

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2016, 19(1), 21-30

DOI 10.4467/2543859XPKG.16.002.6300

WEWNĄTRZKRAJOWE LOTNICZE POŁĄCZENIA KABOTAŻOWE W EUROPIE

Domestic air cabotage connections in Europe

Edyta Pijet-Migoń

Instytut Turystyki, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Fabryczna 29/31, 53-609 Wrocław

e-mail: edyta.migon@wsb.wroclaw.pl

Cytacja:

Pijet-Migoń E., 2016, Wewnętrzne lotnicze połączenia kabotażowe w Europie, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(1), 21-30.

Streszczenie: Współczesny rozwój transportu lotniczego w państwach Unii Europejskiej odbywa się w warunkach pełnej liberalizacji rynku przewozów lotniczych i respektowania wszystkich dziewięciu wolności, co zaowocowało pojawieniem się zjawisk wcześniej niewystępujących. Należy do nich rozwój połączeń typu *full cabotage*. Aktualnie w obrębie państw UE połączenia o charakterze kabotażowym oferowane są głównie przez przewoźników niskokosztowych. Najwięcej krajowych połączeń kabotażowych jest w państwach Europy Południowej: we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Portugalii, Grecji. Na mniejszą skalę połączenia kabotażowe obecne są w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Polsce i Rumunii. Dominują trasy pomiędzy miastami znacząco oddalonymi lub położonymi na wyspach oraz miastami, pomiędzy którymi nie ma połączeń pociągami dużych prędkości. Wśród obsługiwanych portów dominują porty regionalne lub porty satelitarne dla dużych aglomeracji miejskich oraz porty położone w regionach atrakcyjnych dla rozwoju turystyki. Połączenia kabotażowe mają duży udział w rynku przewozów krajowych, zwłaszcza w tych państwach, gdzie dawni przewoźnicy narodowi mają stosunkową słabą pozycję (Włochy, Grecja, Polska, Rumunia). Połączenia kabotażowe najczęściej wypełniają luki w sieci połączeń i rzadko oferowane są na trasach między głównymi portami krajowymi, na których jest duża konkurencja pomiędzy przewoźnikami. Połączenia kabotażowe przyczyniają się do zwiększenia dostępności transportowej obszarów uznawanych do niedawna za peryferyjne.

Słowa kluczowe: liberalizacja, lotniska, linie niskokosztowe, pełen kabotaż, wolności lotnicze.

Abstract: The contemporary development of passenger air transport in the European Union countries occurs under conditions of complete liberalization of aviation market, with respect to all nine air freedoms. Among them are full cabotage connections, including domestic connection within a given country, previously allowed only to be offered by carriers registered in this country. Most cabotage connections have been established in southern European countries, i.e. in Italy, France, Spain, Portugal and Greece. Less common they are in Great Britain, Germany, Poland and Romania. Cabotage network is dominated by connections between far-apart airports on the mainland and island airports, as well as to/from airports not served by other fast means of transport, especially high-speed rail. Regional and satellite airports in the vicinity of large agglomerations are typical destinations, as are areas attractive for tourism. Cabotage connections have a large share in domestic markets of countries in which former legacy carriers have rather weak economic position (e.g. Italy, Greece, Poland, Romania). Cabotage service fills gaps in domestic networks and is rarely offered between main airports, where competition between carriers is strong. Implementation of cabotage helps to increase transport accessibility of peripheral regions.

Key words: liberalization, airports, low cost carriers, full cabotage, freedoms of the air.

1. Wstęp

Zliberalizowany europejski rynek transportu lotniczego uległ bardzo dużym zmianom w ciągu ostatnich 20 lat. Transport lotniczy, traktowany kiedyś jako elitarna forma podróżowania, stał się powszechnie dostępny. Wzrosła znacząco liczba pasażerów, powstały nowe przedsiębiorstwa lotnicze, głównie o niskokosztowym modelu działania, wiele istniejących przedsiębiorstw zmodyfikowało swój model biznesowy, zmieniła się sieć połączeń i hierarchia portów lotniczych. Równocześnie ostatnie dwie dekady to okres dużej niestabilności rynku, objawiającej się wieloma bankructwami linii lotniczych, w tym przewoźników narodowych, dużą zmiennością sieci połączeń, zwłaszcza w przypadku portów regionalnych, a także problemami wielu portów lotniczych po wycofaniu się lub bankructwie głównego bądź czasem nawet jedyne obsługującego je przewoźnika (Dobruszkes, 2014; Malighetti i in., 2016).

Na temat pozytywnych i negatywnych skutków liberalizacji transportu lotniczego powstało wiele prac (m.in. Graham, 1998; Barrett, 2000; Burghouwt, Hakfoort, 2001; Thompson, 2002; Burghouwt i in., 2003; Franken i in., 2004; Goetz, Graham, 2004; Rucińska, Tłoczyński, 2006; Hanlon, 2007; Rodrigue i in., 2007; Trzepacz, 2007; Goetz, Vowles, 2009; Olipra, 2009; Pijet-Migoń, 2012; Dobruszkes, 2014; Burghouwt, de Wit, 2015), jednak problematyka wykorzystania przez linie lotnicze prawa do dziewiątej wolności lotniczej, czyli pełnego kabotażu, zwanego również czystym kabotażem (z ang. *full* lub *pure cabotage*) – możliwości obsługi połączeń krajowych przez zagranicznych przewoźników, była traktowana marginalnie. Celem artykułu jest wypełnienie tej luki i pokazanie, w jakim zakresie na obszarze Unii Europejskiej jest wykorzystywane prawo do pełnego kabotażu oraz odpowiedź na pytania badawcze – jakie przedsiębiorstwa lotnicze (o jakim modelu działania) z niego korzystają i głównie w jakich krajach? Na jakich trasach pełny kabotaż stał się szczególnie popularny i dlaczego? Jaki jest przestrzenny układ krajowych połączeń kabotażowych?

