

Adam Hoszman¹

Polityka regulacyjna wobec sektora transportu lotniczego: cele, narzędzia, efekty

Pojęcie regulacji, choć często pojawiające się w ekonomii, nie doczekało się jednoznacznej definicji, delimitującej jego zakres. Regulacja w szerokim rozumieniu jest często utożsamiana z interwencjonizmem państwowym, który obejmuje nie tylko regulację ekonomiczną, ale także społeczną, politykę ochrony konkurencji oraz politykę podatkową i celną². Podmioty działające na rynku podlegają regulacji w dwóch wymiarach: mikroekonomicznym (regulacja sektorów gospodarki, rynków) i makroekonomicznym (polityka fiskalna lub szerzej — polityka gospodarcza). Wymiary te można utożsamiać odpowiednio z regulacją sektorową i horyzontalną³.

W niniejszym opracowaniu polityka regulacyjna będzie rozumiana jako działania o charakterze legislacyjnym mające przede wszystkim za zadanie eliminować niedoskonałości rynku i wzmacniać konkurencję. Do działalności regulacyjnej państwa zaliczana jest tu także polityka fiskalna. W prezentowanej pracy proponowane jest zatem ujęcie regulacji sensu largo, obejmujące zarówno regulację sektorową, jak i horyzontalną.

Rynek transportu lotniczego w przed deregulacją i pierwsze działania liberalizujące

Do 1978 roku rynek przewozów lotniczych w Stanach Zjednoczonych był w pełni regulowany przez Radę Lotnictwa Cywilnego (Civil Aeronautics Board – CAB). Główne zadania tego organu to: przydzielanie tras liniom lotniczym, ograniczanie możliwości wejścia przewoźników lotniczych na nowe rynki oraz regulowanie wysokości taryf za przewóz. Do głównych celów działania CAB zaliczono zapewnienie społeczeństwu amerykańskiemu dostępu do usług lotniczych charakteryzujących się wysokim poziomem bezpieczeństwa, efektywnością działania, niskimi cenami i jak największym zasięgiem. W latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia zaczęto jednak dostrzegać wady tak ścisłego uregulowania rynku prowadzące do jego nieefektywności.

Nieefektywna alokacja zasobów w sektorze pasażerskiego transportu lotniczego oraz brak konkurencji miały istotny wpływ na ceny biletów, które stawały się coraz wyższe, ograniczając dostępność przewozów lotniczych. W latach siedemdziesiątych coraz powszechniejsze stawały się obawy, że silnie uregulowany sektor transportu lotniczego może podzielić los linii kolejowych⁴. Do wprowadzenia ustawodawstwa deregulującego sektor transportu lotniczego przyczynił się także pierwszy kryzys naftowy na początku lat siedemdziesiątych, który poprzez drastyczny wzrost kosztów doprowadził do dalszej wyżki już wysokich taryf przewozowych. W związku z powyższymi problemami występującymi w sektorze transportu lotniczego cele ustawy o deregulacji sektora transportu lotniczego (*Airline Deregulation Act*) sformułowano następująco:

- utrzymanie najwyższego priorytetu dla bezpieczeństwa w transporcie lotniczym
- oparcie funkcjonowania rynku usług transportu lotniczego na zasadach konkurencji
- zwiększenie obsługi dużych ośrodków miejskich przez drugorzędne porty lotnicze
- unikanie niepotrzebnej koncentracji w sektorze, co mogłoby prowadzić do nadmiernego wzrostu cen, ograniczenia podaży lub zaniku konkurencji

¹ Mgr Adam Hoszman – uczestnik IV Edycji Stacjonarnych Studiów Doktoranckich w Kolegium Zarządzania i Finansów SGH, stypendysta programu „Weź stypendium – dla rozwoju” (przyp. red.).

² P. L. Joskow, N. L. Rose, *The Effects of Economic Regulation*, w: *Handbook of Industrial Organization*, red. R. Schmalensee, R. Willig, Amsterdam 1989, s. 1450.

³ M. Król, *Teorie ekonomiczne wyjaśniające i uzasadniające regulację*, Badanie własne, KGŚ, Warszawa 2010, s. 4.

