynną koleją magnetyczną Maglev.

Brama Szanghaju

Port lotniczy Szanghaj-Pudong, oznaczany kodami PVG i ZSPD, został zaprojektowany jako odpowiedź na dynamiczny rozwój jednej z najważniejszych metropolii Azji. Jego budowa i rozbudowa miały odciążyć starsze lotnisko Szanghaj-Hongqiao oraz stworzyć nowoczesny port zdolny obsłużyć zarówno globalny ruch pasażerski, jak i ogromny strumień towarów.

Terminal 1 oddano do użytku 1 października 1999 r. wraz z 4000-metrową drogą startową oraz centrum cargo. Już wtedy było jasne, że Pudong nie będzie lotniskiem lokalnym, lecz jednym z fundamentów międzynarodowej pozycji



Źródło: magnific.com

Szanghaju. Terminal 2 otwarto w marcu 2008 r., równolegle z inauguracją trzeciej drogi startowej. Dzięki tym inwestycjom port zyskał zdolność obsługi 60 mln pasażerów rocznie oraz ładunków cargo o masie 4,2 mln ton.

Dziś Pudong należy do najważniejszych lotnisk Chin. Według podanych danych w 2023 r. obsłużył 54 476 397 pasażerów, 3 440 084 tony cargo oraz 433 867 operacji lotniczych. W 2019 r., przed pandemicznym załamaniem ruchu, obsłużył 76 mln pasażerów, co czyniło go trzecim najbardziej ruchliwym lotniskiem pasażerskim w Chinach. Jest również jednym z największych portów cargo na świecie.

O skali lotniska najlepiej świadczy infrastruktura. Pudong posiada pięć betonowych dróg startowych: 4000 × 60 m, dwie po 3800 × 60 m oraz dwie po 3400 × 60 m. To zaplecze pozwala obsługiwać zarówno intensywny ruch pasażerski, jak i strategicznie ważne operacje towarowe. Z lotniska można bezpośrednio dotrzeć do 225 portów lotniczych na świecie, a połączenia obsługują 83 linie lotnicze.

Efekt pierwszego wrażenia

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych elementów podróży przez Pudong jest kolej magnetyczna Maglev. Łączy ona lotnisko z Szanghajem na trasie około 30 km, którą pokonuje w 7 min i 21 s,



osiągając maksymalną prędkość 431 km/h. To nie tylko praktyczne połączenie z miastem, ale również atrakcja sama w sobie. Dla wielu podróżnych pierwszy kontakt z Szanghajem zaczyna się właśnie od przejazdu jednym z najszybszych komercyjnych systemów kolejowych świata.

Pudong imponuje również nowoczesną architekturą terminalową. Szczególne znaczenie ma terminal satelitarny otwarty w 2019 r. Hala w kształcie litery H, położona na południe od Terminalu 1 i Terminalu 2, ma około 620 tys. mkw. powierzchni i składa się z części S1 oraz S2. Według Shanghai Airport Authority jest największym jednobryłowym terminalem satelitarnym na świecie. Obsługuje odloty, przyloty i pasażerów tranzytowych, tworząc z głównymi terminalami zintegrowany system pracy lotniska.

Wyjątkowość Pudong polega na tym, że jest ono portem stworzonym dla miasta o globalnych

ambicjach. Szanghaj to centrum finansów, handlu, technologii i logistyki, a lotnisko jest jego naturalnym przedłużeniem. Dla pasażera oznacza to szeroką siatkę połączeń, dużą skalę usług, wygodne transfery i poczucie, że trafia do jednego z najważniejszych punktów komunikacyjnych Azji.

Nie jest to lotnisko kameralne ani nastawione wyłącznie na luksus w klasycznym rozumieniu. Jego siłą jest monumentalność, efektywność i technologiczny charakter. Pudong pokazuje, że nowoczesny port

lotniczy może być nie tylko miejscem odprawy, ale także narzędziem gospodarczego rozmachu. Obsługuje ludzi, towary, biznes i światowe połączenia, a przy tym daje pasażerowi doświadczenie podróży przez infrastrukturę naprawdę wielkiej skali.

Dlatego Szanghaj-Pudong zasługuje na miejsce wśród najbardziej spektakularnych lotnisk świata. To brama do Chin przyszłości: szybka, ogromna, precyzyjna i zaprojektowana z myślą o metropolii, która nie zatrzymuje się ani na chwilę.



fot.: shairport.com



fot.: shairport.com

Europejskie niebo wróciło do gry

Rok 2025 był dla europejskiego lotnictwa momentem przełomowym. Po okresie pandemicznego załamania, zakłóceń geopolitycznych, przeciążonych lotnisk i problemów z przepustowością przestrzeni powietrznej, europejska sieć lotnicza zaczęła działać stabilniej. Z raportu EUROCONTROL Network Operations Report 2025 wynika, że wydajność operacyjna europejskiej sieci była wyraźnie lepsza niż w latach 2024 i 2023. To ważny sygnał nie tylko dla przewoźników, ale także dla lotnisk, pasażerów, organizatorów ruchu lotniczego oraz... całej gospodarki.

EUROCONTROL podkreśla w raporcie, że ta poprawa nie była przypadkowa. Wynikała z lepszego planowania, sprawniejszej koordynacji, bardziej konsekwentnego stosowania procedur sieciowych oraz współpracy między

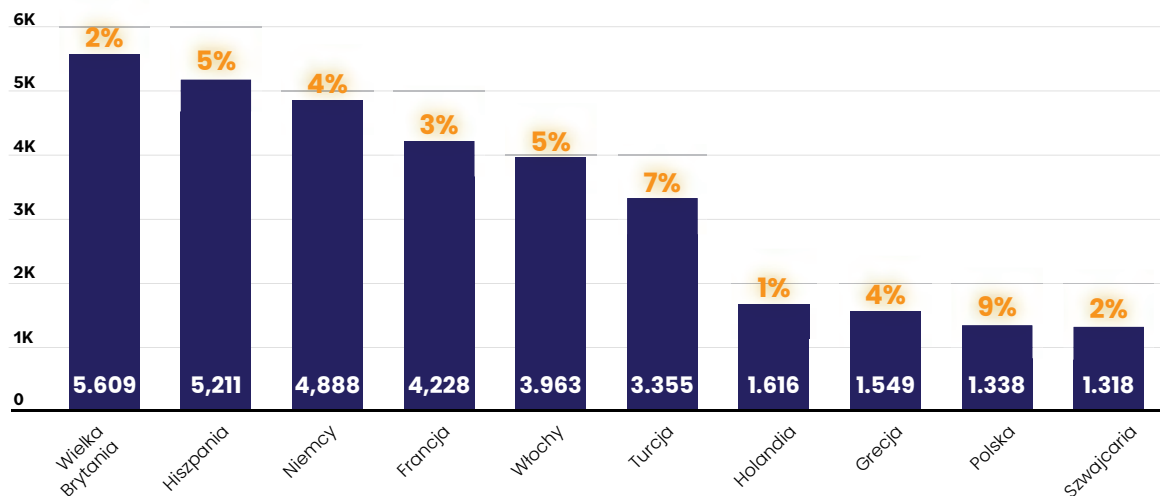
Network Managerem, krajowymi instytucjami, operatorami żeglugi powietrznej i uczestnikami rynku.

