

# Enter Air – główne kierunki turystyczne oraz wpływ konfliktu USA–Iran (2026–2027)

## Executive summary

Enter Air jest największą polską linią czarterową, wożącą turystów głównie z Polski i innych krajów europejskich do typowych kierunków wakacyjnych nad Morzem Śródziemnym, na wybrzeża Atlantyku oraz do Afryki Północnej i Wschodniej. Kluczowe kraje docelowe to [m.in.](#) Grecja, Hiszpania (w tym Wyspy Kanaryjskie), Bułgaria, Tunezja, Egipt, Maroko, a także bardziej egzotyczne destynacje, takie jak Kenia, Tanzania (Zanzibar), Zjednoczone Emiraty Arabskie, Sri Lanka, Oman czy Wyspy Zielonego Przylądka. [1][2][3][4][5]

Na sezony lato 2026 / zima 2026/2027 Enter Air ma już podpisane duże umowy czarterowe [m.in.](#) z Rainbow Tours, Itaka Fly, Coral Travel i TUI Poland, z wyraźnym wzrostem wartości kontraktów rok do roku. Programy tych biur potwierdzają koncentrację na kierunkach śródziemnomorskich i kanaryjskich oraz rozwój egzotyki w Afryce Wschodniej i na Oceanie Indyjskim (Kenya – Mombasa, Zanzibar, Sri Lanka, Oman, ZEA, Gambia, Indie, Wyspy Zielonego Przylądka). [3][4][5]

Ataki USA i Izraela na Iran na przełomie lutego i marca 2026 r. spowodowały zamknięcie lub ograniczenie przestrzeni powietrznej w wielu krajach Zatoki Perskiej i Lewantu oraz konieczność omijania centralnego korytarza nad Bliskim Wschodem. Konflikt podbił ceny ropy (ok. 30% wzrost cen ropy w 2026 r. według agencji Reuters) i zwiększył koszty paliwa lotniczego, a także osłabił popyt turystyczny na część kierunków w regionie. Dla Enter Air ryzyko ma charakter pośredni – głównie przez koszty paliwa i ewentualne ograniczenia dla lotów do ZEA/Omanu czy dalszych kierunków azjatyckich – ale

podstawowe destynacje spółki (Śródziemnomorze, Egipt, Tunezja, Wyspy Kanaryjskie, Afryka Wschodnia) pozostają możliwe do obsługi i stanowią większość programu.[2][6][7][4][8][9][10]

## Profil i siatka połączeń Enter Air

Enter Air jest największą czarterową linią lotniczą w Polsce i największym prywatnym przewoźnikiem lotniczym w kraju. Spółka realizuje rejsy głównie dla czołowych polskich i zagranicznych biur podróży, latając „w ponad 30 krajach od Islandii i Portugalii po Kenię i Tajlandię”.[1][3]

Z danych serwisów lotniczych wynika, że Enter Air obsługuje ok. 70 kierunków wakacyjnych w Europie, Afryce i na Bliskim Wschodzie, wykorzystując flotę Boeingów 737-800 oraz 737 MAX 8 na trasach krótkiego i średniego zasięgu. Spółka posiada stałe bazy operacyjne w Warszawie, Katowicach, Poznaniu, Wrocławiu i Gdańsku oraz sezonowe w kilku portach zagranicznych ([m.in.](#) Londyn, Madryt, Tel Awiw), co odzwierciedla przede wszystkim profil czarterowy i sezonowy popyt na wakacje.[11][12][3]

## Obecne główne kraje docelowe

Zestawienie destynacji Enter Air przygotowane przez serwis Zbordirect pokazuje, że przewoźnik obsługuje obecnie 28 lotnisk w 12 krajach. Poza rynkiem krajowym (8 miast w Polsce) są to przede wszystkim:[2]

- Grecja – pięć wysp ([m.in.](#) Rodos, Zakyntos, Samos, Limnos, Mytilene), czyli klasyczne kierunki plażowe nad Morzem Egejskim.[2]
- Egipt – Hurghada, Marsa Alam i Sharm el-Sheikh jako główne ośrodki wypoczynkowe nad Morzem Czerwonym.[2]
- Hiszpania – Ibiza, Jerez (Andaluzja) oraz Lanzarote na Wyspach Kanaryjskich.[2]
- Tunezja – Dżerba i Enfidha, popularne w polskich czarterach all-inclusive.[2]
- Maroko – Agadir na wybrzeżu Atlantyku.[2]
- Bułgaria – Burgas nad Morzem Czarnym.[2]

