

Arkadiusz Wrózek

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Kraków

arekwro@poczta.fm

SPECYFIKA I ROZWÓJ POLSKIEGO RYNKU LOTNICZYCH POŁĄCZEŃ CZARTEROWYCH

SPECIFICITY AND DEVELOPMENT OF THE POLISH AIR CHARTER MARKET

Zarys treści: Turystyczne przewozy lotnicze są ważnym i dobrze rozwijającym się sektorem połączeń lotniczych w Polsce. Zasobność rynku czarterowego zależy od funkcjonowania biur podróży oraz od ich oferty. Główną miarę stanowi liczba obsłużonych pasażerów, jednakże w wypadku tych połączeń cel podróży ogranicza się do szeroko pojętej turystyki. Postulaty transportowe zgłaszane przez pasażerów podlegają ciągłej ewolucji. Oferta rynku przewozowego turystycznego jest jednak ograniczona, przez co możliwości wyboru standardu podróży są niedostateczne. Pozytywne zjawisko rynku turystycznego w Polsce stanowi ciągle zmieniająca się oferta biur podróży. Autor podejmuje próbę charakterystyki polskiego rynku turystycznego, analizując podróże realizowane drogą lotniczą. Szczególną uwagę zwraca na funkcjonowanie przewoźników lotniczych, czarterowych, krajowych i zagranicznych, ofertę pokładową oraz usługi powiązane. Istotnym elementem opracowania jest wachlarz usług w portach lotniczych. Przeanalizowana zostanie również oferta tzw. tanich linii lotniczych i polskiego sektora turystycznego oraz siatka połączeń czarterowych.

Słowa kluczowe: czarter, polski rynek usług lotniczych, ekonomika połączeń lotniczych, jakość usług, biura podróży, bezpieczeństwo

Key words: charter flights, Polish air market, air transport economics, transport quality, travel agent, charter airline

Wstęp

Połączenia lotnicze są ważnym aspektem rozwoju gospodarki. Mobilność mieszkańców wynikająca z wyjazdów w celach zarobkowych, rozwój Polski jako centrum biznesowego i technologicznego oraz rozkwit turystyki wpływają na wzrost przewozów lotniczych. Rokrocznie rośnie zapotrzebowanie na tego rodzaju przewozy obsługiwane przez przewoźników czarterowych, a także z wykorzystaniem połączeń

regularnych. Podróże turystyczne to nie tylko wyjazdy Polaków na zagraniczne wycieczki czy wczasy. Polskę zaczyna odwiedzać coraz więcej turystów z zagranicy. Korzystając z naszych usług i produktów wpływają na rozwój polskiej gospodarki, w tym sektora turystycznego i transportowego.

Sytuacja gospodarcza w Polsce jest stabilna, a popyt na usługi turystyczne oraz transportowe wzrasta. Rynek dąży do realizacji potrzeb różnych grup klientów ze względu na dużą rozbieżność w zasobności Polaków. Pierwsza grupa to turyści indywidualni, poszukujący samodzielnie ofert przelotów (najczęściej przewoźników niskokosztowych) oraz pozostałych usług, jak np. noclegi. Drugą grupę turystów stanowią klienci korzystający ze zorganizowanych przez biura podróży wyjazdów; mniej zamożni poszukują oferty tańszej – krajowej lub też typu *first/last minute*. Wymusza to na biurach podróży konieczność szukania oszczędności, w tym coraz tańszych ofert przelotów. Na rynku są również klienci poszukujący usług o wyższym poziomie zarówno pod względem oferty urlopowych destynacji, jak i jakości podróży postrzeganej poprzez: bezpośredniość połączeń, klasę podróży, serwis pokładowy.

W opracowaniu podjęto analizę podmiotów funkcjonujących na rynku przewozów lotniczych, ekonomiki połączeń, jakości obsługi oraz bezpieczeństwa lotów. W pierwszej części zostanie scharakteryzowany rynek połączeń lotniczych w Polsce, uwzględniając ofertę lotnisk oraz przewoźników, miejsce sektora lotniczych przewozów czarterowych w ogólnej liczbie przewozów, oraz zdefiniowani jego potencjalni użytkownicy. Druga część poświęcona będzie polskiemu rynkowi turystycznemu i jego ofercie dla podróżnych. W trzeciej części omówiona zostanie ekonomika połączeń lotniczych czarterowych. Wskazane będą szanse i kierunki rozwoju tego rynku w Polsce oraz trendy w przewozach lotniczych i turystycznych.

Rynek połączeń lotniczych w Polsce – wybrane aspekty

Przewozy lotnicze stanowią istotny element funkcjonowania transportu. Uczestnikami rynku lotniczego są: linie lotnicze, lotniska, firmy obsługujące samoloty, np. *handling* (obsługa płytowa samolotu polegająca m.in. na: wypuszczaniu/wpuszczaniu pasażerów, obsługa bagażu, obsługa pasażerów niepełnosprawnych), serwis techniczny, firmy sprzątające i cateringowe, służby kontroli lotu, a także zabezpieczenia życia i bezpieczeństwa. Złożoność systemu infrastruktury lotniczej wymusza na uczestnikach rynku współdziałanie ze sobą w celu osiągnięcia efektywności ekonomicznej, zapewniając jak najwyższy poziom bezpieczeństwa. Sprawne funkcjonowanie wszystkich elementów rynku lotniczego umożliwi elastyczne dostosowywanie się do potrzeb klientów (*Transport... 2009*). Rośnie zainteresowanie lotniczą ofertą przewozową. Tworzone są nowe połączenia, wprowadzane nowe produkty i usługi. Atrakcyjność miasta czy regionu wzrasta dzięki dostępowi do lotnisk, więc wiele regionów walczy o posiadanie własnego portu lotniczego. Ułatwienia w podróżowaniu oraz pojawienie się przewoźników niskokosztowych przyczyniły się do rozwoju regionalnych lotnisk i turystyki lotniczej.

