

Transport lotniczy w obsłudze polskich touroperatorów – część II

Air transport in the servicing of Polish tour operators – Part II

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55; z.taylor@twarda.pan.pl, ariel@twarda.pan.pl

Zarys treści. W obsłudze zorganizowanego ruchu turystycznego, zwłaszcza w zagranicznej turystyce wyjazdowej, szczególną rolę odgrywa transport lotniczy. W części I artykułu (Taylor i Ciechański, 2015) przedstawiono charakterystykę liczbową pasażerów i operacji w polskich portach lotniczych, a także największych przewoźników regularnych, obsługujących między innymi zorganizowane przeloty turystyczne. W części II artykułu charakteryzuje się przewoźników czarterowych oraz główne kierunki lotniczych przelotów czarterowych z Polski w 2012 r. Typowo wypoczynkowy charakter większości wyjazdów w rejon Morza Śródziemnego i sąsiednich akwenów sprawia, że dominującą rolę w przewozach odgrywają przeloty czarterowe. Stosunkowo niewielkie jest natomiast wykorzystanie połączeń niskokosztowych, które obsługują inne segmenty rynku lotniczego*.

Słowa kluczowe: przewoźnicy czarterowi, przewoźnicy niskokosztowi, deregulacja, liberalizacja, turystyka zorganizowana, touroperatorzy, Polska.

Wstęp

W ostatnich kilkunastu latach, w piśmiennictwie dotyczącym transportu lotniczego, obserwujemy przesunięcie zainteresowań badaczy z problematyki przewoźników czarterowych (Pearce, 1987; Gillmor, 1996; Buck i Lei, 2004; Wu i inni, 2012; Wu i Hayashi, 2013) na przewoźników niskokosztowych (Papatheodorou, 2002; Francis i inni, 2006; Papatheodorou i Lei, 2006; Graham i inni, 2008; de Wit i Zuidberg, 2012; Graham, 2013; Gross i Lück, 2013). Ci ostatni zrewolucjonizowali światowy rynek lotniczy, najpierw w Stanach Zjednoczonych (Goetz i Sutton, 1997; Goetz i Vowles, 2009), później w Europie (Williams, 2001; Burghouwt i inni, 2003; Dobruszkes, 2006, 2009b, 2013; Graham i Shaw, 2008;

* Artykuł powstał w wyniku realizacji projektu NCN nr 2011/01/B/HS4/00837. Jest częścią większego opracowania (Taylor i Ciechański, 2014a).

Donzelli, 2010; Graham i Dennis, 2010; Rey i inni, 2011; Alderidgi i inni, 2012; Budd i inni, 2014), wreszcie w innych częściach świata (Chung i Whang, 2011; Dobruszkes i Mondou, 2013; Goetz i Budd, 2014; Wu i Hayashi, 2014). Zmiany wiążą się przede wszystkim z deregulacją/liberalizacją transportu lotniczego (Graham, 1998; Hakfoort, 1999; Fu i inni, 2010), doskonaleniem technologii awiacji i światowym boorem w turystyce (Forsyth, 2006; Bieger i Wittmer, 2006; Graham i inni, 2008).

Polski rynek, co podkreślają zarówno touroperatorzy jak i przewoźnicy, jest niesłychanie wrażliwy na cenę. Stąd duża popularność przewoźników najtańszych, takich którzy wchodzi na rynek i chcą zwrócić uwagę niskimi cenami. Do najtańszych należą przewoźnicy czarterowi. Analiza kaskadowa przeprowadzona przez R. Doganisa (2006, 2010) wykazała, że koszty ponoszone przez linię czarterową były o 69% niższe niż przez regularnego przewoźnika pełnokosztowego (FSC) i 10% niższe niż przez przewoźnika niskokosztowego (LCC), operującego na tej samej trasie – i to pomimo oferowania przez czarter pełnej obsługi podczas lotu (por. też: Williams, 2001, 2008; Buck i Lei, 2004, s. 76). Powyższe tłumaczy ogromną popularność lotów czarterowych w przewozach turystycznych Polaków, mimo malejącej ich roli w zamożniejszych społeczeństwach Europy Zachodniej.

Przewoźnicy czarterowi

O ile lotniczy ruch rozkładowy tylko w bliżej nieokreślonej części uczestniczy w obsłudze polskiego rynku turystycznego, o tyle ruch czarterowy służy niemal całkowicie zagranicznym przelotom turystycznym. Różnica między liczbą wszystkich pasażerów lotów czarterowych i takich lotów w ruchu międzynarodowym wynosi 128 515 osób, wszystko na podstawie danych polskich portów lotniczych, zebranych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Różnica ta wynika z lotów zleconych, dla firm, a także z konieczności dowozu/odwozu niektórych uczestników wyjazdów do/z lotnisk zbiorczych przed wylotami za granicę. Rynek czarterów jest sezonowy, z maksimum w okresie wakacji letnich (lipiec–wrzesień) i minimum zimowym (grudzień–luty).

Rynek czarterów jest też bardzo zróżnicowany i charakteryzuje go zmienność operatorów oraz właścicieli. Większość przewoźników czarterowych – to linie prywatne.

Według danych ULC dominujący udział wśród czarterowych linii na polskim rynku ma 25 przewoźników, którzy łącznie obsługują 96,79% pasażerów. Pozostałe 3,21% pasażerów obsługuje aż 101 przewoźników czarterowych, czasem bardzo egzotycznych; można przypuszczać, że współpraca touroperatorów z nimi ma charakter incydentalny, a nie opiera się na stałych porozumieniach. Tabela 1 podaje zwięzłą charakterystykę największych przewoźników i współpracujących z nimi touroperatorów. W odróżnieniu od regularnego ruchu lotniczego, w większości przypadków udało się ustalić touroperatorów współpracujących z przewoźnikami czarterowymi.

Tabela 1. Najwięksi lotniczy przewoźnicy czarterowi obsługujący polskich touroperatorów (stan na koniec 2012 r.)
The largest charter air carriers servicing Polish tour operators (as of 31 December 2012)