- Kenia – Mombasa jako brama do safari i wypoczynku nad Oceanem Indyjskim.[2]
- Tanzania – Zanzibar jako typowa „egzotyka” zimowa.[2]
- Izrael – Tel Awiw (Ben Gurion), głównie w ruchu pielgrzymkowo-turystycznym.[2]
- Wielka Brytania – Londyn Gatwick, wykorzystywany zarówno w ruchu czarterowym, jak i sezonowym.

Dodatkowe informacje z innych serwisów (Alternative Airlines, Avianity) potwierdzają, że Enter Air lata [m.in.](#) do Grecji, Włoch, Hiszpanii, Turcji, ZEA, Sri Lanki i Egiptu, a zatem koncentruje się na typowych rynkach wakacyjnych Europy i regionu MENA (Middle East & North Africa).[12][11]

## **Długoterminowe kontrakty czarterowe na 2026–2027**

### **Umowa z Rainbow Tours (maj 2026 – kwiecień 2027)**

W styczniu 2026 r. Enter Air poinformował o nowej umowie czarterowej z Rainbow Tours, obowiązującej od 1 maja 2026 r. do 30 kwietnia 2027 r. Szacunkowa wartość kontraktu to ok. 109,8 mln USD (ok. 395,9 mln zł), co oznacza ok. 17% wzrost wartości programu względem poprzedniej umowy na sezon 2025/2026.[13][4]

Według komunikatu spółki, program z Rainbowem koncentruje się „przede wszystkim na eksploatowanych już kierunkach, szczególnie do licznych destynacji nad Morzem Śródziemnym i na Wyspach Kanaryjskich”. Jednocześnie w ramach rozwoju oferty egzotycznej Enter Air będzie wykonywać rejsy do Mombasy w Kenii nie tylko z Katowic-Pyrzowic, ale po raz pierwszy również z Lotniska Chopina w Warszawie, co zwiększy dostępność tego kierunku dla turystów z Polski centralnej.[4][13]

### **Umowa z Itaka Fly (czerwiec 2026 – maj 2027)**

Z kolei długoterminowa umowa z Itaka Fly na sezony lato 2026 oraz zima 2026/2027 obowiązuje od 1 czerwca 2026 r. do 31 maja 2027 r. i ma szacunkową wartość 99,2 mln USD (ok. 360,4 mln zł). To istotny wzrost względem poprzedniego kontraktu na lato 2025 / zimę

2025/2026, którego wartość szacowano na 75,9 mln USD, co oznacza ok. 31% dynamikę rok do roku.[14][5]

W komentarzu zarządu podkreślono, że wspólnie z Itaką przewoźnik oferuje „szeroką gamę kierunków w Europie, Afryce i Azji”, a w sezonie zimowym w ofercie znajdują się egzotyczne destynacje, [m.in.](#) Wyspy Zielonego Przylądka, Sri Lanka, Oman, Kenia i Zanzibar. Potwierdza to istotną rolę Afryki Zachodniej i Wschodniej oraz Oceanu Indyjskiego w strukturze przewozów Enter Air w sezonach zimowych.[15][5]

### **Pozostałe kontrakty (Coral Travel, TUI Poland)**

Według artykułu w „Rzeczpospolitej” Enter Air na kolejne sezony letnie i zimowe zawarł również umowy z Coral Travel o szacunkowej wartości 158,6 mln USD oraz z TUI Poland o wartości 266,7 mln USD, obie z dwucyfrową dynamiką wzrostu rok do roku. Choć szczegółowa siatka połączeń tych touroperatorów nie jest wprost rozpisana w komunikatach, w wypowiedziach zarządu ponownie podkreśla się koncentrację na „licznych destynacjach nad Morzem Śródziemnym i na Wyspach Kanaryjskich”, co wskazuje na utrwalenie głównego profilu kierunkowego Enter Air.[4]