W Polsce funkcjonuje 15 lotnisk, najnowsze Olsztyn-Mazury otwarto w styczniu 2016 roku (www.mazuryairport.pl). Lotniska w Polsce według Urzędu Lotnic-

twą Cywilnego obsłużyły w 2014 roku ponad 27 mln pasażerów, a w 2015 roku ponad 30,5 mln (www.ulc.org.pl). Liberalizacja rynku połączeń lotniczych spowodowała rozwój lotnisk regionalnych, przebudowę istniejących oraz budowę nowych, jak np. Warszawa-Modlin, Lublin-Świdnik, Olsztyn-Mazury (Pijot-Migoń 2012).

Tabela 1

Liczba pasażerów obsłużonych w największych portach lotniczych w Polsce

Table 1

The biggest airports in Poland by passengers

Port lotniczy	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Warszawa WAW	8 666 552	9 322 485	9 567 063	10 669 879	10 574 539	11 168 688
Kraków KRK	2 839 124	2 994 359	3 408 954	3 636 804	3 806 801	4 208 669
Gdańsk GDN	2 208 819	2 449 702	2 861 774	2 826 412	3 238 064	3 676 771
Katowice KTW	2 366 410	2 500 984	2 518 409	2 506 694	2 668 421	3 044 017
Wrocław WRO	1 598 533	1 606 222	1 942 000	1 873 245	2 034 515	2 269 216
Warszawa WMI	0	0	857 481	344 566	1 703 743	2 589 286

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC, www.ulc.gov.pl z dnia 20.08.2016

Tabela 1 przedstawia liczbę pasażerów obsłużonych w dużych portach lotniczych w Polsce. Największym lotniskiem jest Lotnisko im. Fryderyka Chopina w Warszawie. W 2013 roku obsłużyło ono 10 mln pasażerów rocznie, a w 2015 roku ponad 11 mln pasażerów. Lotnisko Chopina w Warszawie pełni funkcję *huby* Polskich Linii Lotniczych LOT oraz lotniska bazowego dla innych przewoźników, jak Enter Air czy Norwegian. Jest elementem połączeń sieciowych międzynarodowych przewoźników: Lufthansy, AirFrance – KLM, Aeroflotu, Emirates, Quataru. Lotnisko warszawskie ma połączenia z głównymi portami lotniczymi w Europie, Stanach Zjednoczonych, na Bliskim Wschodzie oraz w Azji – Dubaj, Doha, Pekin, Tokio (www.lotnisko-chopina.pl).

Do największych lotnisk regionalnych zaliczyć należy Kraków-Balice, które [w 2015 roku obsłużyło ponad 4 mln pasażerów, oraz Gdańsk-Rębiechowo obsługujące rocznie ponad 3 mln pasażerów. Z portów tych wykonywane są połączenia do popularnych miast w Europie, głównych ośrodków turystycznych, przemysłowych oraz naukowych. Ofertę dodatkowo wzbogacają przeloty czarterowe do najpopularniejszych destynacji wakacyjnych położonych m.in. w Turcji, Grecji, Hiszpanii, Egipcie, Bułgarii, Maroku. Duże znaczenie ma również port lotniczy Katowice-Pyrzowice, który poza obsługą linii niskokosztowych oferuje bogatą siatkę połączeń czarterowych, cargo (nowoczesny terminal przeładunkowy Cargo otwarty w czerwcu 2016 r.) oraz rozbudowaną infrastrukturę techniczno-serwisową (Pijot-Migoń 2012).

Obecnie na rynku transportu lotniczego wyróżnić można 6 modeli funkcjonowania przewoźników: tradycyjny, niskokosztowy (*LCC – low cost carrier*), hybryda, czarter, czarter-mix oraz cargo (Rucińska, Ruciński, Tłoczyński 2012).

Tradycyjny model przewozów został wypracowany przez wiele lat funkcjonowania przewozów lotniczych. Do lat dziewięćdziesiątych XX wieku większość działających przewoźników była własnością skarbu państwa i zwana potocznie Przewoźnikiem Narodowym. Funkcjonowanie tradycyjnych przewoźników opierało się na obsłudze połączeń wewnętrznych – krajowych, regionalnych, międzynarodowych oraz transkontynentalnych. Pasażerowie nabywając bilet, opłacali przelot, bagaż, posiłek, odprawę na lotnisku, rozrywkę, ubezpieczenie oraz obsługę na lotnisku, np. w salonikach lotniskowych czy w ramach asysty osób o ograniczeniach ruchowych.

Liberalizacja i deregulacja rynku przewozów lotniczych na początku XXI wieku skutkowałą upowszechnieniem się nowego modelu ich funkcjonowania – niskokosztowego, który powstał w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia w USA, oferując pasażerom „tani” bilet zawierający wyłącznie przelot. Formuła *LCC* to de facto model marketingowy, którego głównym założeniem było: ujednoczenie samolotów oraz maksymalne wykorzystanie przestrzeni pasażerskiej, rezygnacja z bezpłatnego bagażu (ograniczenie go wyłącznie do bagażu kabinowego) oraz ze wszystkich udogodnień pokładowych, w tym posiłków czy rozrywki, skrócenie obsługi naziemnej maszyny do 30 minut, zakup biletu oraz odprawa przez internet, brak możliwości lotów przesiadkowych, loty na mniejsze lotniska często położone z dala od centrów miast (Siwek 2014, Pijot-Migoń 2014). Najwięksi europejscy przewoźnicy działający w formule *LCC*, wykonujący połączenia z lotnisk w Polsce, to: Ryanair, EasyJet, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle oraz kilku mniejszych, jak Jet2. (Rucińska, Ruciński, Tłoczyński 2012). Niskokosztowy model linii lotniczych ulega ciągłej ewolucji, gdyż oprócz połączeń transkontynentalnych wprowadzono wiele udogodnień dla pasażerów, takich jak: karty lojalnościowe, taryfę „biznes” zawierającą bagaż, wyznaczone miejsca na pokładzie oraz ubezpieczenie. Nowością jest też oferta lotów na lotniska *hubowe* w Europie, jak np. Paryż-Roissy-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol.

Połączenia czarterowe to loty wykonywane na podstawie umowy czarterowej, zobowiązującej przewoźnika do odpłatnego zorganizowania oraz wykonania lotu na rzecz swojego klienta. Umowy mogą być jednorazowe lub wielokrotne (Neider 2012). Istotne znaczenie ma brak konieczności uzyskania zgody na wykonanie lotu, wystarczy jedynie zgłoszenie takiego faktu do 24 godzin przed planowanym wylotem.