W 2025 r. w obszarze Network Manager odnotowano 11,1 mln lotów. Oznacza-

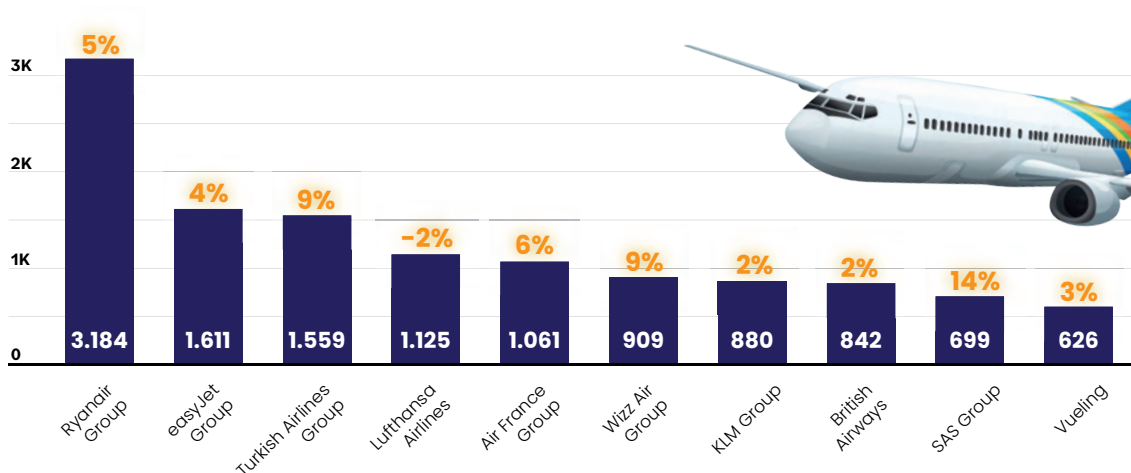
ło to wzrost o 4,3 proc. wobec 2024 r. i średnio o 1260 lotów dziennie więcej. Co szczególnie istotne, całkowity ruch osiągnął 100,2 proc. poziomu sprzed pandemii. To symboliczne przekroczenie granicy odbudowy. Europa nie tylko wróciła do sta-

Ruch lotniczy w Europie 2025.

Średnia dzienna liczba operacji lotniczych wg krajów i dynamika względem 2024 r.



Źródło: EUROCONTROL Network Operations Report 2025

Ruch lotniczy w Europie 2025.**Średnia dzienna liczba operacji lotniczych wg linii lotniczych i dynamika względem 2024 r.**

Źródło: EUROCONTROL Network Operations Report 2025

nu sprzed kryzysu, ale zaczęła ponownie rosnąć.

Sezon letni pokazał skalę popytu

Największym testem dla europejskiego lotnictwa był tradycyjnie sezon letni. Od maja do sierpnia 2025 r. sieć obsługiwała średnio 35 122 loty dziennie, czyli o 3 proc. więcej niż latem 2024 r. To ogromna skala operacyjna, zwłaszcza że wakacyjny szczyt zawsze kumuluje kilka zjawisk jednocześnie: rosnący ruch turystyczny, większą liczbę lotów czarterowych, silniejszy popyt na kierunki południowe i większą wrażliwość systemu na pogodę.

Raport EUROCONTROL wskazuje, że wzrost nie rozkładał się równomiernie. Szczególnie mocno rosła oś południowo-wschodnia, a wiele centrów kontroli obszaru notowało dwucyfrowe wzrosty ruchu. To efekt

zarówno rosnącego popytu na podróże do Europy Południowej i Wschodniej, jak i zmian tras wynikających z ograniczeń przestrzeni powietrznej. Równocześnie oś południowo-zachodnia rosła spokojniej, choć nadal pozytywnie wpływała na ogólny wynik sieci.

W praktyce oznacza to, że mapa europejskiego lotnictwa po pandemii nie odbudowuje się idealnie według dawnych wzorców. Część kierunków wraca szybciej, inne wolniej. Wzrasta znaczenie południa, wschodu i połączeń wakacyjnych. Rośnie także rola państw, które potrafią przyciągnąć ruch turystyczny, biznesowy i tranzytowy.

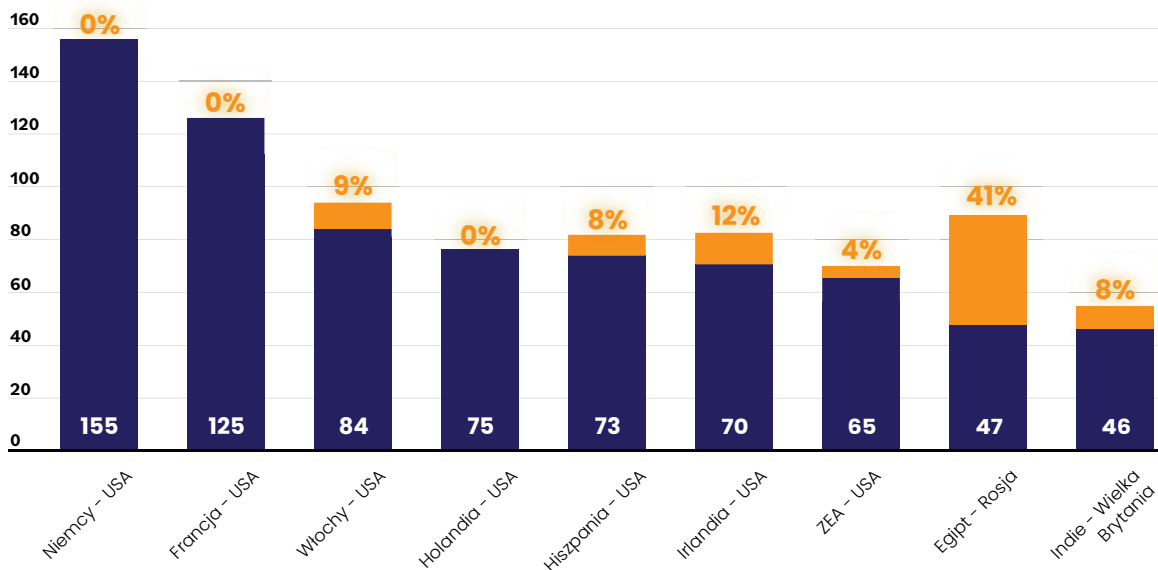
Opóźnienia spadły, ale problem przepustowości pozostał

Najważniejsza dobra wiadomość dla pasażerów brzmi: w 2025 r. punktualność się poprawiła. Według raportu śred-

nie opóźnienie przy odlocie, liczone dla wszystkich przyczyn, wyniosło 14,7 minuty na lot, wobec 17,4 minuty w 2024 r. To zauważalna poprawa, choć nadal trudno mówić o idealnej sytuacji. Lotnictwo europejskie pozostaje systemem bardzo obciążonym, a każde zakłócenie może szybko przenosić się na kolejne rejsy.