### **Wnioski z kontraktów 2026–2027**

Na podstawie podpisanych umów czarterowych można wskazać, że w sezonach 2026–2027 Enter Air będzie w największym stopniu latać:

- Do krajów śródziemnomorskich i kanaryjskich: Grecja, Hiszpania (w tym Wyspy Kanaryjskie), Bułgaria, Portugalia, Malta, Turcja (często przez touroperatorów, choć nie zawsze wymieniona wprost w materiałach o Enter Air).[3][4][2]
- Do Afryki Północnej: Egipt, Tunezja, Maroko – jako główne zimowe i całoroczne kierunki „słońce i plaża”. [15][2]
- Do Afryki Wschodniej i na wybrane kierunki egzotyczne: Kenia (Mombasa), Tanzania (Zanzibar), Gambia, Wyspy Zielonego Przylądka, a także Sri Lanka, Oman, Indie i ZEA (Dubaj, Ras Al-Khaimah).[5][13][15][3][4]

Siatka połączeń i portfel kontraktów pokazują więc wyraźnie, że trzon biznesu Enter Air pozostaje mocno związany z Morzem Śródziemnym, Wyspami Kanaryjskimi oraz szeroko rozumianą Afryką (północ i wschód), natomiast Bliski Wschód (w tym Zatoka Perska) to tylko fragment oferty, głównie w kontekście Dubaju, Ras Al-Khaimah i ewentualnie Omanu.[16][3][2]

## **Ekspozycja Enter Air na Bliski Wschód**

Serwisy śledzące rozkłady lotów pokazują, że Enter Air obsługuje czarterowe połączenia z polskich lotnisk [m.in.](#) do portów w Zjednoczonych Emiratach Arabskich – Al Maktoum (DWC) i Ras Al-Khaimah (RKT) – skąd wykonywane są rejsy [m.in.](#) do Warszawy, Katowic, Wrocławia i Burgas. Jednocześnie w tej samej tabeli widać, że istotną część siatki stanowią loty do Hurghady, Marsa Alam i innych ośrodków w Egipcie.[16]

Enter Air nie obsługuje rejsów do Iranu – w katalogach destynacji przewoźnika figurują natomiast Izrael (Tel Awiw) oraz kierunki w Egipcie, Turcji i ZEA. Bezpośrednia ekspozycja na sam Iran jest więc zerowa, natomiast istnieje pośrednia ekspozycja na region Bliskiego Wschodu poprzez loty do ZEA, ewentualnie Omanu i Izraela.[3][2]

W kontekście podpisanych kontraktów z Rainbow, Itaką i innymi touroperatorami, Bliski Wschód jest istotny przede wszystkim jako kierunek zimowej egzotyki (Dubaj, Ras Al-Khaimah, Oman, częściowo Izrael) oraz jako korytarz tranzytowy dla dalszych destynacji azjatyckich (Sri Lanka, Indie).[5][4][3]

## **Aktualny konflikt USA–Iran i jego wpływ na lotnictwo**

### **Sytuacja w przestrzeni powietrznej nad Bliskim Wschodem (2026)**

Baza Safe Airspace raportuje, że po rozpoczęciu zmasowanych ataków USA i Izraela na cele w Iranie pod koniec lutego 2026 r. zamknięto lub poważnie ograniczono przestrzeń powietrzną [m.in.](#) nad Iranem, Katar, Bahrajnem, Kuwejtem, Irakiem, Syrią, Izraelem, a Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

zaleciła liniom unikanie wielu FIR-ów (regionów informacji powietrznej) w tym rejonie. Równocześnie ruch tranzytowy został przekierowany [m.in.](#) nad Afganistan, a Oman stał się kluczową południową trasą omijającą centralny korytarz bliskowschodni.[6]

Analiza CAPA (Centre for Aviation) wskazuje, że choć Bliski Wschód to ważny region dla połączeń międzykontynentalnych z Europy, udział tego regionu w całkowitej podaży miejsc europejskich linii jest relatywnie niewielki, ale konflikt skutkuje [m.in.](#) zamknięciem korytarzy, zawieszaniem połączeń do wielu krajów w regionie, wydłużeniem tras na niektórych rejsach Europa–Azja oraz wzrostem kosztów paliwa.[7]