Obniżenie kosztów przelotów przez przewoźników czarterowych, wymuszone oczekiwaniami biur podróży, skutkowało zmianą formuły funkcjonowania tych przewoźników czarterowych z tradycyjnej na niskokosztową. Polscy czy europejscy przewoźnicy mają silną konkurencję ze strony przewoźników zagranicznych, np. z Tunezji, Turcji, Egiptu, gdzie koszty pracy są dużo niższe, a ceny oferowane biurom podróży korzystniejsze. Jediną linią lotniczą czarterową zarejestrowaną w Polsce, z siedzibą wyłącznie na jej terenie, jest Enter Air. Głównymi udziałowcami polskiego rynku połączeń czarterowych są również linie Travel Service i Small Planet Airlines, działające i mające bazy na polskich lotniskach. Odrębną grupę w ramach ruchu czarterowego stanowi *general aviation* (obsługa samolotów prywat-

nych, biznesowych), w którym możliwe jest wynajęcie do celów prywatnych czy służbowych samolotu.

Tradycyjne linie lotnicze próbują dostosować się do warunków panujących na rynku przewozów, a także do silnej konkurencji cenowej ze strony przewoźników niskokosztowych. Jednym z rozwiązań było założenie niskokosztowych spółek córek przez tradycyjnych przewoźników, np. Polskie Linie Lotnicze LOT założyły linie Centralwings, tym samym tworząc sobie konkurencję, która pogarszała ich sytuację finansową. Największe problemy finansowe mają niewielcy przewoźnicy, dlatego zrzeszają się w aliansach lotniczych czy też podpisują umowy *code share* (umowa o wspólnej obsłudze połączeń). Pozwala to obniżyć koszty operacyjne, jak np. obsługę samolotów, catering, zakup paliw, szkolenie załóg, koszty portowe dzięki współużytkowaniu terminali i stanowisk odprawy, a także programów lojalnościowych (Rucińska, Ruciński, Tłoczyński 2012). W ramach obniżenia kosztów operacyjnych zredukowano serwis pokładowy, wprowadzając usługę typu *Sky Bar* (możliwość zakupu kanapek oraz napojów podczas rejsu). Koszty prowadzenia punktów sprzedaży biletów zmniejszono poprzez sprzedaż internetową oraz wprowadzenie odprawy przez Internet czy telefon komórkowy. Obniżenie kosztów paliwowych było możliwe dzięki wycofaniu z użytku starych samolotów z paliwożernymi silnikami, zastępując je nowoczesnymi maszynami, np. Boeingiem 787, Airbusem A350, Airbusem A320neo czy też Boeingiem 737MAX. Wielu pasażerów podróżuje wyłącznie z bagażem podręcznym, co pozwala skrócić czas odpraw pasażerskich oraz załadunku/rozładunku samolotów (Siwek 2014).

Lotniczy przewoźnicy czarterowi rzadko podejmują współpracę pomiędzy sobą. Wyjątkiem są przewoźnicy grupy TUI: TUIfly, Thomson, Condor, ArkeFly. Funkcjonowanie lotniczych przewoźników czarterowych opiera się głównie na dostosowaniu oferty przelotów do wymogów biur podróży. Najwięksi z nich przystąpili do sojuszy lotniczych, np. Air Berlin do Oneworld, oraz Condor, który dołączył do sojuszu Star Alliance, oferując połączenia regularne oraz czarterowe do lotnisk położonych w rejonie atrakcji turystycznych (*Transport...* 2009).

Porty lotnicze zmuszone były dostosować swoją ofertę do rosnących wymagań pasażerów. Wejście Polski do strefy Schengen z jednej strony ułatwiło ruch turystyczny poprzez brak konieczności odprawy paszportowej, szczególnie na „przyłotach”. Z drugiej strony należało zreorganizować ścieżki pasażerskie. Z podziału na loty wewnątrz strefy Schengen i loty poza strefę wyniknęła potrzeba podwojenia liczby punktów usługowych. Pasażerowie wyższych klas taryfowych (premium economy, first class), a także pasażerowie wykupujący usługi dodatkowe w porcie lotniczym wymuszają organizację kolejnych stanowisk odprawy w punktach *check-in* oraz *gate*, mając możliwość korzystania z *priority board* (pierwszeństwo wejścia na pokład) lub *fast track* (przyspieszona kontrola bezpieczeństwa), (Panasiuk 2008).

Oferta przewoźników oraz lotnisk nie ogranicza się obecnie tylko do produktów związanych wyłącznie z procesem przewozu lotniczego. Dodatkowo zarezerwować można dojazd z/do lotniska, parking, wypożyczyć samochód, kupić ubezpieczenie czy też zarezerwować hotel, co daje możliwość szerszej oferty turystycznej skierowanej do klienta indywidualnego, grupowego czy biur podróży (Hoszman 2012).

Zapotrzebowanie rynku turystycznego na lotnicze przewozy czarterowe

Polski rynek turystyki zagranicznej jest rynkiem młodym, gdyż do końca lat osiemdziesiątych XX wieku wyjazdy zagraniczne ograniczały się głównie do krajów socjalistycznych, np. Bułgarii, Rosji, Jugosławii czy na Węgry, ze względów politycznych, formalnych (ograniczona dostępność paszportów), jak i finansowych. Podróżowano koleją, samochodami, bardzo rzadko drogą lotniczą. Historia polskich połączeń czarterowych rozpoczęła się od końca lat sześćdziesiątych XX wieku, kiedy to samoloty Polskich Linii Lotniczych LOT docierały do Bangkoku, Japonii, Los Angeles, a najsłynniejsze połączenia czarterowe od 1972 roku łączyły Warszawę z Nowym Jorkiem i Chicago. W 1978 roku udział połączeń czarterowych w ogóle połączeń zrealizowanych przez PLL LOT wynosił 18,9% (Mikulski, Glass 1980). W latach dziewięćdziesiątych w wyniku zmniejszenia ograniczeń formalnych, poprawy oferty przewozów lotniczych związanych ze stopniowym udziałem przewoźników zagranicznych mobilność Polaków zaczęła rosnąć. Wprowadzenie do obsługi nowych, „zachodnich” modeli samolotów – głównie Boeingów, otworzyło nowe możliwości rozwoju połączeń, w tym czarterowych. Ceny zagranicznych wyjazdów turystycznych były niskie dzięki ofertom wyjazdów do takich krajów, jak Tunezja, Turcja czy Egipt, atrakcyjnych pod względem kosztów wypoczynku. Łatwość podróży i dostępność przelotów, spadek cen związany z rozwojem tanich linii lotniczych zapoczątkował rozwój turystyki indywidualnej, w tym weekendowych wyjazdów na zwiedzanie miast czy regionów – *city break*, lub też *event tourismu* (przykładowo wyjazd na koncert), (Rosa 2014).