Jako podstawową metodę badawczą i główne źródło informacji wykorzystano analizę rozkładów lotów linii i portów lotniczych, z których oferowane są krajowe połączenia kabotażowe, oraz analizę danych statystycznych urzędów lotnictwa cywilnego dla poszczególnych państw. W przypadku danych udostępnianych przez urzędy lotnictwa cywilnego napotkano jednak sporo trudności, ponieważ dane te są agregowane w różny sposób w różnych krajach. Dlatego też przedstawione w niniejszym artykule informacje dotyczą głównie sieci połączeń.

2. Regulacje w transporcie lotniczym

Transport lotniczy przez wiele lat był jedną z najbardziej regulowanych gałęzi gospodarki (Grzywacz i in., 2003). Najwięcej regulacji dotyczących transportu lotniczego wprowadzono tuż po II wojnie światowej, kiedy bardzo silnie kojarzono przelot obcego samolotu z możliwością zakłócenia bezpieczeństwa i suwerenności danego kraju (Szymajda, 2002a). Wprowadzane regulacje miały zarówno charakter ekonomiczny (handlowy), jak i pozaekonomiczny. Regulacje ekonomiczne były związane głównie z dostępem do rynku, możliwością rozpoczęcia działalności na określonych trasach, zakresem tej działalności (np. częstotliwością połączeń), dotyczyły także taryf i stawek przewozowych. Regulacje pozaekonomiczne wiązały się głównie z bezpieczeństwem, ochroną środowiska, dopuszczalnym poziomem hałasu i ochroną praw pasażera.

Bardzo wiele regulacji w transporcie międzynarodowym wprowadziła Konferencja Chicagowska, która odbyła się 7 grudnia 1944 r. (Barrett, 2000; Żylicz, 2002; Rydzkowski, Wojewódzka-Król, 2009; Page, 2015). W czasie tej konferencji zostało określonych pięć wolności lotniczych (*freedoms of the air*), zwanych również przywilejami lotniczymi (Grzywacz i in., 2003).

Pierwsza wolność zezwala na przelot nad terytorium innego państwa bez lądowania. Druga wolność zezwala na lądowanie w celach niehandlowych (np. lądowanie techniczne w celu uzupełnienia paliwa). Trzecia i czwarta to odpowiednio przywileje przewożenia (wyładowania) pasażerów, towarów i poczty, zabranych z kraju, do którego należał samolot, i zabierania pasażerów, towarów i poczty do państwa macierzystego dla statku powietrznego. Wolność piąta zezwala na zabieranie oraz przywożenie pasażerów, towarów i poczty do/z państw trzecich (ryc. 1). Pierwsza i druga wolność mają charakter techniczny, natomiast trzecia, czwarta i piąta – handlowy (Żylicz, 2002).

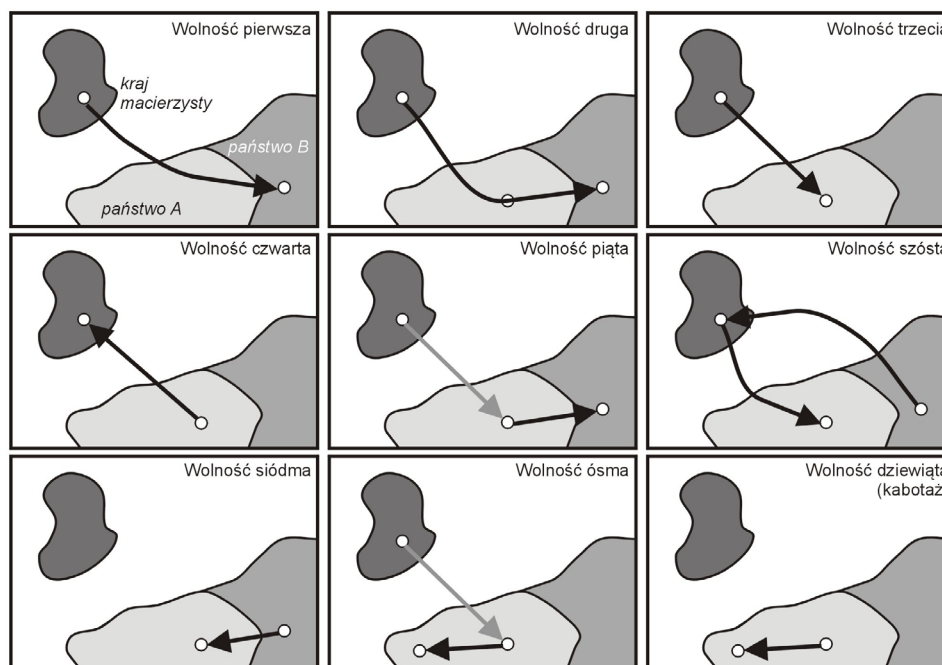
W kolejnych latach zostały określone cztery dalsze wolności, które miały charakter wolności handlowych. Wolność szósta zezwalała na zabieranie pasażerów, towarów i poczty przez przewoźnika jakiegoś państwa między terytoriami dwóch innych państw przez terytorium państwa macierzystego dla przewoźnika. Wolność siódma to prawo do wykonywania przewozu pomiędzy portami różnych państw, z których żaden nie leży na terytorium państwa, w którym zarejestrowany jest przewoźnik.

Wolności ósma i dziewiąta dotyczą kabotażu (Szymajda, 2003). Ósma to przywilej przewozu pasażerów, towarów i poczty pomiędzy dwoma portami tego samego państwa, które nie jest państwem przyna-

leżności przewoźnika, jednak przewóz rozpoczyna się na terytorium macierzystego państwa.

Wolność dziewiąta jest rozszerzeniem ósmej wolności i jest nazywana czystym kabotażem lub pełnym kabotażem (*pure cabotage, full cabotage*) (Szymajda, 2003; Cento, 2009). Polega na przywileju przewożenia

pasażerów, towarów i poczty na terenie obcego państwa, które nie jest państwem przynależności przewoźnika. Inaczej mówiąc, dziewiąta wolność zezwala na oferowanie przewozów na trasach krajowych przewoźnikom zagranicznym (ryc. 1).