Przewoźnik <i>Carrier</i>	Siedziba (miejsowość, kraj) <i>Seat (locality, country)</i>	Rodzaj działalności (połączenia) <i>Type of activity (connections)</i>	Forma własności <i>Ownership</i>	Rok roz- poczęcia działalno- ści <i>Year of establish- ment</i>	Liczba pasa- żerów na pol- skim rynku <i>Number of passengers on the Polish market</i>	Flota pasażer- ska (ogó- łem) <i>Passen- ger fleet (total)</i>	Obsługiwane biura podróży w Polsce <i>Tour operators in Poland served</i>
Enter Air	Warszawa, Polska	czarterowe	prywatna	2009	981 698	12	Itaka, Alfa Star, Neckermann Polska, Rainbow Tours, Grecos Holiday, Viva Club Polska, GTI Travel Polska, 7islands, Wygoda Travel (ze spółką zależną Comfort Club), Otium Polska, TUI Poland, Wezyr Holidays, Exim Tours, Sun & Fun Holidays, Easy Travel
Travel Service a.s.	Praga, Czechy	regularne i czarterowe	prywatna	1997	587 492	27	Itaka, Exim Tours, TUI Poland, Neckermann Polska, Sun & Fun Holidays, Ecco Holiday, Grecos Holiday, Wezyr Holidays, Viva Club Polska, 7islands, Easy Travel
Small Planet Airlines	Wilno, Litwa	czarterowe	prywatna	2008	239 539	10	TUI Poland, Alfa Star, Neckermann Polska, Exim Tours, Wezyr Holidays, Viva Club Polska, GTI Travel Polska, 7islands, Easy Travel
OLT Express Poland ^a	Warszawa, Polska	regularne i czarterowe	prywatna	2011	188 577	11	Sun & Fun Holidays, TUI Poland, Alfa Star, Itaka, Wezyr Holidays, Rainbow Tours i inne
Travel Service Polska ^b	Warszawa, Polska	czarterowe	prywatna	2011	184 457	1	GTI Travel Polska, Wygoda Travel (ze spółką zależną Comfort Club)
Bingo Airways	Warszawa, Polska	czarterowe	prywatna	2011	173 274	2	Itaka, Exim Tours, Sun & Fun Holidays, Wezyr Holidays, Viva Club Polska, GTI Travel Polska, Easy Travel
PLL LOT + Euro-LOT	Warszawa, Polska	regularne i czarterowe	państwowa	1929	101 638	37 + 24 (Euro-LOT)	Itaka, Rainbow Tours, Neckermann Polska, Exim Tours, Ecco Holiday + Ecco Travel, Furnel Travel International, Wezyr Holidays, Almatour Polska, Trade & Travel Company, Grecos Holiday, Oasis Tours, Viva Club Polska, Active Travel, Espace Trans, Delta Travel, Top Travel Incentives
Nouvelair	Monastir, Tunezja	regularne i czarterowe	prywatna	1989	101 037	13	TUI Poland, Neckermann Polska, Exim Tours, Wezyr Holidays, Viva Club Polska
Pegasus Airlines	Stambuł, Turcja	regularne	prywatna	1990	91 261	40	Wezyr Holidays, GTI Travel Polska
SprintAir	Warszawa, Polska	regularne i czarterowe	prywatna	2003	84 916	3 ^c	Wezyr Holidays, Oasis Tours
Air Cairo	Kair, Egipt	czarterowe	państwowa	2003	84 344	4	Alfa Star, Exim Tours, Bee & Free, Wezyr Holidays, Viva Club Polska
Nesma Airlines	Kair, Egipt	czarterowe	prywatna	2010	54 633	3	Alfa Star
Sky Airlines	Antalya, Turcja	czarterowe	prywatna	2000	47 144	7	TUI Poland, Wezyr Holidays, GTI Travel Polska
Corendon Airlines	Antalya, Turcja	<i>low-cost</i>	prywatna	2004	30 647	6	Bee & Free, Grecos Holidays
YES Airways	Warszawa, Polska	czarterowe	prywatna	2011	28 674	3	Itaka, Exim Tours, Sun & Fun Holidays, Wezyr Holidays, Viva Club Polska, GTI Travel Polska, Easy Travel
Bulgarian Air Charter	Sofia, Bułgaria	czarterowe	prywatna	2000	26 446	8	BTH Gama
Aegean Airlines	Ateny, Grecja	regularne i czarterowe	prywatna	1987	18 583	29	TUI Poland, Ecco Holiday, Grecos Holiday
Arkia Israeli Airlines	Tel Aviv, Izrael	regularne i czarterowe	prywatna	1949	18 499	8	brak danych
Freebird Airlines	Stambuł, Turcja	czarterowe	prywatna	2000	13 450	7	Wezyr Holidays
El Al Israel Airlines	Tel Aviv, Izrael	regularne	państwowo- prywatna	1948	12 135	38	Trade & Travel Company
Air Arabia	Szardża, ZEA	<i>low-cost</i>	państwowo- prywatna	2003	10 965	31	Wezyr Holidays
Israir Airlines	Tel Aviv, Izrael	regularne	prywatna	1989	10 018	4	brak danych
Onur Air	Stambuł, Turcja	<i>low-cost</i> i czarterowe	prywatna	1992	8 968	26	TUI Poland, Ecco Holiday
Syphax Airlines ^d	Sfax, Tunezja	różne (linia hybrydowa)	prywatna	2011	7 590	2	Wezyr Holidays
Thomas Cook Airlines ^e	Manchester, W. Brytania	czarterowe	prywatna	1999	4 858	32	Neckermann Polska

^a – zawieszenie działalności 31.07.2012 r.

^b – własność Travel Service a.s.

^c – ponadto 14 samolotów do przewozów cargo.

^d – działalność rozpoczęta w kwietniu 2012 r.

^e – własność Thomas Cook Group.

Opracowanie własne, głównie na podstawie: (1) danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego; (2) katalogów i stron internetowych touroperatorów; (3) stron internetowych przewoźników; (4) www.infoveriti.pl.

Authors' own elaboration, mainly on the basis of: (1) data of Poland's ULC (Civil Aviation Authority); (2) catalogues and websites of tour operators; (3) websites of carriers; (4) www.infoveriti.pl.

Największy udział wśród czarterowych przewoźników ma polska prywatna linia Enter Air, która obsługuje ponad 30,54% pasażerów i współpracuje z co najmniej 16 dużymi touroperatorami. Co ciekawe, przy obrotach wynoszących około 750 mln zł, flota tej linii liczy zaledwie 12 samolotów, a poza rynkiem polskim jest obecna również we Francji (baza na paryskim Lotnisku Charlesa de Gaulle'a), Czechach (lotnisko Ružine w Pradze) oraz we Włoszech i w Hiszpanii. Rocznie przewozi około 1,5 mln pasażerów, z tego 981 698 w relacjach z Polską (tab. 2).

Tabela 2. Pasażerowie obsłużeni w polskich portach lotniczych w ruchu czarterowym w podziale na przewoźników (2012)

Passengers served at Polish airports in the context of charter traffic, as categorised by carrier (2012)

Przewoźnik <i>Carrier</i>	Pasażerowie / <i>Passengers</i>	
	liczba / <i>number</i>	%
Enter Air	981 698	30,54
Travel Service a.s.	587 492	18,28
Small Planet Airlines	239 539	7,45
OLT Express Poland	188 577	5,87
Travel Service Polska	184 457	5,74
Bingo Airways	173 274	5,39
PLL LOT + EuroLOT	101 638	3,16
Nouvelair	101 037	3,14
Pegasus Airlines	91 261	2,84
SprintAir	84 916	2,64
Air Cairo	84 344	2,62
Nesma Airlines	54 633	1,70
Sky Airlines	47 144	1,47
Corendon Airlines	30 647	0,95
YES Airways	28 674	0,89
Bulgarian Air Charter	26 446	0,82
Aegean Airlines	18 583	0,58
Arkia Israeli Airlines	18 499	0,58
Freebird Airlines	13 450	0,42
El Al Israel Airlines	12 135	0,38
Air Arabia	10 965	0,34
Israir Airlines	10 018	0,31
Onur Air	8 968	0,28
Syphax Airlines	7 590	0,24
Thomas Cook Airlines	4 858	0,15
Pozostali przewoźnicy (101)	103 284	3,21

Źródło/Source: www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/324-statystyki-i-analizy (10.02.2014), Urząd Lotnictwa Cywilnego (Civil Aviation Authority).

Duży udział w obsłudze polskiego ruchu czarterowego ma czeski prywatny przewoźnik Travel Service (18,28%) i jego spółka zależna Travel Service Polska (5,74%). Obaj przewoźnicy współpracują z kilkunastoma touroperatorami, ale – co ciekawe – każdy z innymi. Litewski prywatny przewoźnik czarterowy Small Planet Airlines ma również duży udział w obsłudze pasażerów w Polsce (7,45%). Funkcjonujący zaledwie kilka miesięcy OLT Express Poland przewiózł 5,87% pasażerów, a inny prywatny polski przewoźnik – Bingo Airways – 5,39%. Poza regularnymi, przewozy czarterowe wykonują również PLL LOT wspólnie ze spółką zależną EuroLOT (łącznie 3,16%). Listę największych przewoźników czarterowych, przewożących ponad 100 000 osób, zamyka tunezyjski Nouvel-air (3,14%). Pozostali, drobniejsi przewoźnicy czarterowi w większości pochodzą z krajów recepcyjnych, jak Egipt, Turcja, Grecja, Bułgaria, Izrael, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