Przewoźnicy niskokosztowi w swojej ofercie umieścili nie tylko bilety lotnicze, ale także ofertę hoteli i wypożyczalni samochodów. Linie lotnicze Wizz Air zaofiarowały poprzez swoje biuro podróży Wizz Air Tours pakiety weekendowe oraz wakacyjne, zawierające przelot i noclegi (www.wizzair.com). Sprzedaży ofert turystycznych przez przewoźników lotniczych nie było usługą nową, gdyż linie lotnicze Austrian czy Polskie Linie Lotnicze LOT pełnią funkcje biur podróży od kilkadziesiąt lat (www.austrian.com, www.lot.com).

Polskie miasta są obiektem zainteresowania turystów z zagranicy. Do najczęściej odwiedzanych należą: Kraków, Warszawa, Poznań, Wrocław, Gdańsk. Oprócz wyjazdów typu *city tour* coraz popularniejsze wśród turystów z zagranicy stają się wycieczki do polskich ośrodków turystycznych, położonych w górach czy nad morzem, jak Kołobrzeg, Sopot, Zakopane. Większość turystów przybywa do Polski na pokładach samolotów linii niskokosztowych, samochodami lub autokarami.

Wyraźny rozwój nastąpił w dziedzinie turystyki zorganizowanej, gdzie transport lotniczy zdominował wszystkie jej gałęzie, osiągając w 2014 roku poziom 90% ogółu przewozów turystycznych, wyprzedzając wyjazdy kolejowe i autokarowe (www.prtl.pl).

Na polskim rynku usług turystycznych funkcjonuje wiele biur podróży, jednak szczególne znaczenie ma kilka największych, zdolnych do samodzielnego czarterowania samolotów i zapewnienia kompletu pasażerów, jak Itaka, TUI, Rainbow Tours, Neckermann, Wezyr, Grecos, Sun & Fun, Exim Tours. Trzy największe biura podróży wygenerowały w 2014 roku przychód w wysokości 4,3 mld zł, co stanowiło

85% całego rynku biur podróży w Polsce (www.rp.pl). Na rynku funkcjonują także mniejsze biura podróży z odmiennymi ofertami, niejednokrotnie „ekstremalnymi”, np. wspinaczki wysokogórskie czy raftingi, lub też wyjazdów w odległe, rzadko uczęszczane przez turystów zakątki świata. Przykładem może być Logos Tours, oferujące wycieczki do Ameryki Południowej, na Antarktydę czy wyspy Pacyfiku (www.logostours.pl). Oferta ta skierowana jest do bardzo wąskiej grupy klientów, zatem nie ma konieczności czarterowania samolotów.

Najpopularniejsze kierunki wakacyjne Polaków to głównie kurorty położone w Turcji, Egipcie, Grecji, Hiszpanii, Włoszech, Portugalii, Chorwacji i Bułgarii. Z racji warunków pogodowych występuje podział na sezon letni i zimowy, co skutkuje zmianą kierunków czarterowych w okresie zimowym. Obok wyjazdów w kraje ciepłe, jak Egipt, Maroko czy wyspy hiszpańskie, zimowy rynek obejmuje również kurorty narciarskie we Francji, Włoszech, Szwajcarii, Austrii. Rosnące możliwości finansowe Polaków pozwoliły na rozszerzenie oferty wycieczek o kraje „tropikalne”, tj. Tajlandię, Wenezuelę, Meksyk, Kubę, Dominikanę, Kenię, Zanzibar (www.itaka.pl, www.tui.pl, www.rainbowtours.pl). Oferta turystyczna na akceptowalnym poziomie finansowym powoduje, że największy udział w rynku mają wyjazdy do krajów o słabszym poziomie gospodarczym, które oprócz przystępnych dla turystów cen zapewniały słoneczną pogodę również w okresie jesienno-zimowym.

Niepokoje polityczne w krajach popularnych turystycznie, takich jak Egipt, Tunezja, Turcja czy Grecja, wpłynęły na poziom bezpieczeństwa. Ograniczyło to mocno ofertę polskiego rynku turystycznego. Wyjazdy do Egiptu czy Tunezji niejednokrotnie były dwu- lub trzykrotnie tańsze od czasów o podobnym standardzie w kurortach Unii Europejskiej.

W ostatnich pięciu latach najpopularniejsze destynacje to turecka Antalya, egipska Hurghada i Sharm el Sheikh oraz grecki Heraklion i Rodos. Tabela 2 pokazuje

Tabela 2
Liczba pasażerów obsługiwanych na polskich lotniskach do najpopularniejszych destynacji czarterowych

Table 2
Most popular charter destination, flying from polish airports

2011	Antalya	Hurghada	Heraklion	Sharm el Sheikh	Enfidha
	484 863	359 560	212 359	196 896	161 784
2012	Hurghada	Antalya	Sharm el Sheikh	Enfidha	Heraklion
	416 575	399 637	268 590	143 956	128 270
2013	Antalya	Hurghada	Sharm el Sheikh	Heraklion	Tel Aviv
	386 947	225 553	158 984	134 836	137 178
2014	Antalya	Hurghada	Sharm el Sheikh	Heraklion	Rodos
	445 331	253 642	208 092	188 812	156 90
2015	Antalya	Heraklion	Rodos	Warna	Hurghada
	458 473	215 491	185 887	183 006	167 903

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC, www.ulc.gov.pl z dnia 20.08.2016

trend w wyjazdach Polaków na wakacyjny odpoczynek w latach 2011-2015. Popularność Turcji wynika z bardzo dobrej oferty cena/jakość, a także z dostosowania do klientów wymagających (wysokie standardy hoteli oraz obsługi). Dużą popularnością cieszą się oferty typu *all inclusive* – wszystko w cenie. Podobnie Grecja kontynentalna czy wyspy greckie są atrakcyjne ze względu na zabytki oraz miejsca warte odwiedzenia. Dodatkowe atuty stanowią niedaleka odległość od Polski oraz gwarancja dobrej pogody.