Ryc. 1. Wolności lotnicze

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rodrigue i in. (2007), zmodyfikowane.

3. Deregulacja i liberalizacja transportu lotniczego

Początkowo regulacje w lotnictwie pasażerskim miały służyć głównie ochronie suwerenności i bezpieczeństwa państw, z czasem jednak coraz bardziej chroniły interesy narodowych linii lotniczych, które najczęściej należały do skarbu państwa, wpływając przy tym znacząco na utrzymywanie się wysokich cen biletów lotniczych. Tym samym dostrzeżono korzyści płynące z likwidacji regulacji, a pierwszym państwem, które dokonało deregulacji transportu lotniczego, były Stany Zjednoczone. Podstawą prawną deregulacji był Airline Deregulation Act, zatwierdzony przez Kongres Stanów Zjednoczonych w październiku 1978 r. Ustawa ta znosiła wszelkie regulacje ekonomiczne dotyczące międzystanowych pasażerskich przewozów lotniczych w zakresie tras, cen i częstotliwości połączeń (Szymajda, 2002a; Żylicz, 2002; Debbage, 2005; Hanlon, 2007; Wensveen, 2011).

Deregulacja na rynku amerykańskim spowodowała szereg zmian, zarówno pozytywnych, jak i ne-

gatywnych. Wśród pozytywnych najbardziej widoczne były: wzrost konkurencji, spadek cen biletów lotniczych i dynamiczny wzrost liczby osób podróżujących drogą lotniczą (Reynolds-Feighan, 1998; Barrett, 2000; Pijet-Migoń, 2009).

Unia Europejska rozpoczęła proces liberalizacji rynku transportu lotniczego dziesięć lat później. Bogatsza o doświadczenia amerykańskie i chcąc uniknąć wielu niekorzystnych zjawisk, w tym licznych bankructw, wynikających z bardzo silnej konkurencji, rozłożyła proces liberalizacji na trzy etapy, zwane pakietami liberalizacyjnymi. Polegały one na stopniowym znoszeniu ograniczeń w zakresie wszystkich wolności lotniczych.

Pierwszy pakiet liberalizacyjny został wprowadzony 1 stycznia 1988 r. i przyznawał prawo do piątej wolności lotniczej, jednak z pewnymi ograniczeniami – jeden z portów na obsługiwanej trasie musiał mieć przepustowość powyżej 2 milionów pasażerów rocznie, a linia lotnicza korzystająca z piątej wolności miała do dyspozycji nie więcej niż 30% oferowanej w skali roku zdolności przewozowej na tej trasie (Żylicz, 2002).

Drugi pakiet liberalizacyjny, który zaczął obowiązywać od listopada 1990 r., znosił dalsze ograniczenia w ramach piątej wolności. Jego głównymi zadaniami były dalsze otwieranie wspólnotowego rynku przewozów lotniczych, zmniejszenie restrykcji w stosowaniu taryf lotniczych, zwiększenie swobody oferowania rocznych zdolności przewozowych na danej trasie z 30 do 50% oraz rozszerzenie wspólnotowych zasad konkurencji i zwiększenie spójności podejmowanych działań na rynku przewozów lotniczych (Felber, 2014).

Od 1 stycznia 1993 r. zaczął obowiązywać Trzeci pakiet liberalizacyjny, znoszący ograniczenia w przewozach międzynarodowych i krajowych w państwach Wspólnoty, a po okresie przejściowym – od 1 kwietnia 1997 r. – znosił ograniczenia w zakresie dziewiątej wolności lotniczej, czyli przewozów kabotażowych, dla wszystkich przewoźników unijnych na trasach wewnątrz Unii Europejskiej (Szymajda, 2002b). Wprowadzając prawo do kabotażu, Unia Europejska poszła o krok dalej niż Stany Zjednoczone w zakresie liberalizacji rynku lotniczego. Kabotaż na rynku amerykańskim pozostał zakazany (Goetz, Graham, 2004; Hanlon, 2007).

Poza Unią Europejską pełny kabotaż w transporcie lotniczym jest dozwolony w Australii, Nowej Zelandii i Chile (Hanlon, 2007; Forsyth, 2008).

4. Wewnątrz krajowe połączenia kabotażowe na obszarze Unii Europejskiej

Jednym z pierwszych przedsięwzięć lotniczych, które zaczęło wykorzystywać prawo do pełnego kabotażu, było Deutsche BA, należące do British Airways. Linia ta oprócz regionalnych połączeń międzynarodowych oferowała połączenia krajowe wewnątrz Niemiec¹. W drugiej połowie lat 90. XX w. w Wielkiej Brytanii połączenia o charakterze *pure cabotage* uruchomiły linie Ryanair na trasach z Londynu Stansted do Glasgow Prestwick i Derry (Barrett, 2000). Pierwszym wewnątrz krajowym połączeniem kabotażowym irlandzkich linii Ryanair na terenie Niemiec była trasa Berlin Schönefeld – Hahn.

W kolejnych latach z dziewiątej wolności lotniczej korzystali głównie przewoźnicy niskokosztowi. Ryanair i Easy Jet uruchomiły połączenia na trasach krajowych w Portugalii, Hiszpanii, Francji i we Włoszech.

Wśród linii tradycyjnych, które próbowały rozszerzyć swoją sieć połączeń o połączenia kabotażowe była niemiecka Lufthansa. Przewoźnik ten, wykupując udziały od firmy Alitalia, utworzył w 2008 r. firmę zależną – Lufthansa Italia, która oprócz połączeń międzynarodowych krótkiego i średniego zasięgu z głównego lotniska w Mediolanie Malpensa, oferowała krajowe połączenia kabotażowe do Olbi, Cagliari, Palermo, Katanii, Neapolu i Bari. Trasy te jednak zostały zawieszono wraz z zakończeniem działalności firmy 29 października 2011 r.

W kolejnych latach trasy krajowe były otwierane nadal głównie przez przewoźników niskokosztowych. Oprócz linii Ryanair i Easy Jet wiele połączeń o charakterze czystego kabotażu otworzył hiszpański przewoźnik niskokosztowy Volotea.