Raport Riskline podkreśla, że zakłócenia w ruchu lotniczym w regionie się nasilają – zamykane są przestrzenie powietrzne, prowadzone są operacje ewakuacyjne, a wzrost ryzyka bezpieczeństwa wpływa także na porty w Libanie oraz pośrednio na Cypr jako hub tranzytowy.[8]

## **Wpływ na ceny ropy i paliwa lotniczego**

Geopolityczne napięcia na Bliskim Wschodzie tradycyjnie przekładają się na tzw. „premię wojenną” w cenach ropy – analizy Bloomberg’a i innych instytucji szacowały np. w 2024 r. premię wojenną związaną z ryzykiem konfliktu Iran–Izrael na ok. 25 USD za baryłkę powyżej poziomu wynikającego wyłącznie z fundamentów podaży i popytu. Podobnie wcześniejsze epizody napięć USA–Iran czy ataków na infrastrukturę w regionie skutkowały skokowymi wzrostami cen Brent i WTI o kilka–kilkanaście procent w krótkim okresie.[17][18][19]

W 2026 r. Reuters raportuje, że w związku z eskalacją konfliktu na Bliskim Wschodzie ceny ropy wzrosły o blisko 30% od początku roku, co bezpośrednio przekłada się na wyższe koszty paliwa lotniczego i presję na marże linii lotniczych. IATA zwraca uwagę, że po wybuchu wojny na Ukrainie i konfliktu w Strefie Gazy europejskie ceny paliwa lotniczego często przewyższały średnią globalną o 3–6%, a podwyższona zmienność utrzymuje się w związku z kolejnymi napięciami geopolitycznymi.[20][9]

Badania ekonomiczne pokazują, że wojny i sankcje w regionach kluczowych dla wydobywania ropy (m.in. rosyjska inwazja na Ukrainę, konflikty na Bliskim Wschodzie) istotnie zwiększają ceny Brent, a tym samym koszty paliw dla gospodarki światowej, w tym dla lotnictwa.[19][21]

## Wpływ na turystykę i popyt na podróże

Według analiz Tourism Economics cytowanych przez Euronews, w scenariuszu trwającego konfliktu w regionie spodziewany jest spadek liczby przyjazdów turystów do krajów Bliskiego Wschodu o 11–27% r/r w 2026 r., przy czym najmocniej ucierpieć mają państwa Zatoki (GCC), takie jak ZEA i Arabia Saudyjska. Wynika to z silnej zależności tych rynków od ruchu lotniczego oraz z faktu, że negatywne postrzeganie bezpieczeństwa w regionie szczególnie mocno uderza w podróże lotnicze.[10]

Globalne raporty branżowe i komentarze IATA wskazują, że nowe środowisko podwyższonego ryzyka geopolitycznego (Ukraina, Bliski Wschód) tworzy trwałą presję na koszty paliwa dla linii europejskich oraz okresowe zaburzenia siatki połączeń, co zmusza przewoźników do elastycznego zarządzania trasami i przepływem kapitału.[22][7][20]

## Potencjalne skutki konfliktu USA–Iran dla Enter Air

### Kanały oddziaływania na biznes Enter Air

Dla Enter Air konflikt USA–Iran oddziałuje przede wszystkim w trzech obszarach:

1. **Koszty paliwa** – wzrost cen ropy przekłada się na wyższe koszty paliwa lotniczego, które jest jednym z głównych składników kosztów operacyjnych linii. Wzrost cen o kilkadziesiąt procent w krótkim okresie, jak obserwowany w 2026 r., może znacząco uszczuplić marżę, jeśli nie zostanie skompensowany dopłatami paliwowymi lub wyższymi cenami pakietów turystycznych.[21][9][19][20]

2. **Dostępność korytarzy powietrznych i operacje na Bliskim Wschodzie** – zamknięcie lub ograniczenie przestrzeni powietrznej w Iranie, Iraku, krajach Zatoki i Izraelu wymusza wydłużanie tras i omijanie regionu, co zwiększa czas lotu i zużycie paliwa, a w skrajnym przypadku może prowadzić do czasowego zawieszenia lotów do portów w ZEA czy Izraelu.[6][7][8]
3. **Popyt na kierunki w regionie** – osłabienie bezpieczeństwa w regionie oraz medialne nagłośnienie ataków mogą zniechęcać turystów do wyjazdów do ZEA, Izraela czy innych kierunków postrzeganych jako „bliskowschodnie”, co zmniejsza sprzedaż czarterów na te trasy.[8][10]