Oferta biur podróży obrazuje popyt, jaki występuje na rynku turystycznym na przewozy. Korzystają one z oferty lotniczych przewoźników czarterowych pochodzących z Polski, ale także państw, do których odbywa się przelot turystyczny. W niektórych wypadkach z powodu ograniczonego popytu na wyjazdy, np. do krajów azjatyckich, Ameryki Środkowej czy Południowej biura podróży zmuszone są do korzystania z tradycyjnych linii lotniczych czy też dużych linii czarterowych z Europy Zachodniej, oferujących podróże z przesiadką w portach *hubowych*. Czynnikiem ograniczającym rozwój destynacji „tropikalnych” były wysokie koszty takich wycieczek mieszczące się w rozpiętości cenowej 6-7 tys. zł, a w przypadku np. Tajlandii czy Kenii nawet do kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Od 2012 roku na polskim rynku pojawił się nowy produkt: rejsy czarterowe obsługiwane przez Polskie Linie Lotnicze LOT nowo nabytymi dalekodystansowymi Boeingami 787 oraz obsługiwane przez ArkeFLY połączenia Boeingami 767, na pokładach których turyści dotrzeć mogą m.in. do Kenii, Wenezueli, Zanzibaru, Tajlandii, Dominikany, Kuby. Pomimo cen wyjazdów zaczynających się od ok. 4,5 tys. złotych od osoby zainteresowanie ofertą „krajów egzotycznych” rośnie, o czym świadczą plany otwarcia kolejnych połączeń (www.r.pl).

Wybrane aspekty ekonomiki połączeń czarterowych w Polsce

Na początku lat dziewięćdziesiątych minionego wieku na rynku przewoźników czarterowych dominowały Polskie Linie Lotnicze LOT. Sporadycznie niektóre destynacje obsługiwane były przez przewoźników z miejsca docelowego, jak np. linie Nouvele Air czy Tunisair do Tunezji, Pharaoh Airlines czy AMC Airlines do Egiptu, Atlas Jet, Sultan Air, Sun Express do Turcji. Obsługa połączeń oraz serwis pokładowy odbywał się na zasadach tradycyjnych linii lotniczych, czyli bilet na lot czarterowy zawierał bagaż rejestrowany, posiłki oraz dostęp do gazet na pokładzie. Pierwsze próby funkcjonowania w gospodarce rynkowej pozwoliły na otwarcie prywatnych przedsiębiorstw lotniczych. Pierwszym przewoźnikiem, który istotnie zaznaczył swoją obecność na rynku przewozów czarterowych, były linie lotnicze WEA – White Eagle Aviation. Samolotami wynajętymi od niemieckich linii TUI WEA obsługiwały połączenia do popularnych kurortów w Turcji, Tunezji, Egipcie. Linie na pokładach swoich Boeingów 737 prowadziły rozbudowany serwis pokładowy, oferując posiłki, prasę, bogaty program rozrywkowy podczas lotu. Mimo dobrej opinii, jaką cieszyły się WEA, przez wysokie ceny przelotów i niską atrakcyjność w stosunku do innych przewoźników musiano zawiesić połączenia pasażerskie (www.money.pl).

Wraz z rozwojem przewoźników niskokosztowych na polskim rynku rozpoczęły działalność linie Air Polonia oraz spółka córka PLL LOT – Centralwings. Obsługiwały one połączenia czarterowe do głównych wakacyjnych destynacji, opierając się na modelu *low cost*, rezygnując całkowicie z serwisu pokładowego. Był to przełom na polskim rynku przewozów czarterowych, gdyż od tego momentu wszystkie połączenia obsługiwane są w formule niskokosztowej (Gardzińska, Meyer 2008).

Dostosowując polskie przepisy do wymogów Unii Europejskiej Urząd Lotnictwa Cywilnego wprowadził zasady niedyskryminacji oraz wzajemności, co skutecznie wpłynęło na ochronę polskiego rynku przewozowego. Zobowiązano przewoźników z innych państw wspólnoty, zgłaszających chęć obsługi połączeń z Polski, do założenia bazy oraz otwarcia centrum operacyjnego w naszym kraju (www.ulc.org.pl). Ma to ochronić polski i europejski rynek przed konkurencją spoza UE, a także przywrócić korzyść z tytułu odprowadzonych podatków.

Nową jakość przewozów czarterowych wprowadzić miały linie Fischer Air oraz Air Italy Polska. Flota obydwu przewoźników składała się z Boeingów 757, które poza dużo większymi możliwościami przewozu pasażerów niż Boeingi 737 mogły wykonywać połączenia na znacznie większe odległości – 7,5 tys. km oraz zabierały na pokład większą liczbę pasażerów – 220. Zasięg maszyny pozwalał na wykonywanie lotów np. na Wyspy Zielonego Przylądka czy do Kenii, a biorąc pod uwagę lądowania techniczne, mogła ona latać na lotniska w Ameryce Środkowej. Jednakże większość połączeń obsługiwanych przez Fischer Air to Egipt, Turcja czy Tunezja, w wyniku czego możliwości eksploatacyjne samolotów tej linii nie były w pełni wykorzystywane, a ich awarie generowały dodatkowe koszty, doprowadzając przewoźnika do upadku. Podobny los spotkał Air Italy Polska, przewoźnika, który poprzez kooperację z włoską centralą spółki posiadał zróżnicowaną flotę maszyn (Boeingi 737, 757 oraz 767). Po kilku latach funkcjonowania linie wycofały się z rynku, głównie przez brak zainteresowania rejsami dalekodystansowymi (www.alterair.pl). W latach 2008-2010 połączenia czarterowe obsługiwały litewskie linie Aurela Boeingami 757 oraz 737 (Rucińska, Ruciński, Tłoczyński 2012).