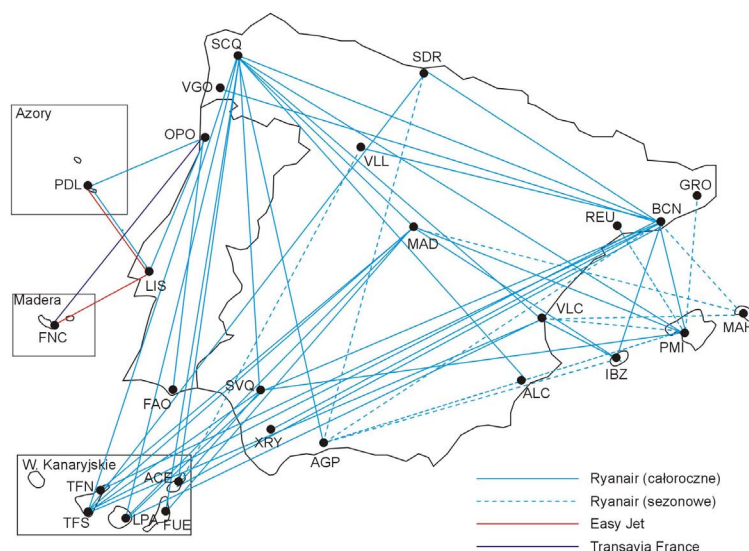
W sezonie letnim 2016 najwięcej połączeń typu *pure cabotage* oferowano w krajach Europy południowej – Portugalii, Hiszpanii, Włoszech i Grecji.

4.1. Połączenia typu *pure cabotage* w Portugalii i Hiszpanii

W Portugalii połączenia na trasach krajowych oferuje trzech zagranicznych przewoźników niskokosztowych (ryc. 2). Brytyjski Easy Jet łączy Lizbonę z Funchal na Maderze i Ponta Delgada na Azorach, a także Porto z Funchal. Transavia France oferuje połączenia z Porto na Maderę. Ryanair łączy najbardziej oddalone porty w lądowej części kraju – Porto i Faro, a także Porto z Lizboną i Ponta Delgada.

W Hiszpanii połączenia o charakterze czystego kabotażu są oferowane wyłącznie przez Ryanair, który obsługuje głównie loty na Wyspy Kanaryjskie (Tenerifę – lotnisko północne i południowe, Gran Canarię, Lanzarote i Fuerteventurę), Baleary (Majorkę, Minorę i Ibizę) oraz łączy peryferyjnie położone względem siebie porty na kontynencie, np. Santiago de Compostela z Jerez, Malagą, Alicante i Walencją, Barcelonę z Vigo, Santander, Jerez i z Seville (ryc. 2). Połączenia kabotażowe nie są oferowane pomiędzy Madrytem a Barceloną, a więc na trasie pomiędzy dwoma głównymi miastami Hiszpanii, na której jest silna konkurencja pomiędzy przewoźnikami hiszpańskimi (Iberia, Air Europa, Vueling), ale także ze względu na konkurencyjną ofertę szybkich kolei.

¹ Linia Deutsche BA została w 2006 r. przejęta przez Air Berlin, ale pod swoim szyldem wykonywała operacje do 2008 r.



Ryc. 2. Połączenia typu pełnego kabotażu w Hiszpanii i Portugalii w 2016 r.

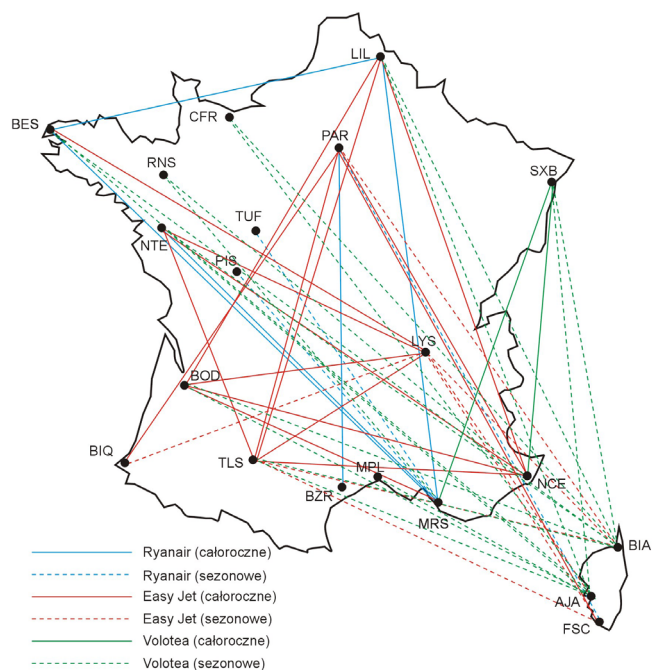
Kody IATA portów: Portugalia: FAO – Faro, FNC – Funchal, LIS – Lizbona, OPO – Porto, PDL – Ponta Delgada; Hiszpania: ACE – Lanzarote, AGP – Malaga, ALC – Alicante, BCN – Barcelona, FUE – Fuerteventura, GRO – Girona, IBZ – Ibiza, LPA – Gran Canaria, MAD – Madryt, MAH – Minorka, PMI – Palma de Mallorca, REU – Reus, SCQ – Santiago de Compostela, SDR – Santander, SVQ – Sevilla, TFN – Teneryfa Północna, TFS – Teneryfa Południowa, VGO – Vigo, VLC – Walencja, VLL – Valladolid, XRY – Jerez

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

4.2. Połączenia typu pure cabotage we Francji

We Francji trasy krajowe są obsługiwane przez kilku przewoźników zagranicznych o niskokosztowym modelu działania. Podobnie jak w przypadku Portugalii i Hiszpanii, wiele połączeń kabotażowych to połączenia na wyspę – do Bastii, Ajaccio i Figari na Korsyce (ryc. 3). Pozostałe połączenia to głównie trasy pomiędzy odległymi względem siebie miejscowościami w układzie północ – południe, np. połączenie z Lille do Biarritz, Tuluzy, Marsylii i Nicei lub połączenia w układzie wschód – zachód, na trasach, gdzie nie ma bezpośredniej konkurencji z pociągami dużych prędkości, np. Lyon – Brest, Lyon – Nantes czy Nicea – Bordeaux i Nicea – Nantes. Zgodnie ze swoim modelem działania Easy Jet oferuje połączenia głównie pomiędzy większymi portami. W przypadku Paryża połączenia krajowe wewnątrz Francji są obsługiwane z lotniska Orly. Ryanair często wybiera niszowe trasy, na których dawniej nie było bezpośrednich połączeń. Przykładami takich tras mogą być Paryż Beauvais – Béziers i Marsylia – Nantes.