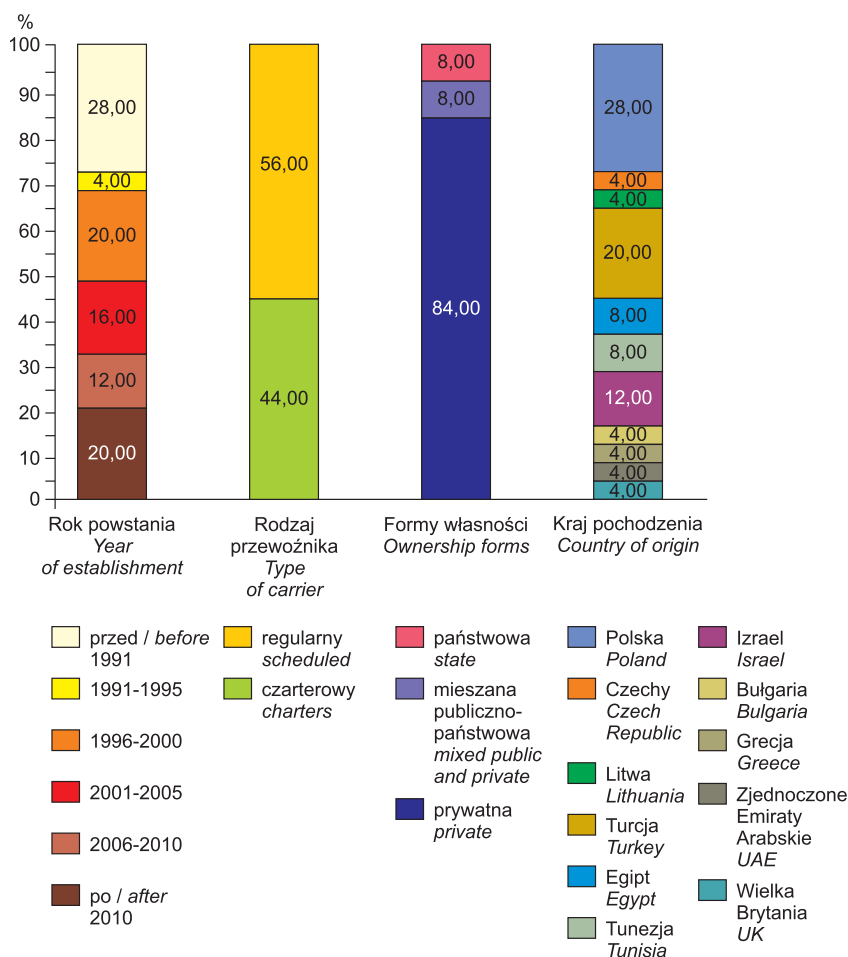
Jak widać, wśród przewoźników czarterowych przeważają linie lotnicze z regionu Europy Środkowo-Wschodniej, przede wszystkim z Polski. Udział przewoźników polskich obejmuje transport 61,82% pasażerów, a więc jest zdecydowanie większy niż wśród przewoźników regularnych, głównie za sprawą Enter Air, OLT Express Poland, Travel Service Polska, Bingo Airways, PLL LOT + EuroLOT, SprintAir, YES Airways.

Lotniczy przewoźnicy czarterowi według liczby podmiotów

Przewoźnicy czarterowi operujący na polskim rynku rozpoczynali swoją działalność w różnych okresach, jednak najwięcej z nich (28%) przed rokiem 1991. Jednak dominacja tego okresu nie jest tak wyraźna jak w przypadku przewoźników regularnych (ryc. 1). Widać, że znaczna liczba przewoźników czarterowych obsługujących nasz rynek rozpoczynała swoją działalność w ostatnich dwóch dekadach, w okresie masowego rozwoju ruchu turystycznego nie tylko w Polsce, ale w krajach recepcyjnych (Turcja, Egipt, Tunezja, Zjednoczone Emiraty Arabskie), a także w sąsiednich Czechach i na Litwie.

Ponad połowę wszystkich usługodawców stanowią przewoźnicy regularni (w tym niskokosztowi i hybrydowi), a 44,0% wyspecjalizowani w obsłudze czarterów. Przewoźnicy regularni dominują w Izraelu, Tunezji, Zjednoczonych Emiratach Arabskich, Turcji, Grecji i Czechach, w pozostałych krajach sytuacja jest odwrotna – wszyscy lub większość to przewoźnicy czarterowi. Tak jest i w Polsce, gdzie 57,14% liczby operatorów to przewoźnicy czarterowi.

84,0% wszystkich operatorów stanowią firmy prywatne, a po 8,0% publiczne i z kapitałem mieszanym publiczno-prywatnym. Przewoźnicy prywatni dominują w większości krajów, w których zarejestrowani są operatorzy. Tylko w Polsce i w Egipcie obok przewoźników prywatnych mamy firmy publiczne, a w ZEA i Izraelu z kapitałem mieszanym publiczno-prywatnym (w tym ostatnim obok prywatnych).



Ryc. 1. Struktura linii lotniczych (czartery) według liczby podmiotów (31.12.2012)
 Charter-airline structure by number of entities, as of 31 December 2012

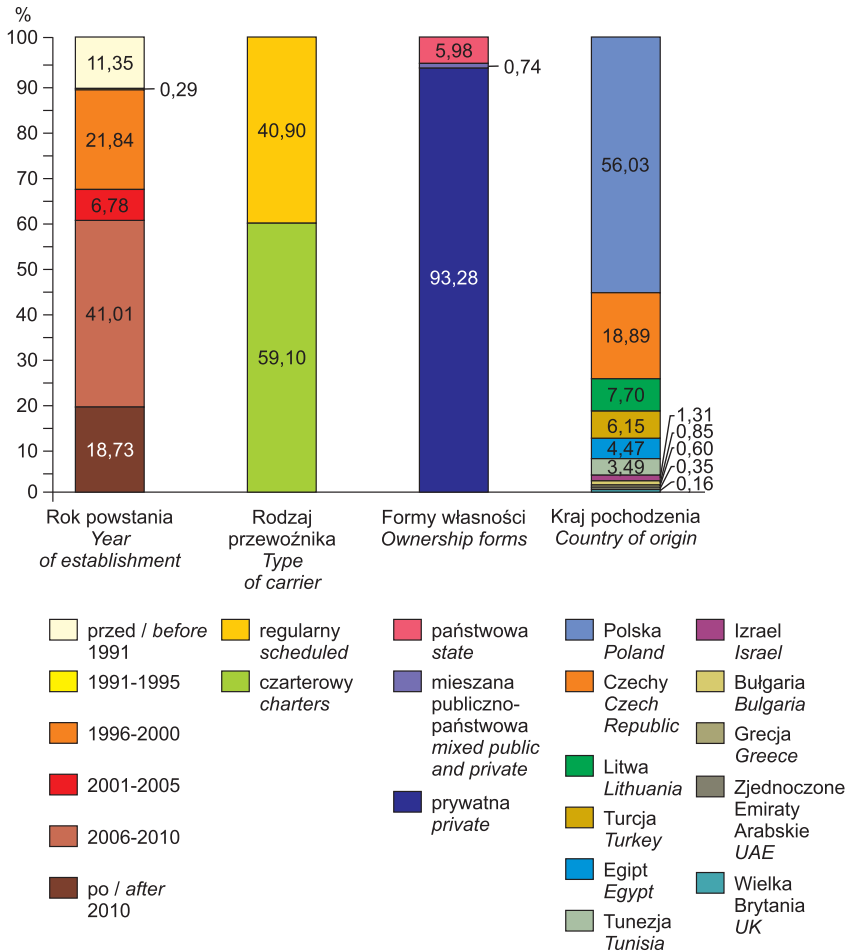
Jeśli idzie o kraj pochodzenia interesujących nas przewoźników, 28,0% ogólnej liczby firm pochodzi z Polski, 20,0% z Turcji, 12,0% z Izraela, a pozostałe kraje mają po 1 lub 2 (Egipt, Tunezja) firmy (ryc. 1).

Lotniczy przewoźnicy czarterowi według liczby pasażerów na rynku polskim

Najciekawsza jest struktura przewoźników czarterowych według liczby pasażerów obsługiwanych na rynku polskim. Okazuje się, że najwięcej pasażerów (41,01%) obsłużyły firmy powstałe stosunkowo niedawno, gdyż w latach 2006-

2010, a także inne założone w ostatnich dwóch dekadach (ryc. 2). Jest to pewna specyfika polskiego rynku lotniczego, na którym obok linii niskokosztowych, najszybszy rozwój notują właśnie przewoźnicy czarterowi.

Jeśli chodzi o liczbę obsłużonych pasażerów, decydujące znaczenie mają polscy przewoźnicy (56,03%). Nasi przewoźnicy czarterowi są firmami prężnymi, „młodymi”, powstałymi w ostatnich dwóch okresach i to one decydują o przestrzennym obrazie zjawiska. Większe znaczenie w liczbie obsłużonych pasażerów mają również operatorzy czescy (18,89%) i litewscy (7,70%), a poza tym



Ryc. 2. Struktura linii lotniczych (czartery) według liczby pasażerów na rynku polskim (31.12.2012)

Charter-airline structure by numbers of passengers on the Polish market, as of 31 December 2012

Opracowanie własne na podstawie / Authors' own elaboration based on:
www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/324-statystyki-i-analzy (10.02.2014)

tureccy i egipscy. Inni odgrywają marginalną rolę jeśli chodzi o liczbę obsługiwanych pasażerów.