Po roku 2011 powstały kolejne polskie linie czarterowe: YES Airways, Bingo, Enter Air, polskie oddziały czeskich linii Travel Service oraz litewskich linii Small Planet Airlines. Pomimo pojawienia się nowych przewoźników nie zmieniła się siatka połączeń czarterowych, a kolejni przewoźnicy mieli problem z utrzymaniem się na rynku przewozowym. Problemy finansowe YES Airways skutkowały fuzją z liniami OLT Express, które poza działalnością czarterową wykonywały połączenia w formule *low cost*. W niedługim czasie okazało się, że ich właścicielem jest piramida finansowa – spółka Amber, której aktywa po upadku zniknęły. Linie z wielkiego sukcesu i zachwyty wśród pasażerów przerodziły się w największy skandal ostatnich lat (www.money.pl). W 2014 roku zakończyły również działalność linie Bingo, które oferowały rejsy Airbusami A320. Powodem utraty płynności finansowej było złe oszacowanie możliwości rynkowych Bingo Airlines (www.pasazer.com).

Przewoźnikiem, który zyskał znaczny udział w rynku przewozów czarterowych w Polsce, są powstałe w 2009 roku linie Enter Air. Flota linii składa się z 19 maszyn – Boeing 737-800 i Boeing 737-400, na pokładach których w 2014 roku przewiezio-

no blisko 1,5 mln pasażerów (www.prtl.pl). Samoloty przewoźnika docierają do wszystkich głównych destynacji turystycznych obsługiwanych z polskich oraz niektórych zagranicznych lotnisk. Enter Air jest spółką notowaną na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. O dobrych perspektywach rozwoju tego przewoźnika świadczyć może zakup 4 fabrycznie nowych maszyn Boeinga (pierwszy – 737 dostarczony zostanie w IV kwartale 2017 r.), (www.boeing.com).

Przewoźnikami skutecznie funkcjonującymi na polskim rynku przewozów czarterowych w Polsce są linie Travel Service oraz Small Planet Airlines. Czeskie linie lotnicze Travel Service mają oddziały w Polsce, na Słowacji i na Węgrzech, obsługując połączenia do wszystkich najważniejszych destynacji urlopowych w Europie, Afryce i na Bliskim Wschodzie oraz niektóre połączenia do Kenii, Dominikany, Tajlandii. Linie lotnicze Small Planet Airlines, podobnie jak Travel Service, obsługują połączenia do głównych lotnisk w kurortach, a poza lotniskami w Polsce także loty z Litwy, Łotwy, Niemiec oraz Estonii.

Wszyscy przewoźnicy wykonujący połączenia czarterowe z Polski wykorzystują do ich obsługi w przypadku średniego zasięgu (zakłada się, że samolot średniego zasięgu pokonuje dystans ok. 5 tys. km) maszyny kodu C, czyli np. Boeing 737 oraz Airbus A320, zabierające zależnie od konfiguracji 130-189 pasażerów (pokład standardowego samolotu B737-800 linii EL Al czy Turkish Airlines mieści 155 pasażerów, a w konfiguracji czarterowej Travel Service – 187, tradycyjny A320 Lufthansy zabiera na pokład 168 pasażerów, wersja czarterowa Small Planet – 189), (www.lh.com, www.thy.com, www.enterair.pl, www.seatgouru.com). Połączenia czarterowe obsługiwane są w formule niskokosztowej, bez serwisu pokładowego – możliwe jest wyłącznie skorzystanie ze *Sky Bar*. Model czarterowy linii lotniczych od tradycyjnego modelu niskokosztowego odróżnia się bagażem rejestrowanym (nadawanym do luków bagażowych, w przypadku linii typu *low cost* za bagaż taki trzeba dodatkowo zapłacić), który przydatny jest w przypadku wyjazdów urlopowych. Podczas rejsów czarterowych wykonywanych z polskich lotnisk pasażer nie ma możliwości wyboru oferty przewoźnika ani standardu obsługi pokładowej – to zależy wyłącznie od operatora turystycznego (www.prtl.pl).

Połączenia z polskich lotnisk obsługują także przewoźnicy z krajów docelowych destynacji, jak np. Bułgaria – Bulgarian Air Charter, Turcja – Corendon Airlines, Freebird Airlines, Egipt – FlyEgypt, Air Cairo, Grecja – Aegean Airlines.

Według statystyk Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tab. 3) w 2015 roku w polskich portach lotniczych odprawiono blisko 3,69 mln pasażerów czarterowych, co stanowiło 10% udziału w rynku przewozów lotniczych. W 2013 roku nastąpiło zawahanie trendu wzrostowego spowodowane przewrotem w Egipcie, destabilizacją sytuacji w Tunezji, bankructwami kolejnych biur podróży, w wyniku czego wielu turystów zniechęciło się do wyjazdów zagranicznych.

Udział polskich przewoźników w obsłudze połączeń czarterowych według Urzędu Lotnictwa po roku 2011 przekroczył 50%, a w 2015 roku osiągnął poziom ponad 68% rynku czarterowego. Największą liczbę pasażerów przewiozły linie Enter Air. W 2015 roku osiągnęły one 34,3% udziału w rynku przewozów czarterowych, co stanowi ponad 5% udziału w przewozach lotniczych w Polsce ogółem. Największy udział pasażerów czarterowych w ogólnej liczbie odprawionych pasażerów na pol-

Tabela 3

Liczba pasażerów czarterowych obsługiwanych na polskich lotniskach

Table 3

Amount of passengers departed on the polish airports

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pasażerów czarterowych	3 130 968	3 279 418	3 214 127	2 998 820	3 695 582	3 693 647
Pasażerowie polskich czarterowych linii lotniczych*	956 187 (30,54%)	1 693 645 (51,64%)	1 958 728 (60,94%)	1 689 542 (66,68%)	2 464 195 (61,41%)	2 268 413 (68,34%)
Najwięksi przewoźnicy (liczba pasaż.)	LOT, Travel Service, Eurocypria	Enter Air, Travel Service, LOT	Enter Air, LOT, Small Planet	Travel Service, Enter Air, Small Planet	Enter Air, Travel Service, Small Planet	Enter Air, Travel Service, Small Planet

* polskie linie czarterowe: Enter Air, Small Planet, Polskie Linie Lotnicze LOT, Eurolot, Travel Service, Sprintair

* procentowy udział ilości pasażerów przewiezionych przez polskich przewoźników czarterowych w ogóle przewiezionych pasażerów czarterowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC, www.ulc.gov.pl z dnia 20.08.2016

skich lotniskach osiągnął port lotniczy Katowice-Pyrzowice, gdzie współczynnik ten wynosił w 2010 roku 25%, a w 2014 roku ponad 60% (Huderek-Głapska 2011).