## Ocena skali ryzyka – czy jest „mocne” dla ENT?

Istotne jest, że trzon działalności Enter Air opiera się na kierunkach śródziemnomorskich, kanaryjskich oraz w Afryce Północnej i Wschodniej, a nie na samym Iranie ani szerokim portfelu połączeń do Zatoki Perskiej. Bezpośrednia ekspozycja na Iran jest zerowa, a ekspozycja na ZEA/Oman stanowi tylko część zimowego programu egzotycznego.[16][4][3][2]

Z punktu widzenia ryzyka operacyjnego, nawet czasowe zamknięcie przestrzeni powietrznej nad Iranem czy częścią Zatoki nie uniemożliwia Enter Air realizowania głównego programu do Grecji, Hiszpanii, Bułgarii, Egiptu, Tunezji, Maroka czy na Wyspy Kanaryjskie, gdyż trasy do tych krajów w zasadzie nie wymagają przelotu przez najbardziej zagrożone obszary. Ryzyko bezpośredniej utraty przychodów wynika więc przede wszystkim z możliwych ograniczeń lub spadku popytu na loty do ZEA, Izraela i innych kierunków bezpośrednio kojarzonych z Bliskim Wschodem, które jednak stanowią ograniczoną część całości portfela.[7][10][4][2]

Znacznie poważniejszym kanałem ryzyka dla Enter Air są **koszty paliwa** – konflikt USA–Iran wzmacnia globalną premię geopolityczną w cenie ropy i paliwa lotniczego, a historyczne doświadczenia pokazują, że w takich okresach ceny paliwa w Europie są szczególnie zmienne i często wyższe niż średnia globalna. Długotrwale podwyższone ceny paliwa mogłyby istotnie obniżyć rentowność przewozów czarterowych, zwłaszcza jeśli touroperatorzy mieliby

trudność z dalszym przerzucaniem tych kosztów na klientów końcowych.[18][9][21][20]

Z drugiej strony, portfel kontraktów Enter Air na sezony 2026–2027 – obejmujący rosnące wolumeny z Rainbow Tours, Itaka Fly, Coral Travel i TUI Poland – wskazuje na silny popyt bazowy na wyjazdy zorganizowane z Polski i innych rynków europejskich. Umowy nie są powiązane z konkretnym jednym krajem konfliktu, lecz z ogólnym programem czarterowym biur podróży, co daje pewną elastyczność w przesuwaniu oferowania z bardziej ryzykownych kierunków (np. ZEA) na bezpieczniejsze (np. Wyspy Kanaryjskie, Egipt, Tunezja, Grecja) w ramach tego samego kontraktu.[13][15][4][5]

W sumie konflikt USA–Iran stanowi **istotne, lecz pośrednie i zarządzalne ryzyko** dla Enter Air: wyraźnie zwiększa presję kosztową poprzez ceny paliwa i może czasowo ograniczać część egzotycznej oferty na Bliskim Wschodzie, ale nie uderza w kluczowy trzon biznesu opartego na Morzu Śródziemnym, Wyspach Kanaryjskich i Afryce Północnej/Wschodniej.[9][10][7][4][2]

## Podsumowanie dla inwestora

- Enter Air zarabia głównie na czarterach z Polski i innych krajów europejskich do typowych kierunków wakacyjnych w basenie Morza Śródziemnego, na Wyspach Kanaryjskich oraz w Afryce Północnej i Wschodniej; połączenia do ZEA, Omanu czy Izraela stanowią mniejszą część portfela.[1][4][3][2]
- Kontrakty z Rainbow Tours, Itaka Fly, Coral Travel i TUI Poland na sezony 2026–2027 są większe niż w poprzednich latach i obejmują przede wszystkim utrzymanie oraz rozwój siatki na kierunkach śródziemnomorskich, kanaryjskich i egzotycznych w Afryce oraz na Oceanie Indyjskim (Kenya, Zanzibar, Sri Lanka, Oman, Wyspy Zielonego Przylądka).[15][13][4][5][3]
- Konflikt USA–Iran zwiększa ceny ropy i paliwa lotniczego oraz powoduje ograniczenia przestrzeni powietrznej nad częścią Bliskiego Wschodu, co podnosi koszty i komplikuje operacje na trasach do ZEA czy Izraela, ale nie blokuje głównych kierunków Enter Air w rejonie Morza Śródziemnego i Afryki Północnej.[20][9][6][7][8][2]