Specyfika rynku polskiego polega również na tym, że większość pasażerów obsługiwana jest przez naszych przewoźników czarterowych (78,48%), a nie regularnych lecz wykonujących loty czarterowe. Wszyscy pasażerowie korzystający z przewoźników zarejestrowanych na Litwie i w Egipcie są również klientami linii czarterowych, a odwrotna sytuacja jest w Czechach i Tunezji, gdzie regularni przewoźnicy wykonują loty czarterowe.

Skoro przewoźnicy czarterowi są przede wszystkim firmami prywatnymi, to również większość klientów stanowią pasażerowie operatorów prywatnych. Wyjątkami są Egipt, Izrael i Polska, w których linie prywatne przewożą 39,31, 70,15 i 94,17% pasażerów, odpowiednio.

Lotniczy przewoźnicy czarterowi według wielkości floty

Ogółem, badani przewoźnicy wykonujący gros lotów czarterowych z i do Polski, dysponują flotą 388 samolotów, tj. kilkukrotnie mniejszą niż przewoźnicy regularni. Dzieje się tak dlatego, że przewoźnicy czarterowi z reguły posiadają zdecydowanie mniejszą flotę samolotów, ale wykorzystywaną w sposób intensywny. Wyjątkiem są operatorzy funkcjonujący w obu segmentach rynku, jak np. PLL LOT, EuroLOT, Travel Service, Pegasus Airlines, Aegean Airlines, El Al Israel Airlines czy Onur Air, których flota może sięgnąć kilkudziesięciu samolotów. Przewoźnicy regularni, wykonujący loty czarterowe, są zazwyczaj liniami z dłuższą tradycją i historią, a ponieważ powstawały wcześniej niż wyspecjalizowane linie czarterowe, stąd ich dominujący 49,74% udział we flocie firm założonych przed 1991 r. (ryc. 3).

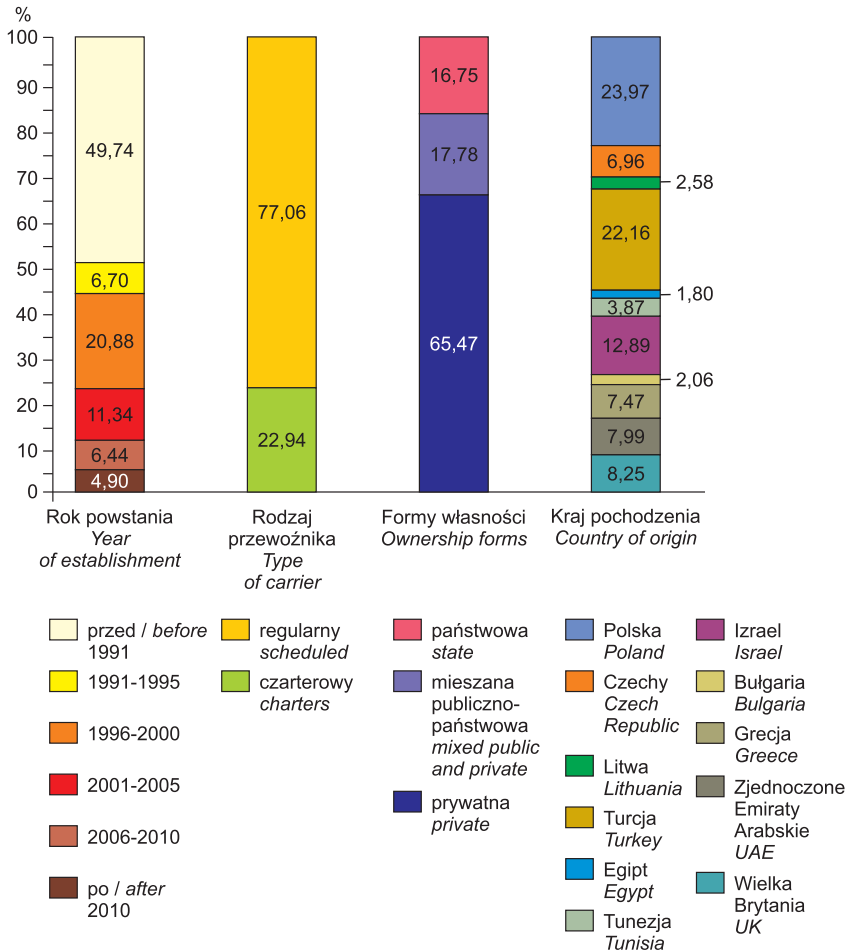
Biorąc pod uwagę wielkość posiadanej floty, wszyscy operatorzy w Izraelu i Grecji, a także większość w Tunezji i Polsce oraz niemal połowa w Turcji powstała w pierwszym okresie. Przewoźnicy czarterowi w pozostałych krajach z reguły pochodzą z jednego, ale późniejszego okresu.

Skoro flota przewoźników regularnych (choć wykonujących przewozy czarterowe) jest liczniejsza, jest oczywiste, że to rozkład przestrzenny ich floty decyduje o rodzaju podstawowej działalności operacyjnej. Przewoźnicy regularni dominują w większości krajów, z wyjątkiem Wielkiej Brytanii, Litwy, Bułgarii i Egiptu, w których w relacjach z Polską obserwujemy wyłącznie przewoźników czarterowych.

Wielkość floty według form własności wskazuje na dominację sektora prywatnego w większości objętych analizą krajów. Wyjątkami są cztery kraje, gdzie flota nie jest wyłącznie prywatna: Polska, w której 65,59% floty pochodzi z sektora publicznego, Egipt z nieco mniejszym udziałem tego sektora (57,14%), Zjednoczone Emiraty Arabskie z całkowitym udziałem własności mieszanej publiczno-prywatnej, wreszcie Izrael z większościowym (76%) udziałem tego sektora.

Łącznie największą flotę wykorzystywaną w lotach czarterowych mają przewoźnicy pochodzący z Polski (23,97% ogółu), Turcji (22,16%), Izraela (12,89%), zaś udział pozostałych krajów nie przekracza 10% (ryc. 3).

Obszerniejszą charakterystykę 13 najważniejszych przewoźników czarterowych zawiera praca Z. Taylora i A. Ciechańskiego (2014a).



Ryc. 3. Struktura linii lotniczych (czartery) według liczebności floty (31.12.2012)
Charter-airline structure by size of fleet, as of 31 December 2012

Główne kierunki lotniczych przelotów czarterowych z Polski w 2012 r.

Dane zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/324-statystyki-i-analzy) i raport „Loty czarterowe z Polski – lato 2012”, opracowany przez Centrum Rezerwacji tanie-loty.pl (www.tanie-loty.com.pl) pozwalają na poznanie głównych kierunków przelotów czarterowych z i do Polski, w kilku aspektach.

Dokąd latają polscy turyści, korzystający z międzynarodowych przelotów czarterowych, w ramach masowego zorganizowanego ruchu turystycznego? Podobnie jak w całej Europie (por. np. Pearce, 1987; Buck i Lei, 2004), główny kierunek przelotów czarterowych z Polski skierowany jest na południe, w rejon Morza Śródziemnego, Morza Czerwonego, Morza Czarnego i Wysp Kanaryjskich. Największe potoki podróżnych prowadzą do egipskich Hurghady i Sharm el-Sheikh oraz do tureckiej Antalyi (tab. 3, ryc. 4). Tak duża koncentracja pasa-



Ryc. 4. Główne kierunki przelotów czarterowych z Polski według liczby przewiezionych pasażerów

Main destinations of charter flights from Poland, by numbers of passengers carried

Opracowanie własne na podstawie / Authors' own elaboration based on:
www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/324-statystyki-i-analzy (10.02.2014)

Tabela 3. Pasażerowie obsłużeni w polskich portach lotniczych w międzynarodowym ruchu czarterowym w podziale na destynacje (2012)
 Passengers served at Polish airports in the context of international charter flights, as categorised by destination (2012)

Destynacja <i>Destination</i>	Pasażerowie / <i>Passengers</i>	
	liczba / <i>number</i>	%
Hurghada	416 575	13,15
Antalya	399 637	12,62
Sharm el-Sheikh	268 590	8,48
Enfidha	143 956	4,55
Heraklion (Iraklion)	128 210	4,05
Fuerteventura	120 657	3,81
Tel-Aviv	110 722	3,50
Burgas	102 114	3,22
Rhodos	98 489	3,11
Teneryfa	98 274	3,10
Bodrum	87 285	2,76
Marsa Alam	72 540	2,29
Palma de Mallorca	68 806	2,17
Kos	60 856	1,92
Chania (Khania)	55 643	1,76
Monastir	53 217	1,68
Varna	52 754	1,67
Dalaman	51 013	1,61
Kerkyra	49 996	1,58
Izmir	47 806	1,51
Zakynthos	45 555	1,44
Las Palmas	44 939	1,42
Agadir	39 216	1,24
Lanzarote	38 224	1,21
Barcelona	36 398	1,15
Inne porty lotnicze	475 500	15,01
Ogółem (ruch międzynarodowy)	3 166 972	100,00

Źródło/Source: www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-ryнку/324-statystyki-i-analizy (10.02.2014), Urząd Lotnictwa Cywilnego (Civil Aviation Authority).