EUROCONTROL zwraca uwagę, że dominującą przyczyną opóźnień pozostawały opóźnienia reakcyjne, czyli efekt domina. Jeśli samolot przylatuje później, później zaczyna się jego obsługa, później odbywa się boarding, później następuje odlot. W systemie, w którym floty i załogi pracują intensywnie, jedno opóźnienie bardzo łatwo przechodzi na kolejne odcinki dnia.

Punktualność odlotów w całej sieci wzrosła do 70,1 proc.,

Ruch lotniczy w Europie 2025.**Największa liczba połączeń typu long haul wg krajów i dynamika względem 2024 r.**

Źródło: EUROCONTROL Network Operations Report 2025

a punktualność przylotów do 75,4 proc. Szczególnie ważna była poprawa tzw. pierwszej rotacji, czyli pierwszej fali porannych lotów. To ona ustawia rytm całego dnia. Jeśli poranne rejsy startują punktualnie, łatwiej utrzymać stabilność operacji do wieczora. Jeśli opóźnienia pojawiają się już rano, cały system zaczyna dzień z deficytem.

Pogoda i kontrola decydują o jakości podróży

Raport EUROCONTROL pokazuje, że za dużą część opóźnień nadal odpowiadają czynniki związane z zarządzaniem ruchem lotniczym i pogodą. En-route ATFM delay, czyli opóźnienia związane z zarządzaniem przepływem ruchu w przestrzeni powietrznej, wyniosły w 2025 r. średnio 1,67 min na lot. Dziennie odpowiadało to przeciętnie za 50 890 min opóźnień.

Największą przyczyną opóźnień en-route były ograniczenia przepustowości kontroli ruchu lotniczego. Odpowiadały one za 7,8 mln min opóźnień, czyli 42,4 proc. tej kategorii. Drugim najważniejszym czynnikiem była pogoda, która odpowiadała za 5,2 mln minut opóźnień en-route, czyli 28,3 proc. Co istotne, opóźnienia pogodowe spadły wobec 2024 r., ale nadal pozostają jednym z głównych ograniczeń sieci.

To pokazuje, że przyszłość lotnictwa nie zależy wyłącznie od liczby samolotów i lotnisk. Kluczowe są także kadry kontrolerskie, nowoczesne systemy zarządzania ruchem, cyfryzacja, wymiana danych, elastyczne planowanie sektorów i zdolność szybkiego reagowania na zjawiska pogodowe. Europejskie niebo staje się coraz bardziej zatłoczone, a bez inwestycji

technologicznych i organizacyjnych nawet najlepsze lotniska będą doświadczać opóźnień.

Polska wśród liderów wzrostu ruchu

Jednym z najważniejszych wniosków z raportu jest rosnąca rola Polski. EUROCONTROL wskazuje, że osiem krajów dodało w 2025 r. co najmniej 100 lotów dziennie do lokalnego ruchu sieciowego, wyłączając przeloty tranzytowe. W tej grupie znalazły się Turcja, kontynentalna Hiszpania, Niemcy, Włochy, Francja, Wielka Brytania, Polska i Izrael.

Polska zajęła siódme miejsce wśród największych kontrybutorów wzrostu. Dodała średnio 111 lotów dziennie, co oznaczało wzrost o 9,1 proc. rok do roku. To wynik znaczący, bo pokazuje, że polski rynek lotniczy nie tylko odbudował się po pan-

demii, ale znalazł się w grupie państw realnie napędzających europejski wzrost.

Za polskim wynikiem stoją konkretne kierunki. Raport wskazuje szczególnie na wzrost połączeń do i z Włoch, Egiptu, kontynentalnej Hiszpanii oraz Bliskiego Wschodu. Ruch między Polską a Włochami wzrósł średnio o 23 loty dziennie, czyli o 26,1 proc. W przypadku Egiptu wzrost wyniósł 11 lotów dziennie, czyli 36,3 proc. Połączenia z kontynentalną Hiszpanią zwiększyły się o 8 lotów dziennie, a z Bliskim Wschodem o 7 lotów dziennie.