Sieć połączeń krajowych na terenie Francji rozbudowuje także hiszpańska Volotea, która oferuje głównie połączenia ze swojej bazy w Strasburgu na południe kraju oraz z portów Francji północnej i zachodniej na Korsykę.



Ryc. 3. Połączenia typu pełnego kabotażu we Francji w 2016 r.

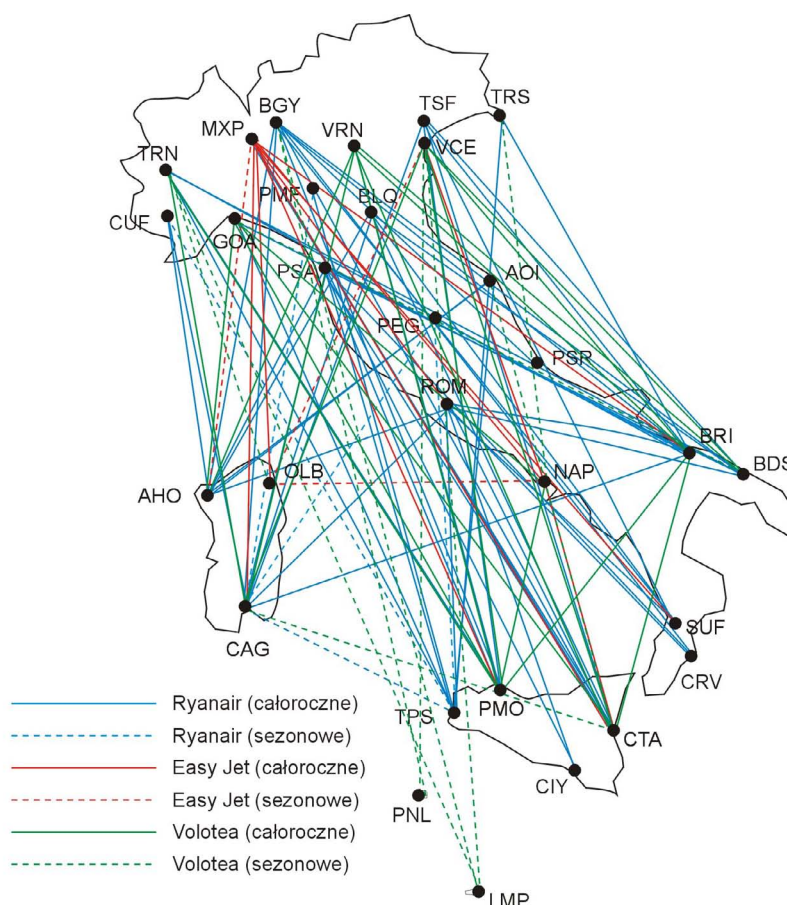
Kody IATA: AJA – Ajaccio, BES – Brest, BIA – Bastia, BOD – Bordeaux, BIQ – Biarritz, BZR – Béziers, CFR – Caen, FSC – Figari, LIL – Lille, LYS – Lyon, MPL – Montpellier, MRS – Marsylia, NCE – Nicea, NTE – Nantes, PAR – Paryż, PIS – Poitiers, RNS – Rennes, SXB – Strasbourg, TLS – Tuluza, TUF – Tours

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

4.3. Połączenia typu *pure cabotage* we Włoszech

We Włoszech na trasach krajowych dominującą pozycję wśród przewoźników zagranicznych zajmuje Ryanair, który w 2016 r. obsługiwał w ruchu krajowym aż 26 portów (ryc. 4). Są to przede wszystkim połączenia na trasach północne Włochy – południowe Włochy, w tym wiele połączeń na Sycylię

oraz do peryferyjnie położonych portów Kalabrii (Crotone, Lamezia Terme) i Apulii (Bari, Brindisi). Ryanair w swojej sieci połączeń ma wiele portów o niewielkim ruchu pasażerskim, które bądź zmieniły swoją funkcję z wojskowych na cywilną (np. Cuneo, Comiso), bądź są portami drugorzędnymi dla dużych aglomeracji (np. Parma, Perugia, Trapani, Treviso). W przypadku kilku z nich Ryanair jest głównym przewoźnikiem, oferującym najwięcej połączeń.



Ryc. 4. Połączenia typu pełnego kabotażu we Włoszech w 2016 r.