żerskich przelotów czarterowych wynika prawdopodobnie z wyboru wypoczynku nad ciepłym morzem, ale jednocześnie o konkurencyjnych cenach.

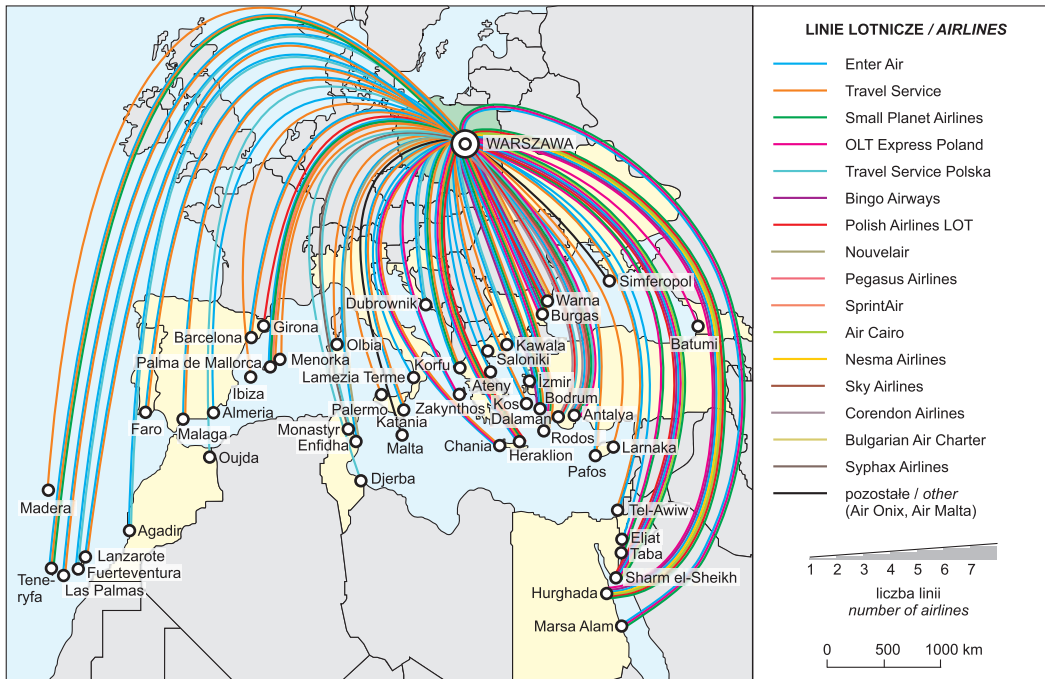
Pozostałe, kilkuprocentowe udziały pasażerów w przelotach czarterowych z Polski mają inne ośrodki położone w tym samym rejonie geograficznym (tab. 3).

We wschodniej części Morza Śródziemnego na wyróżnienie zasługują Heraklion na Krecie, Tel-Awiv, greckie Rodos i Kos, tureckie Bodrum. W zachodniej części Morza Czarnego głównymi destynacjami są bułgarskie Burgas i Varna, a nad Morzem Czerwonym (poza Hurghadą i Sharm el-Sheikh) stosunkowo nowy ośrodek Marsa Alam. Na południowym wybrzeżu Morza Śródziemnego dominują tunezyjskie Enfidha i Monastir, a na zachodzie Palma de Mallorca i Barcelona. Wreszcie, ostatnia koncentracja destynacji obejmuje Wyspy Kanaryjskie i marokański Agadir. Na Wyspach Kanaryjskich ważniejsze miejsca docelowe to Fuerteventura i Teneryfa, a mniejsze to Las Palmas i Lanzarote. Główne kierunki przelotów czarterowych wskazują jednoznacznie, że w masowym zorganizowanym ruchu turystycznym zdecydowanie dominują wyjazdy typowo wypoczynkowe.

Raport *Loty czarterowe z Polski – lato 2012* pozwala spojrzeć na przeloty czarterowe, odbywające się z poszczególnych portów lotniczych w Polsce. I chociaż obejmuje on 10 lotnisk, z których odbywały się loty czarterowe latem 2012 r., to ze względu na różnice w metodyce zbierania danych, nie są one w pełni porównywalne. Ograniczymy się zatem do scharakteryzowania bliżej lotów czarterowych z Lotniska im. F. Chopina w Warszawie i z regionalnego portu w Bydgoszczy. Pozostałe 8 portów uwzględnionych w raporcie podało informacje na temat touroperatorów, niektórzy również częstotliwości lotów, a nie przewoźników obsługujących dane relacje.

Warszawskie Lotnisko Chopina dysponuje najbogatszą ofertą w zakresie połączeń czarterowych spośród wszystkich polskich portów lotniczych. W 2012 r. z lotów czarterowych z warszawskiego portu skorzystało 1,37 mln pasażerów, którzy mieli do dyspozycji 49 różnych połączeń czarterowych w lecie tego roku (ryc. 5). Kilkunastu przewoźników wykonywało loty czarterowe na rzecz większości polskich touroperatorów. Najpopularniejszymi kierunkami były egipska Hurghada i turecka Antalya, obsługiwane przez 7 przewoźników, a następnie egipski Sharm el-Sheikh, obsługiwany przez 6 operatorów. Po pięciu przewoźników czarterowych zapewniało połączenia do kretańskiego Heraklionu i bułgarskiego Burgas. Pozostałe destynacje były obsługiwane przez mniejszą liczbę przewoźników.

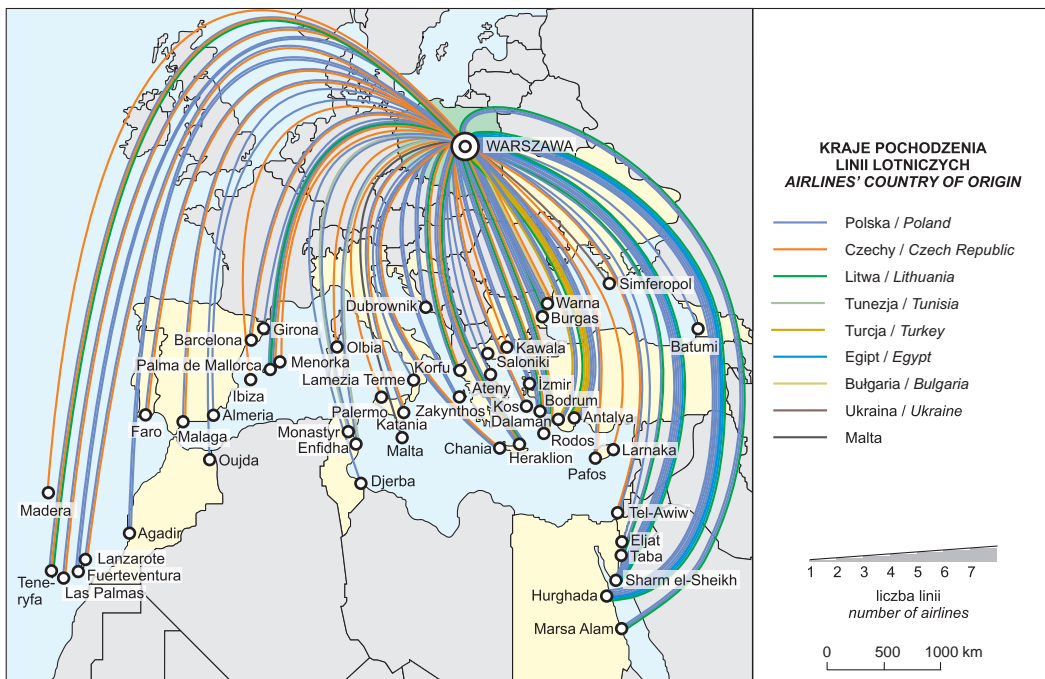
Skąd pochodzą przewoźnicy obsługujący połączenia czarterowe z Warszawy (ryc. 6)? Większość linii lotniczych pochodzi bądź z Polski (Enter Air, PLL LOT, OLT Express Poland, Travel Service Polska, Bingo Airways, SprintAir), bądź z sąsiednich Czech (Travel Service) i Litwy (Small Planet Airlines). Tak jest w przypadku Bułgarii (tylko do Varny lata ponadto Bulgarian Air Charter), Cypru, Chorwacji, Egiptu (z tym że do Hurghady i Shark el-Sheikh latają również Air Cairo i Nesma Airlines), Grecji, Gruzji, Izraela, Włoch, Maroka, Portugalii, Hiszpanii. Tylko na Malte i Ukrainę latają linie z krajów docelowych (Air Malta i Air Onix, odpowiednio). W przypadku Turcji poza liniami polskimi i litewskimi lata trzech przewoźników z kraju destynacji (Pegasus Airlines, Sky Airlines, Corendon Airlines), a do Tunezji – poza dwoma polskimi – tunezyjskie Nouvelair i Syphax Airlines.