- W ujęciu ryzyka dla ENT konflikt ten należy ocenić jako **materiałowy na poziomie kosztowym i wąskich segmentów siatki (Bliski Wschód)**, lecz **nieegzystencjalny** dla biznesu, o ile nie przerodzi się w globalny kryzys energetyczny lub szeroką recesję, która osłabi popyt na turystykę zorganizowaną.[19][21][9][10][7]

---

## References

1. [About Enter Air |](#) - The Group offers connections to the leading Polish and international travel agencies, flying to over..
2. [All destinations served by Enter Air](#) - See where Enter Air (E4\*) flies to. Complete list of destinations — 28 airports.
3. [Enter Air z umową na loty czarterowe z Rainbow Tours](#) - Linie lotnicze Enter Air podpisały umowę na loty czarterowe z biurem podróży Rainbow Tours - poinformo..
4. [Rainbow zamówił samoloty w Enter Airze. W planach nowy ...](#) - Spółka Rainbow Tours zawarła z linią lotniczą Enter Air nową umowę czarteru na sezon letnie tego rok..
5. [Enter Air przedłuża współpracę z Itaka Fly](#) - Przewoźnik Enter Air podpisał z Itaka Fly długoterminową umowę czarterową na sezony lato 2026 oraz z...
6. [Safe Airspace – Conflict Zone and Risk Database](#) - Conflict Zone and Airspace risk warnings for aircraft operators
7. [European airlines and the Middle East: Strategic exposure amid ...](#) - Escalating Middle East conflict is forcing European airlines into airspace shutdowns, flight suspens...
8. [Commercial aviation disruptions across the Middle East - Riskline](#) - The UAE remains at heightened risk following Iranian retaliation targeting US-linked assets. Previou...
9. [Airline, travel industries scramble with fallout from Middle East conflict](#) - Airline, travel industries scramble with fallout from Middle East conflict · Major Gulf hubs closed,...
10. [Iran war risks €40 billion loss in Middle East visitor spending](#) - “We estimate inbound arrivals to the Middle East could decline 11%-27% year on year in 2026 due to t...
11. [Enter Air - Avianity](#) - Enter Air, established in 2009 and based in Warsaw, Poland, operates mainly as a charter airline, co...

12. [Enter Air | Rezerwuj loty online i oszczędzaj - Alternative Airlines](#) - Book Enter Air flights ✈ now from Alternative Airlines. Pay in 160 currencies. We accept PayPal! Ad...
13. [Czarterowy rynek lotniczy rośnie. Enter Air podpisuje kolejną ...](#)  
- Zgodnie z komunikatem Enter Air, nowa umowa z Rainbow Tours została zawarta na czas określony od 1 m...
14. [RYNEK Enter Air i Itaka Fly podpisują umowę czarterową o ...](#)
15. [RYNEK Enter Air i Itaka Fly podpisują umowę czarterową o ...](#)
16. [Enter Air Flight Route Map | 27 routes](#) - Explore all 27 Enter Air routes on the map. Use the route information to plan your flights and conne...
17. [Assessing the Geopolitical Risk Premium in Oil Markets ...](#) -  
Assessing the Geopolitical Risk Premium in Oil Markets Amid US–Iran Tensions
18. [Oil's \\$25 War Premium on Iran-Israel Risk Can Rapidly Fizzle Out](#) - Crude oil prices slipped amid rising geopolitical tensions in the Middle East, which seems counterin...
19. [Geopolitical Risks and Oil Prices Bubble Activity](#) - By Taha Zaghdoudi. This study examines daily West Texas Intermediate (WTI) and Brent crude oil price...
20. [\[PDF\] Geopolitical tensions disrupt airline competitive landscape - IATA](#)
21. [1](#)
22. [Five Key Risks That Will Shape 2026 - IATA](#) - In 2026, risks abound. Having a view of what these might entail is important for planning and decisi...