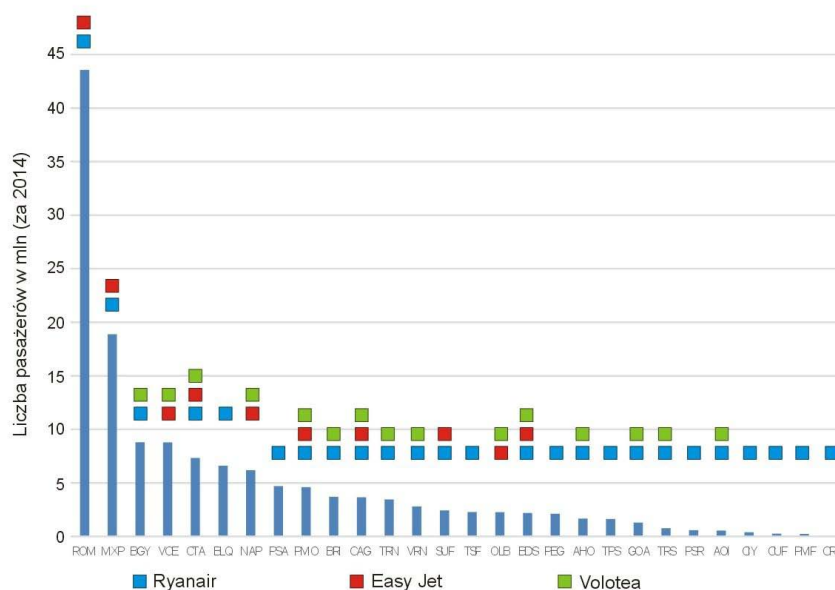
Kody IATA lotnisk: AHO – Alghero, AOI – Ancona, BDS – Brindisi, BGY – Mediolan Bergamo, BLQ – Bolonia, BRI – Bari, CAG – Cagliari, CIY – Comiso, CTA – Katania, CRV – Crotone, CUF – Cuneo, GOA – Genua, LMP – Lampedusa, MXP – Mediolan Malpensa, OLB – Olbia, NAP – Neapol, PEG – Perugia, PMP – Parma, PMO – Palermo, PNL – Pantelleria, PSA – Pisa, PSR – Pescara, PSA – Pisa, ROM – Rzym, SUF – Lamezia Terme, VCE – Wenecja, VRN – Verona, TPS – Trapani, TRN – Turyn, TRS – Turyn, TSF – Treviso

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

Drugim zagranicznym przewoźnikiem obecnym na rynku przelotów krajowych we Włoszech jest Easy Jet. Przewoźnik ten korzysta raczej z większych lotnisk, obsługujących duże aglomeracje, chcąc w ten sposób zachęcić do korzystania ze swojej oferty nie tylko osoby podróżujące w celach turystycznych, ale także osoby podróżujące służbowo. Do grupy obsługiwanych przez tego przewoźnika portów należą:

Rzym, Mediolan Malpensa, Neapol, Palermo, Wenecja.

Rozbudowaną sieć połączeń krajowych posiada także Volotea, która swoją główną bazę we Włoszech ma w Wenecji. Przewoźnik ten obsługuje wiele tych samych portów, co Ryanair (ryc. 5), ale w innych konfiguracjach tras, w ten sposób nie konkurując z nim bezpośrednio.



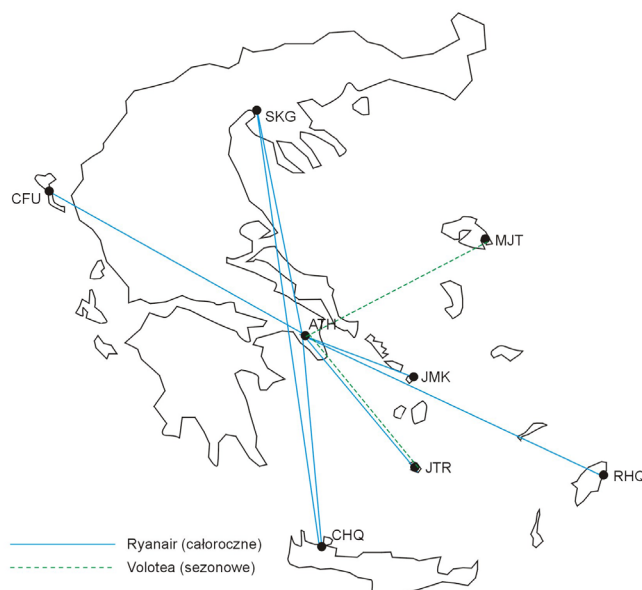
Ryc. 5. Wielkość ruchu pasażerskiego (słupki) i obecność przewoźników oferujących wewnętrzne połączenia kabotażowe we Włoszech (kwadraty). Kody portów lotniczych (oś pozioma) zgodnie z objaśnieniami do ryc. 4.

Źródło: opracowanie własne.

4.4. Połączenia typu *pure cabotage* w Grecji

W 2016 r. do grona przewoźników zagranicznych oferujących połączenia na trasach krajowych dołączył rumuński przewoźnik niskokosztowy Blue Air, który ze swojej bazy w Turynie obsługuje trasy do Alghero, Bari, Katanii, Lamezia Terme, Rzymu, a od października 2016 r. planuje uruchomienie połączeń także do Neapolu i Pescary.

Tylko dwóch przewoźników zagranicznych – Ryanair i Volotea – obsługuje połączenia krajowe w Grecji. Ryanair wszystkie połączenia krajowe oferuje ze swojej głównej bazy w Atenach. Są to trasy na najbardziej popularne turystyczne wyspy – Korfu, Kretę, Santorini, Rodos, Mykonos oraz do Salonik (ryc. 6). Hiszpańska Volotea uruchomiła sezonowe połączenia z Aten na wyspę Mykonos i do Mytilene na wyspie Lesbos.



Ryc. 6. Połączenia typu pełnego kabotażu w Grecji w 2016 r.

Kody IATA: ATH – Ateny, CFU – Korfu, CHQ – Chania, JMK – Mykonos, JTR – Santorini, MJT – Mytilene, RHQ – Rodos, SKG – Saloniki

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów.

4.5. Połączenia typu *pure cabotage* w pozostałych krajach europejskich

W krajach Europy zachodniej i środkowej sieć połączeń kabotażowych na trasach krajowych jest znacznie słabiej rozwinięta. W 2016 r. linie Ryanair oferowały połączenia na trasach: Belfast – Londyn Gatwick, Glasgow – Derry i Glasgow – London Stansted. Drugi irlandzki przewoźnik – Aer Lingus – obsługiwał połączenie pomiędzy Belfastem (lotnisko City) a Londynem Heathrow.

W 2016 r. jedynym połączeniem kabotażowym linii Ryanair na terenie Niemiec było połączenie Berlin – Kolonia/Bonn, realizowane 25 razy w tygodniu.