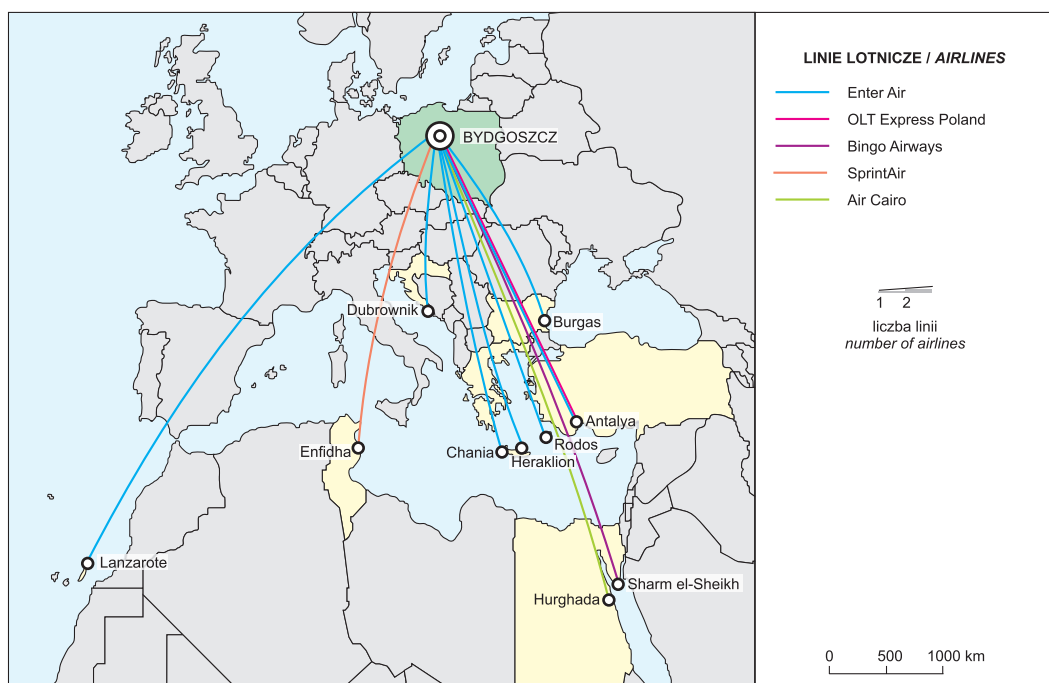
Ryc. 5. Główne kierunki przelotów czarterowych z Warszawy według liczby przewoźników obsługujących połączenie

Main destinations of charter flights from Warsaw, by numbers of carriers serving the connection

Opracowanie własne na podstawie/Authors' own elaboration based on: www.tanie-loty.com.pl (4.02.2014)



Bydgoskie lotnisko jest jednym z najmniejszych portów regionalnych w Polsce: rocznie obsługuje ogółem 358 052 pasażerów (2012). Oferuje swoim podróżnym niewiele połączeń regularnych. Jedynym przewoźnikiem, który obsługuje regularne loty zagraniczne jest irlandzki *low-cost* Ryanair. Siatkę połączeń wzbogacają jednak połączenia czarterowe, których w sezonie letnim 2012 jest 10, a z których korzysta 32 186 pasażerów. Dzięki połączeniom czarterowym mieszkańcy Bydgoszczy mogą polecieć na Wyspy Kanaryjskie, do Grecji, Chorwacji, Bułgarii, Tunezji, Turcji i Egiptu (ryc. 7).



Ryc. 7. Główne kierunki przelotów czarterowych z Bydgoszczy według liczby przewoźników obsługujących połączenie

Main destinations of charter flights from Bydgoszcz, by numbers of carriers serving the connection

Opracowanie własne na podstawie/Authors' own elaboration based on: www.tanie-loty.com.pl (4.02.2014)



Ryc. 6. Główne kierunki przelotów czarterowych z Warszawy według liczby przewoźników obsługujących połączenie i kraju ich rejestracji

Main destinations of charter flights from Warsaw, by numbers of carriers serving the connection and country of registration

Opracowanie własne na podstawie/Authors' own elaboration based on: www.tanie-loty.com.pl (4.02.2014)

W sezonie letnim wycieczki z Bydgoszczy oferują: TUI Poland, Rainbow Tours, Itaka, Oasis Tours, Grecos Holiday, GTI Travel Poland, Exim Tours, Alfa Star, Neckermann Polska, Wezyr Holidays oraz 7islands, a także upadłe w międzyczasie Triada i Sky Club. Touroperatorzy korzystają z usług pięciu przewoźników, wykonujących loty czarterowe: Air Cairo, Enter Air, Bingo Airways, SprintAir i OLT Express Poland. Z wyjątkiem egipskiego Air Cairo, wszystko to są przewoźnicy polscy.

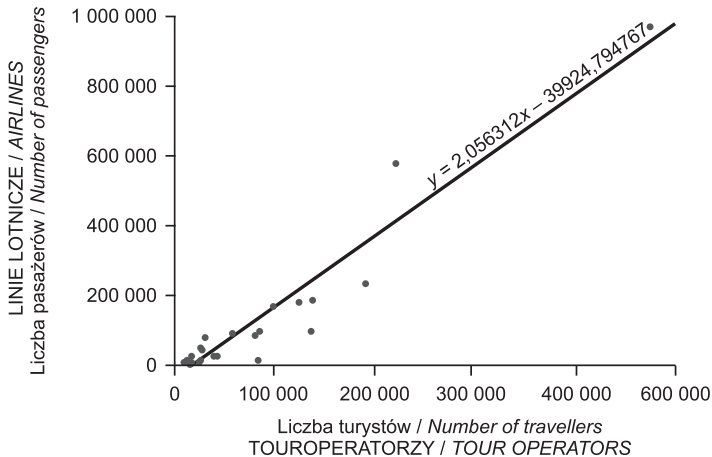
*

O ile w przypadku regularnych przewoźników lotniczych trudno ustalić, jaka część pasażerów faktycznie podróżuje w związku z organizowanymi imprezami turystycznymi, o tyle w przypadku lotów czarterowych wszyscy lub niemal wszyscy pasażerowie są uczestnikami masowego, zorganizowanego ruchu turystycznego.

W tym ostatnim przypadku możliwe jest nawet ustalenie pewnych zależności statystycznych. Okazuje się, że między liczbą pasażerów poszczególnych przewoźników (25), wykonujących loty czarterowe z Polski, a liczbą uczestników imprez turystycznych organizowanych przez 38 największych polskich touroperatorów (ryc. 8) zachodzi zależność liniowa o postaci:

$$y = 2,056312x - 39924,794767,$$

gdzie: x – liczba uczestników imprez turystycznych,
 y – liczba pasażerów lotów czarterowych.



Ryc. 8. Model regresji liniowej dla zależności między liczbą uczestników imprez turystycznych a liczbą pasażerów lotów czarterowych

Linear regression model for the relationship between numbers of participants in instances of tourism and numbers of charter-flight passengers

Otrzymany model regresji liniowej jest istotny statystycznie: współczynnik korelacji $r = 0,9559119$, a współczynnik determinacji $r^2 = 0,9156804$.