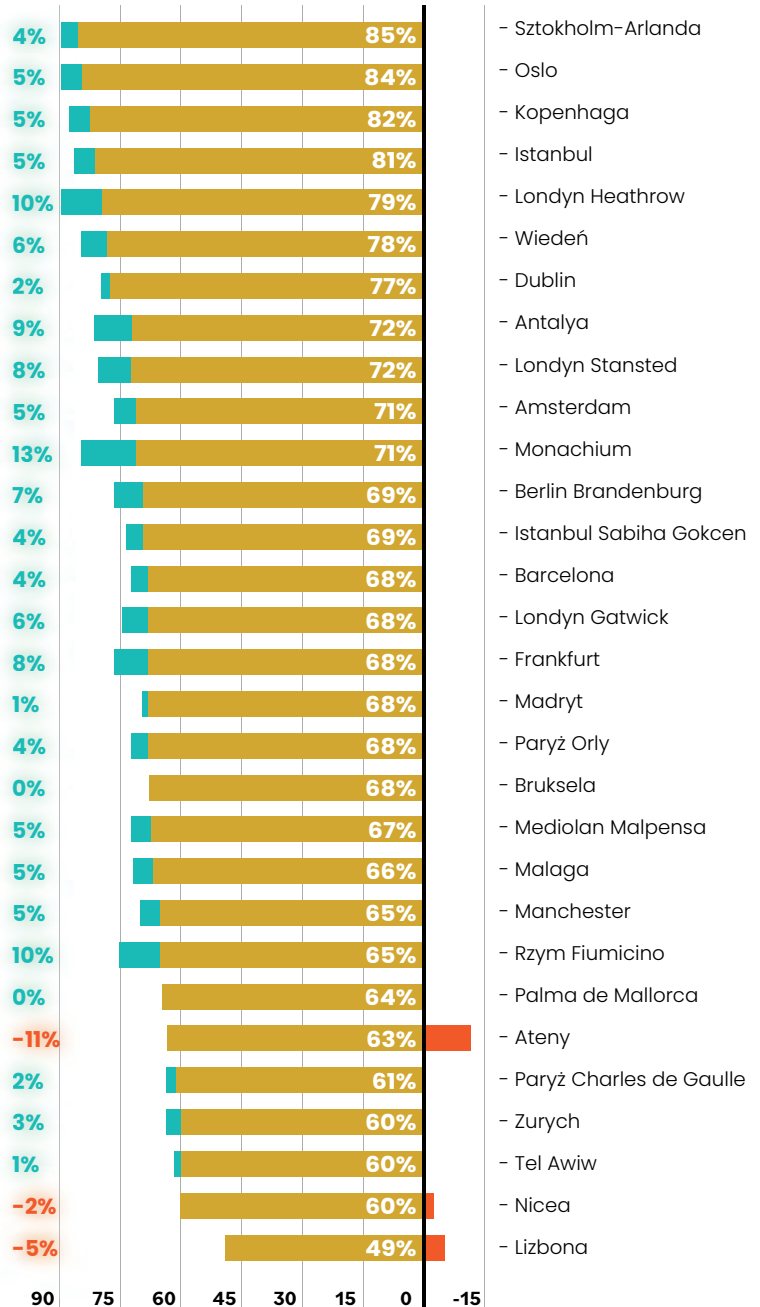
To bardzo dobrze pokazuje strukturę polskiego popytu. Polacy coraz częściej latają na południe Europy, do basenu Morza Śródziemnego i na kierunki wakacyjne, ale rośnie także znaczenie dłuższych tras i połączeń pozaeuropejskich. Polska jest coraz bardziej aktywnym rynkiem podróży lotniczych, a lotnictwo staje się naturalnym elementem stylu życia klasy średniej, turystyki rodzinnej i mobilności biznesowej.

Raport EUROCONTROL podkreśla, że wiele państw północnej i północno-wschodniej Europy nie wróciło jeszcze do poziomów ruchu z 2019 r. Jednak Polska i Słowacja zostały wskazane jako istotne wyjątki.

To ważny kontekst. Polska znajduje się blisko obszarów, które od 2022 r. zmieniły strukturę europejskich tras. Zamknięcie i unikanie przestrzeni powietrz-

Ruch lotniczy w Europie 2025 r.

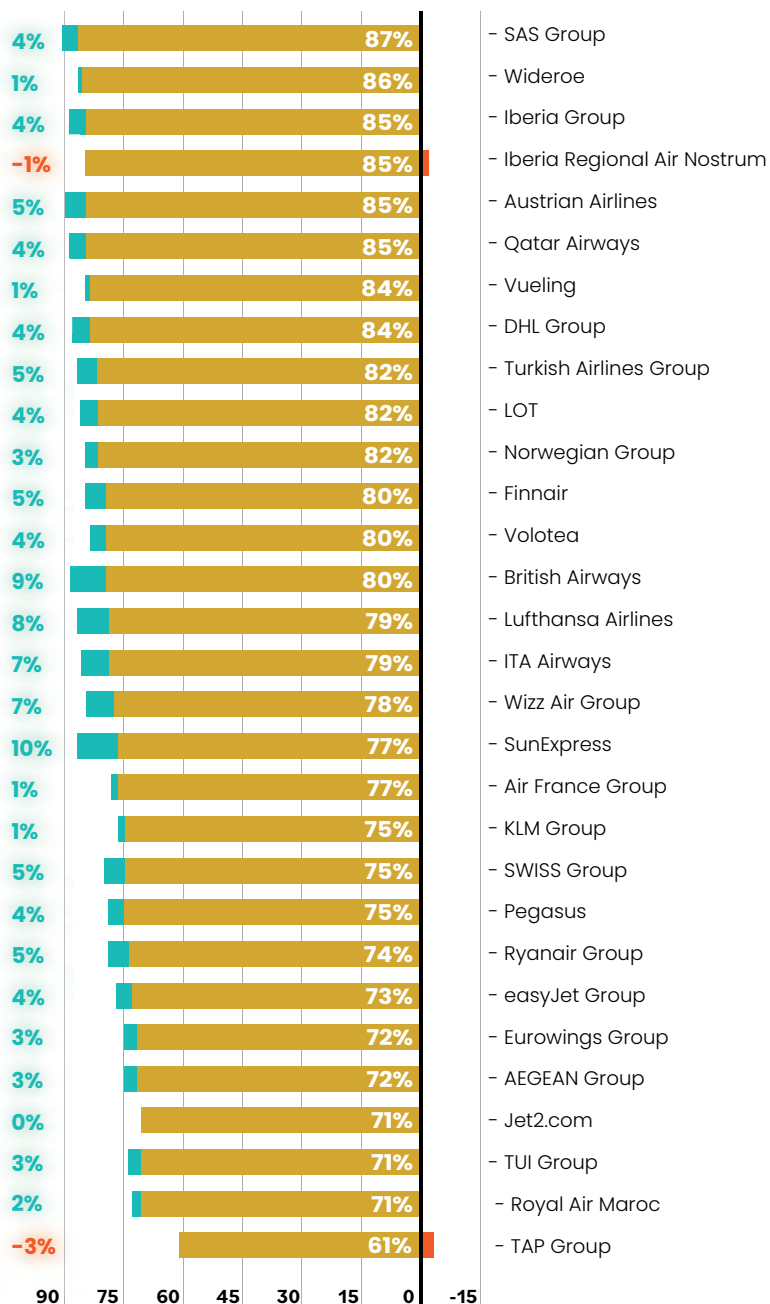
Punktualność wg lotnisk oraz zmiana względem 2024 r.



Źródło: EUROCONTROL Network Operations Report 2025

Ruch lotniczy w Europie 2025 r.

Punktualność linii lotniczych oraz zmiana względem 2024 r.



nej Ukrainy, Białorusi oraz Rosji wymusiło przekierowanie części ruchu przez państwa sąsiednie. Wśród nich raport wymienia m.in. Turcję, Bułgarię, Rumunię, Polskę, Słowację, Węgry, Litwę, Łotwę i Estonię.

Z jednej strony zwiększa to znaczenie operacyjne polskiej przestrzeni powietrznej. Z drugiej – podnosi jej złożoność. Ruch lotniczy nie przebiega już tak jak przed wojną. Trasy są dłuższe, bardziej obciążone, częściej zależne od sytuacji geopolitycznej i wojskowej. Polska jest więc jednocześnie beneficjentem rosnącego popytu i krajem, który musi zarządzać większą presją operacyjną.