Od 2 kwietnia 2014 r. Ryanair obsługuje połączenia krajowe w Polsce na trasach Wrocław – Modlin, Gdańsk – Modlin oraz Kraków – Gdańsk². Ryanair zdecydował się na obsługę tych tras po bankructwie krajowego przewoźnika OLT Express, działającego przez kilka miesięcy w 2012 r. Połączenia z Wrocławia i Gdańska do Warszawy były od lat najbardziej dochodowe dla linii EuroLOT. Trasy te, obsługiwane przez Ryanair, w bardzo krótkim czasie stały się popularne (tab. 1).

Europejski przewoźnik Ryanair, a następnie w kolejności Easy Jet i Volotea. Do grupy przedsiębiorstw oferujących kabotażowe połączenia wewnątrz obcego kraju dołączyło w 2016 r. dwóch przewoźników niskokosztowych z Europy Środkowo-Wschodniej – rumuński Blue Air i węgierski Wizzair. Przewoźnicy niskokosztowi, otwierając nowe połączenia, liczą na wypełnienie nisz rynkowych, ale również na stymulowanie popytu poprzez strategię niskich cen (Malighetti i in., 2016).

Najwięcej połączeń typu *pure cabotage* jest wykonywanych w państwach Europy Południowej – we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Portugalii i Grecji, a więc w krajach popularnych pod względem turystycznym, ale także posiadających wyspy o dużym potencjale turystycznym. Dodatkowo można zauważyć, że z wyjątkiem Francji stosunkowo słabą pozycję wynikającą z problemów ekonomicznych mieli w tych państwach przewoźnicy narodowi (włoskie linie Alitalia, greckie Olympic Airlines, hiszpańskie linie Iberia i Spanair oraz TAP Portugal). W przypadku wymienionych państw wśród portów, z których oferowane są krajowe połączenia kabotażowe, dominują porty na wyspach i porty na kontynencie, ale o peryferyjnym położeniu.

Tab. 1. Liczba pasażerów w ruchu krajowym w Polsce obsługiwanym przez Ryanair w latach 2014-2015

Połączenie	2014 r.	2015 r.
połączenie Wrocław – Modlin	80 151	192 169
połączenie Gdańsk – Modlin	70 554	154 945

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych portu w Modlinie.

Otwarcie kolejnych połączeń typu *pure cabotage* w państwach Europy Środkowo-Wschodniej ogłosił Ryanair, który od 1 września 2016 r. planuje przeloty pomiędzy Bukaresztem a Timișoara. Bardzo silnie z nim konkurujący na rumuńskim rynku przewoźnik Wizzair zapowiedział otwarcie połączeń krajowych pomiędzy Bukaresztem a Kluż-Napoką.

5. Cechy połączeń typu *pure cabotage* w Europie

Na podstawie przeprowadzonej analizy sieci połączeń można stwierdzić, że aktualnie z dziewiętej wolności lotniczej korzystają prawie wyłącznie przewoźnicy niskokosztowi, wśród których najwięcej połączeń o charakterze czystego kabotażu oferuje największy

Rzadko oferowane są krajowe połączenia kabotażowe pomiędzy dużymi portami przesiadkowymi. Połączenia tego typu nie są uruchamiane również w przypadku dużej konkurencji z innymi środkami transportu – zwłaszcza pociągami dużych prędkości.

Ze względu na stopień rozwinięcia połączeń typu *pure cabotage* można dokonać podziału dużych państw europejskich (posiadających połączenia krajowe), które przyjęły politykę „otwartego nieba”, na cztery grupy:

1. grupa państw, gdzie w ogóle nie są oferowane połączenia typu *pure cabotage*. Należą do nich kraje Europy Północnej – Finlandia, Szwecja, Norwegia; są to kraje o stosunkowo małej liczbie ludności, a równocześnie część połączeń krajowych w tych krajach jest subsydiowanych w ramach pomocy państwa (Public Service Obligation);
2. grupa państw, do której można zaliczyć Wielką Brytanię i Niemcy. Są to państwa, w których kra-

² Od 4 października 2016 r. połączenia z Wrocławia i Gdańska do Warszawy odbywają się na lotnisko Okęcie.

- owych połączeń kabotażowych jest niewiele, a mocną pozycję utrzymują przewoźnicy krajowi (British Airways, FlyBe, Lufthansa, Air Berlin, Euro-wings);
3. państwa, w których sieć krajowych połączeń kabotażowych jest bardzo dobrze rozwinięta (Włochy, Francja, Hiszpania, Portugalia, Grecja);
 4. państwa, w których zaczynają rozwijać się połączenia kabotażowe – Polska i Rumunia. Są to państwa o stosunkowo dużej powierzchni, dużej liczbie ludności i dopiero rozwijającej się konkurencji (przypadek Polski) ze strony innych, porównywalnie szybkich środków transportu.

6. Podsumowanie i wnioski

Liberalizacja transportu lotniczego w Unii Europejskiej i związana z nią zmiana prawa lotniczego zezwoliła przewoźnikom zarejestrowanym na jej obszarze na korzystanie z dziewiętej wolności lotniczej. Aktualnie z tego przywileju korzystają głównie przewoźnicy o niskokosztowym modelu działania, którzy poszukują nisz rynkowych. Sieć krajowych połączeń kabotażowych nie jest rozwinięta równomiernie. Najwięcej tego typu połączeń jest oferowanych w Europie Południowej – we Włoszech, Francji, Hiszpanii, Portugalii i w Grecji.

Krajowe połączenia kabotażowe oferowane przez zagranicznych przewoźników bardzo rzadko uruchamiane są na trasach, na których już działają przewoźnicy z danego kraju. Znacznie częściej są to zupełnie nowe połączenia lub połączenia na trasach zawieszonych ze względu na bankructwo lub wycofanie się z rynku innego przewoźnika.