Widoczne są również zależności obliczone między liczbą pasażerów lotów czarterowych z Polski a obrotami wynikającymi z organizacji imprez turystycznych przez naszych touroperatorów z tym, że ich współczynniki kierunkowe nie są istotne statystycznie.

Wnioski

Samolot odgrywa obecnie decydującą rolę w obsłudze masowego zorganizowanego ruchu turystycznego. Jest to stwierdzenie prawdziwe przede wszystkim w odniesieniu do zagranicznej turystyki wyjazdowej, która przeważa ilościowo wśród imprez organizowanych przez polskich touroperatorów (Taylor i Ciechański, 2014b).

Badani touroperatorzy korzystali w 2012 r. głównie z około 50 przewoźników lotniczych, chociaż ich lista jest zdecydowanie dłuższa: tylko zarejestrowanych przewoźników czarterowych było ogółem 126, ale z niektórymi współpraca była okazjonalna. Generalnie wśród przewoźników brakuje firm spoza Europy i basenu Morza Śródziemnego. Niestety, nie we wszystkich przypadkach (zwłaszcza przy korzystaniu z przelotów rejsowych) udało się ustalić współpracujące z touroperatorami linie lotnicze. Zdecydowanie bardziej wiarygodne są natomiast informacje na temat współpracy touroperatorów z przewoźnikami czarterowymi.

W Polsce zarejestrowanych jest 5 przewoźników lotniczych obsługujących polskich touroperatorów, spośród nich cztery firmy są rdzennie polskie (PLL LOT wraz ze spółką zależną EuroLOT, Enter Air, Bingo Airways i SprintAir, nie licząc YES Airways wchłoniętej przez OLT Express Poland, która razem z OLT Express Regional zbankrutowała w połowie 2012 r.), a jedna jest spółką zależną czeskiego operatora regularnego i czarterowego Travel Service a.s. (Travel Service Polska). Udział polskich operatorów w przewozach jest jednak znaczny i wynosi: 34,56% wśród regularnych i 61,82% wśród linii czarterowych.

Największym przewoźnikiem lotniczym obsługującym polskich touroperatorów są PLL LOT, oferujące loty zarówno regularne, jak i czarterowe. Pozostali krajowi przewoźnicy w praktyce ograniczają się do lotów czarterowych. Największym z nich jest Enter Air z flotą 12 samolotów pasażerskich. Pozostali mają mniejsze znaczenie, a ich floty nie liczą więcej niż 5 samolotów.

Polscy przewoźnicy lotniczy (poza PLL LOT) są firmami całkowicie prywatnymi. O ile LOT jest firmą z długimi tradycjami, o tyle większość polskich prywatnych przewoźników czarterowych funkcjonuje na rynku od niedawna. Co więcej, segment przewoźników czarterowych podlega ciągle intensywnym zmianom.

Duzi międzynarodowi touroperatorzy (np. Neckermann Polska z Grupy Thomas Cook) posiadają własne linie lotnicze (Thomas Cook Airlines, Condor Air-

lines, etc.). Wykorzystują je sami, jak również udostępniają flotę konkurencyjnym biurom podróży. Czasem mają nie tylko własnego przewoźnika lotniczego, lecz również udział w innych przedsiębiorstwach przewozowych (powiązania kapitałowe).

Na polskim rynku wykorzystywane są ponadto linie lotnicze touroperatorów nieprowadzących na większą skalę bezpośredniej działalności (np. Globalia Tourism, Gropo Iberostar, Balkan Holiday).

Polscy touroperatorzy w lotach czarterowych wykorzystują przede wszystkim polskich przewoźników lub dwóch znaczących operatorów z krajów sąsiednich (Czechy, Litwa). Ponadto, stosunkowo powszechne jest wykorzystywanie przewoźników z krajów recepcyjnych (Turcja, Tunezja, Egipt, Izrael, Grecja, Bułgaria). Spoza Europy i basenu Morza Śródziemnego jedynym liczącym się przewoźnikiem czarterowym jest niskokosztowa linia Air Arabia ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich.

Obserwuje się także czartery linii niskokosztowych (tureckie Corendon Airlines i Onur Air, wspomniane już Air Arabia), ale nie jest to częste zjawisko. Przynajmniej niektóre niskokosztowe linie regularne uczestniczą w ograniczonym zakresie w obsłudze zorganizowanego ruchu turystycznego (np. Wizz Air, easyJet, Norwegian Air Shuttle), gdyż głównie obsługują inne segmenty rynku: przeloty związane z migracją zarobkową (Burell, 2011), biznesowe, odwiedzin krewnych i znajomych, wyjazdy weekendowe. Poza tym latają głównie na kierunku wschód–zachód (Dobruszkes, 2006, 2009a,b, 2013, 2014), zaś kierunek ogromnej większości przelotów wypoczynkowych (z północy na południe i odwrotnie) wyjaśnia niewielkie ich zaangażowanie w obsłudze zorganizowanego ruchu turystycznego. Ta sytuacja będzie ulegać stopniowej zmianie, w miarę „dojrzenia” polskiego rynku turystycznego, kiedy cena przelotu nie będzie odgrywała decydującej roli w wyborze przewoźnika. Niektórzy, bardziej ekspansywni przewoźnicy niskokosztowi (np. Ryanair) zapowiadają wprowadzenie lotów na kierunkach typowo wypoczynkowych już w 2015 r.

W przypadku bardziej wyspecjalizowanych, a mniej masowych rodzajów turystyki powszechną praktyką jest wykorzystywanie regularnych linii lotniczych. Wówczas przewoźnik jest dopasowywany do wielkości grupy na podstawie aktualnie dostępnych ofert w systemie rezerwacyjnym.

Piśmiennictwo / References

- Alderidgi M., Cento A., Nijkamp P., Rietveld P., 2012, *Competition in the European aviation market: The entry of low-cost airlines*, Journal of Transport Geography, 24, s. 223-233.
- Bieger T., Wittmer A., 2006, *Air transport and tourism – Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments*, Journal of Air Transport Management, 12, 1, s. 40-46.

- Buck S., Lei Z., 2004, *Charter airlines: Have they a future?*, *Tourism and Hospitality Research*, 5, 1, s. 72-78.
- Budd L., Francis G., Humphreys I., Ison S., 2014, *Grounded: Characterising the market exit of European low cost airlines*, *Journal of Air Transport Management*, 34, s. 78-85.
- Burghouwt G., Hakfoort J., van Eck J.R., 2003, *The spatial configuration of airline networks in Europe*, *Journal of Air Transport Management*, 9, s. 309-323.
- Burrell K., 2011, *Going steerage on Ryanair: Cultures of migrant air travel between Poland and the UK*, *Journal of Transport Geography*, 19, 5, s. 1023-1030.
- Chung J.Y., Whang T., 2011, *The impact of low cost carriers on Korean Island tourism*, *Journal of Transport Geography*, 19, 6, s. 1335-1340.
- de Wit J.G., Zuidberg J., 2012, *The growth limits of the low cost carrier model*, *Journal of Air Transport Management*, 21, s. 17-23.
- Dobruszkes F., 2006, *An analysis of European low-cost airlines and their networks*, *Journal of Transport Geography*, 14, 4, s. 249-264.
- Dobruszkes F., 2009a, *Does liberalisation of air transport imply increasing competition? Lessons from the European case*, *Transport Policy*, 16, 1, s. 29-39.
- Dobruszkes F., 2009b, *New Europe, new low-cost air services*, *Journal of Transport Geography*, 17, 6, s. 423-432.
- Dobruszkes F., 2013, *The geography of European low-cost airline networks: A contemporary analysis*, *Journal of Transport Geography*, 28, s. 75-88.
- Dobruszkes F., 2014, *Geographies of European air transport*, [w:] A.R. Goetz, L. Budd (red.), *The Geographies of Air Transport*, Ashgate, Farnham-Burlington, VT, s. 167-186.
- Dobruszkes F., Mondou V., 2013, *Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU-Morocco case*, *Journal of Air Transport Management*, 29, s. 23-34.
- Doganis R., 2006, *The Airline Business*, Routledge, London-New York, 2 wyd.
- Doganis R., 2010, *Flying Off Course. Airline Economics and Marketing*, Routledge, London-New York, 4 wyd.
- Donzelli M., 2010, *The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy*, *Journal of Air Transport Management*, 16, s. 121-126.
- Forsyth P., 2006, *Martin Kunz memorial lecture. Tourism benefits and aviation policy*, *Journal of Air Transport Management*, 12, 1, s. 3-13.
- Francis G., Humphreys I., Ison S., Aicken M., 2006, *Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study*, *Journal of Transport Geography*, 14, 2, s. 83-94.
- Fu X., Oum T.H., Zhang A., 2010, *Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic*, *Transportation Journal*, 49, 4, s. 24-41.
- Gillmor D.A., 1996, *Evolving air-charter tourism patterns: change in outbound traffic from the Republic of Ireland*, *Tourism Management*, 17, 1, s. 9-16.
- Goetz A.R., Budd L. (red.), 2014, *The Geographies of Air Transport*, Ashgate, Farnham-Burlington, VT.
- Goetz A.R., Sutton Ch.J., 1997, *The geography of deregulation in the U.S. airline industry*, *Annals of the Association of American Geographers*, 87, 2, s. 238-263.
- Goetz A.R., Vowles T.M., 2009, *The good, the bad, and the ugly: 30 years of US airline deregulation*, *Journal of Transport Geography*, 17, 4, s. 251-263.
- Graham A., 2013, *Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues*, *Tourism Management*, 36, s. 66-76.
- Graham A., Dennis N., 2010, *The impact of low cost airline operations to Malta*, *Journal of Air Transport Management*, 16, s. 127-136.
- Graham A., Papatheodorou A., Forsyth P. (eds.), 2008, *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Aldershot-Burlington, VT.