Linie lotnicze wracają, ale rynek zmienił strukturę

Raport pokazuje również, że europejski rynek przewoźników utrzymał znane proporcje, choć widać wyraźny wpływ przewoźników niskokosztowych i ruchu turystycznego. W 2025 r. pięć największych linii w obszarze Network Manager pozostało bez zmian wobec 2024 r. Najbardziej aktywnym przewoźnikiem był Ryanair, z wynikiem 3192 lotów dziennie. Za nim znalazły się easyJet, Turkish Airlines, Lufthansa i Air France.

To ważne także dla Polski. Polski rynek lotniczy od lat rośnie dzięki połączeniu kilku segmentów: silnej pozy-

Źródło: EUROCONTROL Network Operations Report 2025

cji przewoźników niskokosztowych, rosnącemu ruchowi wakacyjnemu, rozwojowi lotnisk regionalnych oraz stopniowemu wzmacnianiu połączeń międzynarodowych. Wzrost kierunków do Włoch, Egiptu czy Hiszpanii potwierdza, że popyt wakacyjny pozostaje jednym z najważniejszych silników rynku.

Jednocześnie rośnie znaczenie połączeń do Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Egiptu i szerzej rozumianego Bliskiego Wschodu.

Efektywność lotu staje się kwestią kosztów i klimatu

Jednym z ważnych tematów raportu jest efektywność lotów. Nie chodzi tu tylko o techniczny wskaźnik dla ekspertów. Dłuższe trasy oznaczają wyższe zużycie paliwa, większe koszty dla linii lotniczych i większe emisje. Dlatego EUROCONTROL analizuje m.in. efektywność planowania tras, faktycznie pokonywany dystans oraz wpływ zmian projektowania przestrzeni powietrznej.

W 2025 r. pozytywnie działało dalsze wdrażanie koncepcji Free Route Airspace, czyli bardziej elastycznego planowania tras w przestrzeni powietrznej. EUROCONTROL wskazuje, że współpraca między Network Managerem, państwami, instytucjami żeglugi powietrznej i użytkownikami przestrzeni pozwalała ograniczać negatywne skutki zakłóceń. Jednocześnie wojna w Ukrainie i omijanie zamkniętych przestrzeni nadal

generowały dodatkowe wydłużenia tras.

Dla Polski jest to temat szczególnie ważny. Jako państwo położone przy wschodniej granicy Unii Europejskiej, Polska znajduje się na jednej z osi zmienionego ruchu. Im bardziej skomplikowany układ tras, tym większe znaczenie ma nowoczesne zarządzanie przestrzenią powietrzną, dobra koordynacja cywilno-wojskowa i inwestycje w systemy kontroli ruchu.

Wzrost to szansa, ale też odpowiedzialność

Raport EUROCONTROL pokazuje, że polskie lotnictwo znajduje się w bardzo ciekawym momencie. Z jednej strony Polska jest jednym z najważniejszych kontrybutorów wzrostu ruchu w Europie. Średnio 111 dodatkowych lotów dziennie i wzrost o 9,1 proc. to dowód, że rynek ma silny potencjał. Z drugiej strony Polska działa w trudniejszym środowisku operacyjnym niż wiele państw Zachodu.

Wzrost ruchu wymaga inwestycji: w lotniska, procedury, kadry, systemy zarządzania ruchem, odporność operacyjną i koordynację z europejską siecią. Polska nie może patrzeć na lotnictwo wyłącznie jako na branżę turystyczną. To część infrastruktury gospodarczej, bezpieczeństwa państwa, atrakcyjności inwestycyjnej i międzynarodowej dostępności kraju.

Jeśli europejskie niebo w 2025 r. odzyskało rytm, Polska była jednym z tych państw, które

ten rytm współtworzyły. Rosnące połączenia z Włochami, Egiptem, Hiszpanią i Bliskim Wschodem pokazują aspiracje pasażerów. Wyzwania związane z trasami, opóźnieniami i bezpieczeństwem pokazują natomiast, że lotnictwo jest dziś systemem znacznie bardziej złożonym niż przed pandemią i wojną w Ukrainie.

Wniosek z raportu jest jasny: Europa znów lata, ale musi nauczyć się latać mądrzej. A Polska, jako jeden z dynamicznie rosnących rynków, ma szansę odgrywać w tej nowej architekturze coraz ważniejszą rolę.

**EUROPA ZNÓW
LATA, ALE MUSI
NAUCZYĆ SIĘ LATAĆ
MĄDRZEJ. A POLSKA,
JAKO JEDEN Z
DYNAMICZNIE
ROSNĄCYCH
RYNKÓW, MA
SZANSĘ ODGRYWAĆ
W TEJ NOWEJ
ARCHITEKTURZE
CORAZ WAŻNIEJSZĄ
ROLĘ.**

Przewozy pasażerskie w polskich portach lotniczych w 2025 roku

W 2025 r. polskie porty lotnicze obsłużyły 66,1 mln pasażerów – o ponad 2 mln więcej, niż zakładał na ten rok wariant optymistyczny prognozy ULC z 2024 r. Polski rynek przewozów lotniczych rozwija się zatem w szybszym tempie niż zakładano jeszcze dwa lata temu.

Wzrost przewozów pasażerskich zanotowany przez polskie porty lotnicze w 2025 r. przewyższył ten zrealizowany przez wszystkie europejskie porty

lotnicze zrzeszone w ACI Europe o 7,3 punktu procentowego. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, Lotnisko Chopina w Warszawie i Port Lotniczy Kraków-Balice

osiągnęły o 9,6 punktu procentowego wyższy wynik od portów europejskich obsługujących od 10-25 mln pasażerów rocznie. Duże porty regionalne uzyskały wzrost wyższy o 3,2 punktu

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w latach 2023 - 2025



		Rok			Dynamika	
		2025	2024	2023	2025/2024	2025/2023
L.P.						
1	Lotnisko Chopina w Warszawie	24 082 472	21 261 806	18 472 491	13,3%	30,4%
2	Kraków - Balice	13 240 237	11 071 697	9 399 281	19,6%	40,9%
3	Gdańsk im. Lecha Wałęsy	7 378 788	6 698 533	5 895 934	10,2%	25,2%
4	Katowice - Pyrzowice	7 287 973	6 365 359	5 594 130	14,5%	30,3%
5	Wrocław - Strachowice	4 900 876	4 467 264	3 880 957	9,7%	26,3%
6	Poznań - Ławica	4 137 563	3 597 147	2 776 893	15,0%	49,0%
7	Warszawa/Modlin	1 744 056	2 697 575	3 399 650	-35,3%	-48,7%
8	Rzeszów - Jasionka	1 225 029	1 072 591	916 209	14,2%	33,7%
9	Łódź	489 450	431 142	356 878	13,5%	37,1%
10	Lublin	469 184	424 491	396 951	10,5%	18,2%
11	Szczecin - Goleniów	451 163	479 119	477 464	-5,8%	-5,5%
12	Bydgoszcz	433 338	359 787	358 230	20,4%	21,0%
13	Lotnisko Warszawa - Radom	95 343	112 629	104 770	-15,3%	-9,0%
14	Olsztyn-Mazury	87 054	68 661	140 444	26,8%	-38,0%
15	Zielona Góra - Babimost	80 210	82 467	53 523	-2,7%	49,9%
	Suma łączna	66 102 736	59 190 268	52 223 805		