Rozwój turystyki indywidualnej do wakacyjnych kurortów, do których nie da się dotrzeć na pokładach tradycyjnych przewoźników, możliwy jest dzięki upowszechnieniu modelu czarter-mix, czyli sprzedaży biletów lotniczych na połączenia czarterowe. Dostępność biletów na takie połączenia stanowi także sposób walki z tzw. tanimi liniami lotniczymi, które coraz częściej oferują przeloty do popularnych destynacji wakacyjnych. Zależnie od okresu cena biletów na połączenia czarterowe waha się od ok. 400 do 1300 zł, uwzględniając podróż w obie strony z opłatami. Niedogodnością korzystania z połączeń czarterowych jest uzależnienie od rozkładu lotów, czyli najczęściej pobyt nie może być krótszy niż tydzień (www.enterair.pl).

W 2012 roku próby powrotu na rynek połączeń czarterowych podjęły Polskie Linie Lotnicze LOT, które dzięki wprowadzeniu Boeingów 787 jako jedyne w Polsce mogły obsłużyć połączenia dalekiego zasięgu. Boeing 787 oferuje trzy klasy rezerwacyjne, zatem biura podróży mogły zaproponować swoim pasażerom nową jakość podróży. Za klasę premium trzeba dopłacić 100, a za klasę pierwszą 2000 zł (www.itaka.pl). Polskie Linie Lotnicze LOT z powodu braku floty miały problem z obsługiwaniem krótszych połączeń czarterowych, dlatego w 2014 roku wyleasingowały od linii CanJet Boeingi 737-800. Ograniczenia wynikały z kar nałożonych przez Komisję Europejską, przez co możliwości rozwoju PLL LOT zostały zablokowane. Kary były efektem dofinansowania, jakiego polski rząd udzielił Polskim

Linii Lotniczym LOT w ramach pomocy publicznej. Nałożone przez Komisję Europejską kary miały obowiązywać do 2016 roku. Następnie możliwe było rozbudowanie floty, rozwój siatki połączeń (ec.europa.eu).

Przewozy czarterowe odbywają się na innych zasadach niż przewozy regularne, jednak nie ma możliwości, aby ominąć koszty działalności lotniczej. Cena połączenia musi uwzględniać koszty zakupu/leasingu maszyn, serwisowania, eksploatacji, szkolenia i zatrudnienia załóg lotniczych, ubezpieczeń, paliwa, opłat za korzystanie z przestrzeni powietrznej, opłat lotniskowych, *handlingowych* czy środowiskowych (Wojewódzka-Król, Rolbiecki 2011). Minimalizacja kosztów możliwa jest m.in. dzięki redukcji masy samolotów, osiągając w ten sposób lepsze parametry spalania, skróceniu obsługi maszyn w portach, maksymalnego wykorzystania załóg. W przewozach czarterowych przewoźnicy nie muszą podejmować działań marketingowych, gdyż klient nie ma możliwości wyboru przewoźnika – robi to za niego biuro podróży. Usprawniono obsługę pasażerów biur podróży likwidując bilety i wprowadzając symboliczne karty pokładowe. W okresach szczytowych czartery są wrażliwe na opóźnienia, gdyż każda awaria powoduje wielogodzinne przestoje, a flota maszyn zastępczych jest ograniczona. Rejsu czarterowego nie można odwołać czy też zmienić rezerwację, a problem narasta, gdy na danym rejsie podróżuje dużo rodzin z dziećmi.

Koszt godziny przelotu samolotem czarterowym uzależniony jest przede wszystkim od modelu maszyny, długości rejsu, co przekłada się pośrednio na ceny biletów. Przykładowo godzina lotu samolotem Saab 340 to 17,5 tys. zł, Bombardier DHC8 – 20 tys. zł, a Boeing 737/Airbus 320 – ok. 70 tys. zł (przykładowe ceny uzyskane bezpośrednio od przewoźników). Jednakże stawki takie są zależne od klienta i stają się tajemnicą handlową. Wysokość wynegocjowanej ceny uwarunkowana jest liczbą deklarowanych połączeń, długością tras oraz standardem obsługi.

Wizytówkę każdego przewoźnika stanowi załoga, która budzi zaufanie pasażerów poziomem wykształcenia, obsługą serwisu podczas lotu, a w sytuacjach niebezpiecznych profesjonalnie przeprowadzi procedury awaryjne. Problemem bezpieczeństwa połączeń czarterowych są sami podróżni, którzy wakacje rozpoczynają już na lotniskach nadużywając alkoholu. Niejednokrotnie podczas przelotów załogi mają trudności z utrzymaniem porządku na pokładzie, co często kończy się przymusowym lądowaniem. Przykładem może być rejs samolotu linii Small Planet z Warszawy do Sharm el Sheikh, podczas którego pijany pasażer krzyczał, że na pokładzie znajduje się bomba. Pilot podjął wówczas decyzję o przymusowym lądowaniu w Bułgarii, gdzie służby specjalne aresztowały pasażera. Konieczna była kontrola pirotechniczna samolotu (www.gazeta.pl).