- Graham B., 1998, *Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union*, Journal of Transport Geography, 6, 2, s. 87-104.
- Graham B., Shaw J., 2008, *Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability*, Geoforum, 39, 3, s.1439-1451.
- Gross S., Lück M. (red.), 2013, *The Low Cost Carrier Worldwide*, Ashgate, Farnham-Burlington VT.
- Hakfoort J.R., 1999, *The deregulation of European air transport: A dream come true?*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 90, 2, s. 226-233.
- Papatheodorou A., 2002, *Civil aviation regimes and leisure tourism in Europe*, Journal of Air Transport Management, 8, s. 381-388.
- Papatheodorou A., Lei Z., 2006, *Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Great Britain*, Journal of Air Transport Management, 12, 1, s. 47-52.
- Pearce D.G., 1987, *Mediterranean charters – a comparative geographic perspective*, Tourism Management, 8, 4, s. 291-305.
- Rey B., Myro R.L., Galera A., 2011, *Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model*, Journal of Air Transport Management, 17, s. 163-167.
- Taylor Z., Ciechański A., 2014a, *Transport Companies in the Servicing of Organised Tourism in Poland*, Monographs IGiPZ PAN, 16, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2014b, *Obsługa zorganizowanego ruchu turystycznego w Polsce*, Przegląd Geograficzny, 86, 4, s. 471-497.
- Taylor Z., Ciechański A., 2015, *Transport lotniczy w obsłudze polskich touroperatorów – część I*, Przegląd Geograficzny, 87, 2, s. 255-278.
- Williams G., 2001, *Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines?*, Journal of Air Transport Management, 7, s. 277-286.
- Williams G., 2008, *The future of charter operations*, [w:] A. Graham, A. Papatheodorou, A. Forsyth (red.), *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Farnham-Burlington VT, s. 85-102.
- Wu C., Hayashi Y., 2013, *Evolution of outbound charter operations in Japan post-deregulation*, Transport Policy, 30, s. 92-100.
- Wu C., Hayashi Y., 2014, *The effect of LCCs operations and scheduled services deregulation on air charter business in Japan*, Journal of Transport Geography, 41, s. 37-44.
- Wu C., Hayashi Y., Funck C., 2012, *The role of charter flights in Sino-Japanese tourism*, Journal of Air Transport Management, 22, s. 21-27.
- www.infoveriti.pl – serwis InfoVeriti Polska udostępniający sprawozdania składane w Krajowym Rejestrze Sądowym (5.10.2013, 16.12.2013).
- www.tanie-loty.com.pl – raport centrum rezerwacji tanie-loty. pl pn. *Loty czarterowe z Polski – lato 2012* (4.02.2014).
- www.ulc.gov.pl/pl/regulacja-rynku/324-statystyki-i-analazy – dane z oficjalnej strony internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (10.02.2014).

[Wpłynęło: maj 2015 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

AIR TRANSPORT IN THE SERVICING OF POLISH TOUR OPERATORS – PART II

In an absolute majority of the instances of tourism organised by Polish tour operators, aircraft are used as the primary means of transport, possibly along with one or more other means. While in the first part of this paper (published in *Przegląd Geograficzny*, 2015, 87, 2), it was scheduled air traffic, including low-costs, that was analysed, the purpose of this part is to present the role of charter air carriers in the servicing of the largest Polish tour operators.

While scheduled air traffic takes part in the servicing of the Polish market to only some unidentified extent, charter traffic serves foreign tourist flights almost exclusively. However, the charter market is very much differentiated, and characterised by varied operations and ownership. The majority of charter carriers are in private hands.

According to data from Poland's Civil Aviation Authority (ULC), a dominant share among charter lines on the Polish market is taken by 25 carriers, which serve 96.79% of all passengers. The remaining 3.21% of passengers are served by as many as 101 charter carriers, some of them very exotic. It may be supposed that the cooperation between tour operators and these latter firms is of a more incidental nature, not being based around permanent agreements at least. Table 1 gives a concise characterisation of carriers, and of the tour operators cooperating with them. As may already be seen, it is charter carrier airlines from Central and Eastern Europe that prevail here, Polish companies most of all. The Polish carriers' share is 61.82% of passengers, and this is of course a much higher figure than was observed in the case of the scheduled flights.

Where do Polish tourists using international charter connections within mass organised tourist traffic fly? Like travellers from other parts of Europe, they mainly take charter flights from Poland in a southerly direction, to the Mediterranean, Red Sea, Black Sea and Canary Islands. The largest flows of tourists head for the Egyptian Hurghada and Sharm el-Sheikh, as well as Turkish Antalya. The remaining portions of several percent of passengers on charter flights from Poland have other centres located within the same geographical area. Such a concentration of passenger charter flights probably reflects the choice of destinations located by warm seas, and also offering competitive prices.

The more detailed characterisation will confine itself to charter flights from Warsaw Chopin Airport, as well as the regional Bydgoszcz Airport. Warsaw Chopin Airport has at a disposal the fullest offer of charter flights of any Polish airport. In 2012, 1.37 million passengers used charter flights from it, and were able to choose from among 49 different charter connections in the summer of that year. A dozen or so carriers provided charter flights on behalf of the majority of the Polish tour operators. The most common destinations were the Egyptian Hurghada and Turkish Antalya, as served by seven carriers each, and then the Egyptian Sharm el-Sheikh, served by six operators. Five charter carriers provided services to Cretan Iraklion and to Bulgarian Burgas. Other destinations were served by a smaller number of carriers.

Bydgoszcz Airport is one of the smallest regional airports in Poland, serving a total of 358,052 passengers (2012). This airport offers its travellers few scheduled connections, in that the only carrier providing scheduled foreign flights is the Irish low-cost Ryanair. The network of connections is enriched by charter flights, of which there were ten in

the summer season in 2012, made use of by 32,186 passengers in total. Thanks to the charter connections, the inhabitants of the city of Bydgoszcz and the surrounding area can travel to the Canary Islands, Greece, Croatia, Bulgaria, Tunisia, Turkey and Egypt.

While in the case of scheduled air carriers, it is difficult to determine what proportion of passengers in fact travel in connection with organised tourism, in the case of charter flights, all or nearly all passengers are participants of mass organised tourist traffic. In the latter case, it is even possible to determine some dependent relationships of a statistical nature. Thus, between the number of passengers transported by individual carriers (25) offering charter flights from/to Poland and the number of participants of tourist events organised by the top 38 Polish tour operators, there is a linear relationship assuming the form:

$$y = 2.056312x - 39924.794767,$$

where x is the number of participants in tourist events,

y is the number of charter-flight passengers.

The linear regression model obtained achieves statistical significance, with a correlation coefficient of $r = 0.9559119$, and a determination coefficient $r^2 = 0.9156804$.