Liczba obsługanych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w latach 2023 - 2025



L.P.		Rok			Dynamika	
		2025	2024	2023	2025/2024	2025/2023
1	Lotnisko Chopina w Warszawie	24 082 472	21 261 806	18 472 491	13,3%	30,4%
2	Kraków - Balice	13 240 237	11 071 697	9 399 281	19,6%	40,9%
3	Gdańsk im. Lecha Wałęsy	7 378 788	6 698 533	5 895 934	10,2%	25,2%
4	Katowice - Pyrzowice	7 287 973	6 365 359	5 594 130	14,5%	30,3%
5	Wrocław - Strachowice	4 900 876	4 467 264	3 880 957	9,7%	26,3%
6	Poznań - Ławica	4 137 563	3 597 147	2 776 893	15,0%	49,0%
7	Warszawa/Modlin	1 744 056	2 697 575	3 399 650	-35,3%	-48,7%
8	Rzeszów - Jasionka	1 225 029	1 072 591	916 209	14,2%	33,7%
9	Łódź	489 450	431 142	356 878	13,5%	37,1%
10	Lublin	469 184	424 491	396 951	10,5%	18,2%
11	Szczecin - Goleniów	451 163	479 119	477 464	-5,8%	-5,5%
12	Bydgoszcz	433 338	359 787	358 230	20,4%	21,0%
13	Lotnisko Warszawa - Radom	95 343	112 629	104 770	-15,3%	-9,0%
14	Olsztyn-Mazury	87 054	68 661	140 444	26,8%	-38,0%
15	Zielona Góra - Babimost	80 210	82 467	53 523	-2,7%	49,9%
	Suma łączna	66 102 736	59 190 268	52 223 805		

procentowego w porównaniu do portów ACI Europe obsługujących pomiędzy 1 a 10 mln pasażerów rocznie. Natomiast lotniska obsługujące mniej niż 1 mln pasażerów osiągnęły wynik o 1,4 punktu procentowego wyższy niż porty lotnicze ACI Europe o podobnej wielkości.

Przewozy międzynarodowe i krajowe

W 2025 r. rynek przewozów międzynarodowych wzrósł o 12,4 proc. w porównaniu z 2024 r., co było wynikiem o 6,8 punktu procentowego wyższym niż średnia wszystkich por-

tów ACI Europe w zakresie ruchu międzynarodowego.

Przewozy krajowe w 2025 r. wzrosły o zaledwie 0,04 proc. Dynamika ruchu krajowego w tym roku była o 0,2 punktu procentowego niższa niż średnia wszystkich portów ACI Europe.

Przewozy regularne

W ruchu regularnym obsługano w 2025 r. 55,7 mln pasażerów (+11,4 proc.). Najczęściej wybieranym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, a następnie Włochy i Hiszpania, przy czym największe wzro-

sty odnotowano na trasach do Włoch i Hiszpanii.

Najwięcej pasażerów w ruchu regularnym w 2025 r. obsługiwało Lotnisko Chopina w Warszawie, a następnie Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice i Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Najwięcej pasażerów w międzynarodowym ruchu regularnym w 2025 r. obsługiwały grupa Ryanair (z wyłączeniem Ryanair Sun (Buzz)), grupa Wizz Air oraz Polskie Linie Lotnicze LOT.

Liczba pasażerów obsłużonych w polskich portach lotniczych wg krajów w międzynarodowym ruchu regularnym w 2024 i 2025 roku



● 2025 ● 2024 % udział w rynku

1 Wielka Brytania	8 116 704 7 756 344	15,57% 16,71%	8 Dania	1 517 276 1 467 024	2,91% 3,16%	15 Belgia	860 766 777 518	1,65% 1,68%	22 Austria	512 452 579 257	0,98% 1,25%
2 Włochy	6 671 253 5 035 994	12,80% 10,85%	9 Grecja	1 451 726 1 277 197	2,78% 2,75%	16 Portugalia	856 474 674 118	1,64% 1,45%	23 Rumunia	504 112 336 118	0,97% 0,72%
3 Hiszpania	4 891 649 4 300 810	9,38% 9,27%	10 Szwecja	1 291 640 1 328 471	2,48% 2,86%	17 Cypr	856 421 732 963	1,64% 1,58%	24 Izrael	491 347 328 058	0,94% 0,71%
4 Niemcy	4 177 300 4 153 355	8,01% 8,95%	11 Irlandia	1 122 769 1 036 090	2,15% 2,23%	18 USA	833 536 773 216	1,60% 1,67%	25 Bułgaria	480 142 391 751	0,92% 0,84%
5 Norwegia	2 430 697 2 456 895	4,66% 5,29%	12 Turcja	1 073 433 978 031	2,06% 2,11%	19 Chorwacja	826 864 630 088	1,59% 1,36%	Pozostałe kraje	5 662 092 4 988 289	10,86% 10,75%
6 Francja	2 205 454 1 871 740	4,23% 4,03%	13 ZEA	1 058 642 787 080	2,03% 1,70%	20 Szwajcaria	645 787 641 839	1,24% 1,38%			
7 Holandia	2 192 392 2 022 604	4,21% 4,36%	14 Malta	862 948 578 822	1,66% 1,25%	21 Finlandia	533 153 512 119	1,02% 1,10%			

Suma pasażerów

2025	52 127 029
2024	46 415 791

Przewozy czarterowe

W 2025 r. rynek międzynarodowych przewozów czarterowych obsłużył 10,4 mln pasażerów, co oznacza wzrost o 13,1 proc. w porównaniu z 2024 rokiem. Najpopularniejszymi kierunkami były Turcja, Egipt i Grecja. Największe wzrosty odnotowano dla Egiptu i Hiszpanii.

Najwięcej pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym obsłużyły Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach, Lot-

nisko Chopina w Warszawie oraz Port Lotniczy Poznań-Ławica. Wśród przewoźników najwięcej pasażerów w międzynarodowym ruchu czarterowym w 2025 r. obsłużyły Enter Air, Buzz oraz PLL LOT.