Podsumowanie

Przewozy czarterowe wzbogacają ofertę połączeń z lotnisk w Polsce. Dane statystyczne wskazują na rosnącą liczbę pasażerów lotów czarterowych, wzrastającą częstotliwość połączeń, a także liczbę destynacji. Niepokoi słaba kooperacja pomiędzy biurami podróży objawiająca się brakiem koordynacji w wykorzystaniu miejsc pod-

czas lotów czarterowych i współpracy na linii biuro podróży – przewoźnik. Rejsy na wielu trasach obsługiwane są kilkoma, często kilkunastoma maszynami, zamiast szerokokadłubowych samolotów. Poprawiłoby to nie tylko komfort podróży, ale także wpłynęło pozytywnie na środowisko naturalne poprzez redukcję emisji dwutlenku węgla. Problem komfortu i jakości połączeń czarterowych biura podróży bagatelizują. Wymuszają one na przewoźnikach niski standard obsługi w zamian za niską cenę przelotów. Problem ten nie jest zauważany podczas rejsów 2-3 godzinnych do Turcji czy Grecji, jednak konieczność spędzenia w samolocie o ciasnej konfiguracji 5-6 godzin podczas rejsów np. na Wyspy Kanaryjskie czy do Maroka oznacza dla pasażerów niewygodę i zmęczenie. W skrajnych przypadkach Boeingi 737 obsługują połączenia do Kenii czy na Wyspy Zielonego Przylądka, które z lądowaniem operacyjnym zajmują ponad 10 godzin. Podróż w ciasnych, spartańskich warunkach nie pozostaje obojętna dla zdrowia pasażerów. Wadą polskiego rynku przewozów czarterowych jest brak możliwości wyboru standardu podróży. Klient, który chce zapłacić jak najmniej, ma do tego prawo, jednakże analizując trend rozwoju rynku przewozów LCC, w którym do cen biletów dołączane są kolejne usługi, jak bagaż, miejsce na pokładzie, wnioskować można, iż pasażerowie dopłaciliby do wyższego standardu podróży, relaksu czy posiłku podczas lotu. Wybór klasy rezerwacyjnej jest możliwy tylko na pokładach Boeingów 787 obsługujących długodystansowe połączenia czarterowe. W 2016 roku linie Small Planet oraz Travel Service rozpoczęły loty testowe, oferując możliwości podwyższonej klasy podróży na wybranych rejsach powyżej 5 godzin, np. na Wyspy Kanaryjskie, do Kenii oraz na Wyspy Zielonego Przylądka. Opcja wyboru standardu obsługi pokładowej, z którego korzystaliby pasażerowie poszukujący komfortu, w dłuższej perspektywie byłaby wartością dodaną.

Rozwój połączeń czarterowych możliwy jest dzięki turystom przybywającym do Polski głównie z Izraela, Wielkiej Brytanii, Włoch, Francji, sporadycznie z USA oraz innych krajów Europy. Coraz więcej tych połączeń wykonują linie lotnicze posiadające bazy swoich samolotów na lotniskach w Polsce.

Dzięki rozwojowi połączeń czarterowych szansę rozwoju mają lotniska regionalne, jednakże liczba pasażerów zależy od zasobności portfela społeczeństwa w danym regionie. Wyjątek stanowią lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie oraz Katowice-Pyrzowice. Oferują one loty do najodleglejszych destynacji czarterowych, np. na Kubę, do Tajlandii, Kenii, Wenezueli i na Mauritius. Wybór oferty zależy głównie od cen usług turystycznych w danym państwie, trendów, a także standardu obsługi. Ważnym aspektem oferty turystycznej jest moda na podróże w ramach turystyki indywidualnej *city tour*, *city breake* czy wakacji *all inclusive*.

Prognozy Urzędu Lotnictwa Cywilnego na najbliższe lata zakładają ciągły, dynamiczny wzrost ruchu lotniczego, co potwierdzałoby tezę o stabilnym rozwoju rynku lotniczego czarterowego w Polsce. Tezę tę poświadczają także wzrost zapotrzebowania na kolejne samoloty, plany otwierania nowych połączeń oraz próby zmiany polityki jakościowej.

Literatura

- Gardzińska A., Meyer B., 2008, *Znaczenie lotów czarterowych i nisko kosztowych w obsłudze ruchu turystycznego w Polsce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 491, *Ekonomiczne problemy usług*, 15
- Hoszman A., 2012, *Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego*, Warszawa
- Huderek-Glupska S., 2011, *Wpływ portu lotniczego na rozwój gospodarki regionu*, Rozprawa doktorska pod opieką prof. dr hab. Marka Rekowskiego, UE, Poznań
- Mikulski M., Glass A., 1980, *Polski transport lotniczy*, Warszawa
- Neider J., 2012, *Transport międzynarodowy*, Warszawa
- Panasiuk A., 2008, *Gospodarka transportowa*, Warszawa
- Pijot-Migoń E., 2014, *Dziesięć lat „otwartego nieba” nad Polską, Implikacje dla turystyki*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 807, *Ekonomiczne problemy turystyki*
- Pijot-Migoń E., 2012, *Zmiany na rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do UE*, Wrocław
- Rosa G., 2014, *Transport pasażerski w Polsce jako czynnik rozwoju turystyki krajowej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, 807, *Ekonomiczne problemy turystyki*
- Rucińska D., Ruciński A., Tłoczyński D., 2012, *Transport lotniczy, ekonomika i organizacja*, Gdańsk
- Siwek M., 2014, *Przewoźnicy niskokosztowi w Polsce na przykładzie portu lotniczego Kraków-Balice. Analiza porównawcza*, Zeszyty Naukowe WSTiE, 6
- Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, 2009, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Warszawa
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., 2011, *Infrastruktura transportu*, Gdańsk

Strony internetowe (dostęp 30.06.2016)

ec.europa.eu; www.altair.pl; www.austrian.com; www.boeing.com; www.enterair.pl; www.gazeta.pl; www.itaka.pl; www.lh.com; www.logostours.pl; www.lot.com; www.lotnisko-chopina.pl; www.mazuryairport.pl; www.money.pl; www.pasazer.com; www.prtl.pl; www.r.pl; www.rainbowtours.pl; www.rp.pl; www.seatgouru.com; www.thy.com; www.tui.pl; www.ulc.gov.pl; www.ulc.org.pl; www.wizzair.com

Summary

The charter market is a rapidly growing branch of air transport. Charter market size are measured by number of passengers, but the main reason of carriage is tourism organized by agency. Carriers and the airports managers are facing new challenges, in order to ensure appropriate services matched to the passengers going on holiday. Year by year travel agencies offer new destination, so passenger traffic is increased. The main features of charter connection are: irregularity, periodicity and flight independently from day and night.

The author attempts to characters the Polish air transport market and touristic offer. Special attention is to functioning of charter carriers from Poland and abroad, board service and related services. Important aspects are airport service offered for charter passengers.