Przewoźnicy niskokosztowi, otwierając nowe trasy przyczyniają się do zwiększenia dostępności transportowej miast i regionów. Tym samym mogą przyczynić się do rozwoju turystyki na obszarach dawniej uważanych za peryferyjne. Przykładem takich obszarów mogą być wyspy włoskie – Sardynia i Sycylia, francuska Korsyka lub portugalska Madera. W niektórych przypadkach regularne połączenia kabotażowe mogą stanowić konkurencję dla połączeń czarterowych, ponieważ mają większą częstotliwość i dają większe możliwości w samodzielnym komponowaniu wyjazdów wakacyjnych, wpisując się tym samym w obserwowany trend w turystyce (Kachniewska, 2011; Pijet-Migoń, 2014; Page, 2015). Nowe połączenia są często odpowiedzią na istniejący popyt, ale również dzięki niskim cenom oferowanym przez linie niskokosztowe mogą ten popyt stymulować.

W przypadku małych portów pewnym zagrożeniem dla ich dalszego rozwoju może być dominująca pozycja lub nawet monopol jednego przewoźnika,

który może zyskać dzięki temu bardzo silną pozycję w negocjacjach w zakresie warunków współpracy. Nieudane negocjacje, np. w sprawie wysokości opłat lotniskowych, mogą doprowadzić do wycofania się linii lotniczej z obsługi danego portu, jak to miało miejsce w przypadku Ryanair, który ogłosił, że z końcem października 2016 r. zamyka swoje bazy w Alghero na Sardynii i Oslo Rygge, zawieszając równocześnie po kilkanaście tras z tych portów.

Otwieranie nowych połączeń typu *pure cabotage* przez kolejnych, nawet mniejszych przewoźników niskokosztowych może świadczyć, że połączenia te są postrzegane jako alternatywne możliwości ekspansji, zwłaszcza w warunkach bardzo silnej konkurencji na trasach międzynarodowych.

Piśmiennictwo

- Barrett S., 2000, Airport competition in deregulated European aviation market, *Journal of Air Transport Management*, 6, 13–27.
- Burghouwt G., Hakfoort J., 2001, The evolution of the European aviation network, 1990-1998, *Journal of Air Transport Management*, 7, 311–318.
- Burghouwt G., Hakfoort J., van Eck J. R., 2003, The spatial configuration of airline networks in Europe, *Journal of Air Transport Management*, 9, 309–323.
- Burghouwt G., de Wit J., 2015, In wake of liberalization. Long-term development in the EU air transport market, *Transport Policy*, 43, 104–115.
- Cento A., 2009, *The Airline Industry. Challenges in the 21st Century*, Physica Verlag, Springer Company, Heidelberg.
- Debbage K. G., 2005, Airlines, airports and international aviation [w:] L. Pender, R. Sharpley (red.), *The Management of Tourism*, Sage Publication, London, 28–46.
- Dobruszkes F., 2014, Geographies of European Air Transport [w:] A.R. Goetz, L. Budd (red.), *The Geographies of Air Transport*, Ashgate, Farnham, 167–186.
- Felber N.P., 2014, *Liberalizing Europe's Skies – A Failure? An Analysis of Airline Entry and Exit in Post-liberalized German Airline Market, 1993-2006*, Anchor Academic Publishing, Hamburg.
- Forsyth P., 2008, Tourism and Aviation Policy: Exploring the Links [w:] A. Graham, A. Papatheodorou, P. Forsyth, *Aviation and Tourism*, Ashgate, Aldershot, 73–82.
- Frenken K., van Terwisga S., Verburg T., Burghouwt G., 2004, Airline competition at European airports, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, 233–242.
- Goetz A., Graham B., 2004, Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe, *Journal of Transport Geography*, 12, 265–276.
- Goetz A.R., Vowles T.M., 2009, The good, the bad and the ugly: 30 years of the US airline deregulation, *Journal of Transport Geography*, 17, 251–263.
- Graham B., 1998, Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in

- the European Union, *Journal of Transport Geography*, 6, 87–104.
- Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., 2003, *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Hanlon P., 2007, *Global Airlines. Competition in a Transnational Industry*, Elsevier, Oxford.
- Kachniewska M., 2011, Wpływ tendencji występujących po stronie popytu na fenotyp współczesnej turystyki, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 694, Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, 22, 265–276.
- Malighetti P., Palesi S., Redondi R., 2016, Base abandonments by low-cost carriers, *Journal of Air Transport Management*, 55, 234–244.
- Olipra Ł., 2009, *Liberalizacja rynku usług transportu lotniczego w Unii Europejskiej i jej skutki*, Praca doktorska, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wrocław.
- Page S. J., 2015, *Tourism management*, Routledge, London and New York.
- Pijet-Migoń E., 2009, Deregulacja transportu lotniczego na rynku amerykańskim i jej konsekwencje, *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu*, 14, 91–105.
- Pijet-Migoń E., 2012, Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej, *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego*, 25, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Pijet-Migoń E., 2014, Dziesięć lat „otwartego nieba” nad Polską – implikacje dla turystyki, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 807, Ekonomiczne Problemy Turystyki nr 27*, 83–98.
- Reynolds-Feighan A., 1998, The Impact of U.S. Airline Deregulation on Airport Traffic Patterns, *Geographical Analysis*, 30, 234–253.
- Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B., 2007, *The Geography of Transport System*, Routledge, London and New York.
- Rucińska D., Tłoczyński D., 2006, Polityka otwartego nieba podstawą funkcjonowania i rozwoju portów lotniczych Unii Europejskiej [w:] A. Ruciński (red.), *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 51–85.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2009, *Transport*, PWN, Warszawa.
- Szymajda I., 2002a, *Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania*, Liber, Warszawa.
- Szymajda I., 2002b, Prawo lotnicze Unii Europejskiej – charakterystyka systemu, *Studia Europejskie*, 1(21), Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, 83–106.
- Szymajda I., 2003, Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowsko-bilateralny, *Studia Iuridica*, 41, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, 269–291.
- Thompson I.B., 2002, Air transport liberalization and the development of third level airports in France, *Journal of Transport Geography*, 10, 273–285.
- Trzepak P., 2007, Spatial aspects of air transportation liberalization – changes in European airport hierarchy, *Bulletin of Geography. Socio-economic series*, 8, 163–177.
- Wensveen J.G., 2011, *Air Transportation. A Management Perspective*, Ashgate, Farnham.
- Żylicz M., 2002, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, Warszawa.