Przewozy cargo

W 2025 r. przewieziono 213,7 tys. ton cargo na pokładach samolotów, co oznacza wzrost o 7 proc. względem 2024 r. Liczba operacji lotniczych cargo wzrosła natomiast o 12,8 proc.

Najpopularniejszymi kierunkami dla przewozów towarowych były Niemcy, USA i Chiny. Wśród przewoźników najwięcej cargo przewiózł PLL LOT, a na kolejnych miejscach znajdowali się DHL i Qatar Airways.

Lotnisko Chopina w Warszawie obsłużyło największy tonaż cargo w 2025 r., a jego udział w polskim rynku cargo lotniczego wyniósł 64,1 proc.

źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



OUR YOUTUBE CHANNEL

Poland Today

Polish point of view in English!

NEWS • BUSINESS • EVENTS • PEOPLE • CULTURE



ULA OŻAROWSKA



DAVID KENNEDY

ENGLISH-LANGUAGE INSIGHTS ABOUT POLAND FOR A GLOBAL AUDIENCE



Subscribe
and stay informed



Magia zakupów: między bramką a odlotem

Zakupy na lotnisku mają w sobie coś z małego rytuału podróży. Nawet osoby, które na co dzień omijają galerie handlowe, przed lotem chętnie zaglądają do perfumerii, butików, sklepów z alkoholem, słodyczami czy elektroniką. Lotnisko tworzy szczególny stan zawieszenia: jesteśmy już po kontroli bezpieczeństwa, ale jeszcze nie w samolocie; trochę w drodze, trochę poza codziennością. I właśnie wtedy najłatwiej pozwolić sobie na coś „przy okazji”.

Zakupy w strefie wolnej od codzienności Lotniskowe sklepy od dawna nie są już tylko praktycznym dodatkiem do podróży. W największych portach świata przypominają luksusowe pasáže handlowe, w których spotykają się: moda, kosmetyki, design, gastronomia i lokalne pamiątki. Dla wielu pasażerów przejście przez duty free jest niemal obowiązkowym elementem wyjazdu.

Dlaczego lubimy robić zakupy na lotniskach? Po pierwsze, działa psychologia podróży. Wyjazd, szczególnie zagraniczny, uruchamia w nas większą gotowość do wydawania pieniędzy. Jesteśmy w innym trybie niż na co dzień: bardziej otwarci, mniej praktyczni, częściej skłonni do nagrody. Perfumy kupione na lotnisku nie są tylko flakonem zapachu. Stają się pa-

miątką z podróży, prezentem dla kogoś bliskiego albo symbolicznym początkiem urlopu.

Po drugie, lotnisko daje poczucie wyjątkowości. Sklepy są elegancko zaprojektowane, marki premium są na wyciągnięcie ręki, a ograniczony czas przed odlotem wzmacnia decyzje zakupowe. Pasażer nie analizuje godzinami, jak w klasycznym centrum handlowym. Widzi produkt, ma kilkadziesiąt minut i często myśli: teraz albo nigdy.

Po trzecie, lotniskowe zakupy są wygodne. Można kupić prezent w ostatniej chwili, uzupełnić kosmetyczkę, zabrać lokalny przysmak, znaleźć słodycze dla dzieci, zegarek, okulary, akcesoria podróżne albo elegancki drobiazg biznesowy. To handel dopasowany do rytmu pasażera: szybkiego, mo-

bilnego i często lekko zestresowanego.

Czy na lotnisku naprawdę jest taniej?

Odpowiedź brzmi: czasem tak, ale nie zawsze. Dawne przekonanie, że duty free automatycznie oznacza okazję, jest zbyt proste. Ceny na lotniskach zależą od kraju, podatków, kursów walut, polityki danej sieci handlowej i kategorii produktu. Największe różnice można zauważyć przy alkoholu, papierosach, wybranych perfumach, kosmetykach premium i zestawach prezentowych. Tam rzeczywiście zdarzają się oferty atrakcyjniejsze niż w regularnych sklepach.

Warto jednak pamiętać, że lotnisko jest miejscem o bardzo wysokich kosztach najmu i obsługi. Dlatego część produktów, szczególnie elek-



tronika, akcesoria, zabawki, pamiątki czy produkty convenience, może być droższa niż w mieście albo w internecie. Pasażer płaci nie tylko za towar, lecz także za dostępność, lokalizację i możliwość zakupu w ostatniej chwili.

Najrozsądniej traktować lotniskowe zakupy selektywnie. Opłaca się kupować rzeczy, których cenę znamy i możemy porównać: ulubione perfumy, sprawdzony krem, konkretną markę whisky, czekoladki, które regularnie kupujemy, albo produkt w limitowanym zestawie podróżnym. Mniej opłaca się kupować pod wpływem impulsu rzeczy, których realnej wartości nie znamy. Lotnisko jest mistrzem scenografii potrafi sprawić, że zwykły pro-

dukt wygląda jak wyjątkowa okazja.

Lotniskowy handel ma dwa oblicza. Z jednej strony jest racjonalny: pozwala uzupełnić braki, kupić prezent, skorzystać z dobrej ceny. Z drugiej – jest częścią podróżniczego spektaklu. Kupujemy tam nie tylko dlatego, że musimy, ale dlatego, że chcemy przedłużyć przyjemność wyjazdu.

I może właśnie dlatego sklepy na lotniskach tak dobrze działają. Są ostatnim kawałkiem miasta, z którego wylatujemy, i pierwszą obietnicą miejsca, do którego zmierzamy. W świecie podróży nawet zakup perfum, czekolady czy butelki wina może stać się małym rytuałem przekraczania granicy między codziennością a przygodą.

**POLSKA NIE
MOŻE PATRZEĆ
NA LOTNICTWO
WYŁĄCZNIE
JAKO NA BRANŻĘ
TURYSTYCZNĄ.
TO CZĘŚĆ
INFRASTRUKTURY
GOSPODARCZEJ,
BEZPIECZEŃSTWA
PAŃSTWA,
ATRAKCYJNOŚCI
INWESTYCYJNEJ
I MIĘDZYNARODOWEJ
DOSTĘPNOŚCI
KRAJU.**

Najlepsze zakupy w strefach bezcłowych

W światowym rankingu World Airport Awards według SKYTRAX w kategorii najlepszych zakupów lotniskowych na świecie, podium zdominowały potężne międzynarodowe huby. Najwyżej ocenione lotniska pod względem oferty sklepów bezcłowych (duty-free), luksusowych butików i pamiątek to:

1 - London Heathrow



2 - Singapur Changi



3 - Rzym, Fiumicino



4 - Hongkong



5 - Paryż CDG



6 - Abu Zabi



7 - Seul, Incheon



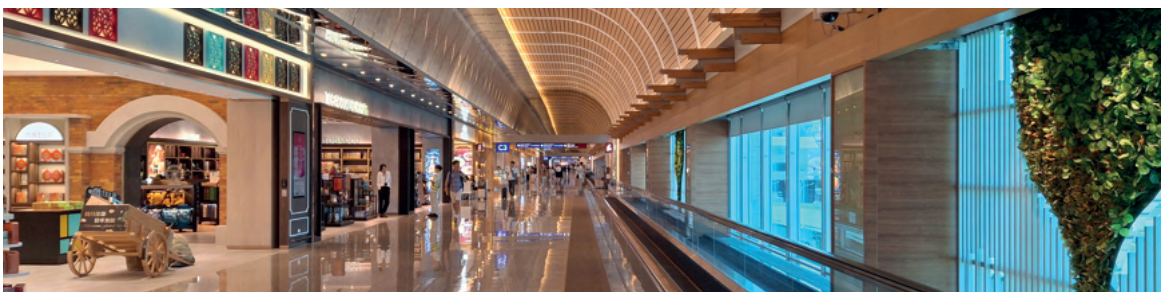
8 - Stambuł



9 - Tokyo Narita



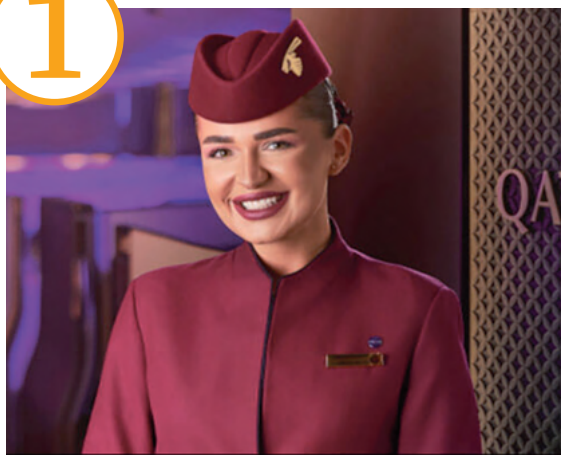
10 - Tajwan Taoyuan



SKYTRAX: Oto 10 najlepszych linii lotniczych na świecie



1



QATAR AIRWAYS

Qatar Airways to narodowa linia lotnicza państwa Katar, z siedzibą w Dosze. Trendowy produkt pokładowy linii lotniczej koncentruje się na: komforcie, wykwintnej kuchni, najnowszej rozrywece audio i wideo na pokładzie, nagradzanej obsłudze oraz nowoczesnej flocie samolotów. Qatar Airways obsługuje ponad 150 kluczowych kierunków biznesowych i rekreacyjnych na całym świecie, dysponując flotą ponad 200 samolotów. Linia lotnicza lata do Australii, Azji, Europy, na Bliski Wschód, do Afryki, Ameryki Północnej i Ameryki Południowej.

SINGAPORE AIRLINES

Sukces Singapore Airlines napędzało ich zaangażowanie w obsługę klienta. Menu pokładowe we wszystkich klasach obsługi oferuje wykwintne posiłki przygotowane przez panel międzynarodowo uznanych szefów kuchni, a wszyscy klienci mogą korzystać z nowoczesnego systemu rozrywki pokładowej, oferującego szeroki wybór filmów, muzyki i gier. Wraz ze swoim budżetowym przewoźnikiem, Scoot, Singapore Airlines obsługuje flotę ponad 180 samolotów, z łączną siecią pasażerską obejmującą ponad 110 destynacji.

2



3



CATHAY PACIFIC AIRWAYS

Grupa Cathay Pacific z siedzibą w Hongkongu oferuje regularne połączenia pasażerskie i cargo do ponad 200 miejsc w Azji, Ameryce Północnej, Australii, Europie i Afryce, korzystając z floty blisko 200 samolotów.

4



EMIRATES

Emirates łączy świat ze swoim globalnym centrum w Dubaju. Jest obsługiwana przez nowoczesne, wydajne i komfortowe samoloty, a jej kulturowo zróżnicowana kadra codziennie świadczy nagradzane usługi klientom na sześciu kontynentach. Obecna flota Emirates obejmuje 262 samoloty, a linia obsługuje 152 destynacje.

ANA ALL NIPPON AIRWAYS

ANA została założona w 1952 r. (wówczas była obsługiwana przez dwa helikoptery) i stała się największą linią lotniczą w Japonii, a także jedną z najważniejszych w Azji. Obsługuje 82 trasy międzynarodowe i 118 krajowych. ANA jest członkiem Star Alliance od 1999 r.

5



TURKISH AIRLINES

Założona w 1933 r. ze skromną flotą 5 samolotów. Turkish Airlines, będąca członkiem Star Alliance, jest linią lotniczą latającą do ponad 300 destynacji na świecie, dysponując dziś flotą ponad 300 samolotów (pasażerskich i towarowych).

6



KOREAN AIR

Linie Korean Air są członkiem założycielem Sky-Team. To wiodąca międzynarodowa linia lotnicza z siedzibą w Seulu, z głównym hubem zlokalizowanym na lotnisku Incheon. Korean Air obsługuje 125 destynacji w 44 krajach, dysponując flotą 169 samolotów.

7



AIR FRANCE

Air France zamienia lot w prawdziwą przyjemność we wszystkich swoich codziennych operacjach. Air France obsługuje 1500 lotów dziennie we Francji, Europie i na całym świecie. Od 2004 r. Air France i KLM tworzą jedną z wiodących europejskich grup w sektorze transportu lotniczego. Z ich hubów w Paryżu-Charles de Gaulle i Amsterdamie-Schiphol, Grupa Air France-KLM oferuje swoim klientom dostęp do sieci obejmującej 312 destynacji w 116 krajach.

8



9



JAPAN AIRLINES

Japan Airlines zostały założone w 1951 r. i dysponują nowoczesną flotą ponad 230 samolotów. Z czterema głównymi hubami w Tokio, Osace, Nagoi i Okinawie, Japan Airlines obsługuje 95 destynacji na 20 terytoriach. Linia lotnicza z bogatą historią i reputacją jako wyznaczająca istotę tradycyjnej japońskiej gościnności, JAL zobowiązuje się do zapewnienia gościom najwyższego poziomu bezpieczeństwa lotów i najwyższej jakości w każdym aspekcie swojej usługi.

10



HAINAN AIRLINES

Hainan Airlines została założona w styczniu 1993 r. w prowincji Hainan. Pod koniec czerwca 2018 r. Hainan Airlines i jej spółki zależne miały w eksploatacji ponad 400 samolotów oraz 24 oddziały. Sieć Hainan Airlines obejmuje Chiny, wiele punktów w Azji oraz sięga Europy, Ameryki Północnej i Południowego Pacyfiku.