⁴ W 1970 roku doszło do bankructwa przewoźnika kolejowego Penn Central Transportation Company, które wstrząsnęło opinią publiczną i rynkami, ponieważ było to największe do tego momentu bankructwo amerykańskiego przedsiębiorstwa.

- zachęcanie nowych przewoźników do wejścia na rynek⁵.

Choć obecnie takie sformułowanie celów wydaje się trywialne, kształt sektora pasażerskiego transportu lotniczego w latach 70. XX wieku znacznie różnił się sytuacji dzisiejszej. Aby zapewnić dalszy jego rozwój, konieczne było wprowadzenie regulacji prokonkurencyjnej. Ówczesne obserwacje sektora transportu lotniczego w Kalifornii i Teksasie, w których taryfy lotnicze nie były regulowane, wykazały, że liberalizacja rynku powinna doprowadzić do spadku cen biletów. Tak też się stało po wprowadzeniu ustawy deregulacyjnej w życie. Za przykład niech posłuży trasa Newark (Nowy Jork) – Los Angeles. W 1980 roku⁶ taryfa na tej trasie w jedną stronę wynosiła 334 USD (linie Continental). Ćwierć wieku później, to jest w 2005 roku, gdy rynek transportu lotniczego został w pełni zliberalizowany i wprowadzone zostały zróżnicowane stawki taryfowe, podstawowa cena biletu na analizowanej trasie wahała się od 329 do 499 dolarów⁷. Jak widać, nawet bez uwzględnienia inflacji najniższa dostępna taryfa z 2005 roku jest tańsza od zunifikowanej taryfy z roku 1980. Wyrażając jednak taryfy z 2005 roku w dolarach z roku 1980 otrzymujemy stawki z zakresu od 130 do 196 USD. Okazuje się zatem, że deregulacja, która wymusiła na przewoźnikach lotniczych zastosowanie zaawansowanych narzędzia zarządzania wpływami (ang. *revenue management*), doprowadziła do bezwzględnego spadku cen usług lotniczych na przestrzeni ostatnich 25 lat.

Również w Europie dostrzegano potrzebę zmniejszenia stopnia uregulowania rynku pasażerskich przewozów lotniczych, choć nastąpiło to dziesięć lat później niż w Stanach Zjednoczonych. Liberalizacja rynku transportu lotniczego w Unii Europejskiej była trzyetapowa. Kolejne pakiety deregulacyjne wprowadzono w życie w latach 1988, 1990 i 1993. Celem wdrażanych rozwiązań było stymulowanie konkurencji między przewoźnikami. Deregulacja obejmowała zmianę zasad, na których świadczone były usługi przewozu lotniczego w relacjach międzynarodowych w ramach Wspólnot Europejskich. Stosunek udziału procentowego zdolności przewozowych przewoźnika krajowego do pozostałych przewoźników z innych państw członkowskich WE określono na poziomie 45:55 (od 1 stycznia 1988, a od 1 października 1988 na poziomie 40:60). Zainicjowano też zmniejszanie ograniczeń dotyczących wyznaczania więcej niż jednego przewoźnika krajowego do obsługi danej trasy (ang. *multiple designation*). Liberalizacja dotyczyła również metod ustalania taryf — przyjęto zasadę automatycznego zatwierdzania obniżonych taryf w „rozsądnych granicach”. Dopuszczono możliwość ustanowienia obowiązku służby publicznej na trasach regionalnych, szczególnie ważnych z punktu widzenia rozwoju regionu obsługiwanego w ramach tej trasy (zwłaszcza w przypadku regionów peryferyjnych)⁸. Zapewniony został pełny, nieograniczony dostęp do obsługi tras krajowych i międzynarodowych w ramach Unii Europejskiej (z wyjątkiem wysp greckich oraz Azorów). Do 1997 roku kabotaż był ograniczony do 50% zdolności przewozowych, od 1997 roku zniesiono całkowicie ten limit. Można zatem stwierdzić, że proces liberalizacji rynku lotniczego Unii Europejskiej trwał 10 lat. Dzięki wprowadzonym zmianom udało się znacznie zwiększyć konkurencyjność tego rynku, co umożliwiło jego dynamiczny rozwój.

Skutki deregulacji sektora pasażerskiego transportu lotniczego

Najistotniejszym skutkiem faktycznej liberalizacji każdego rynku jest wzrost efektywności jego funkcjonowania, który wynika ze wzrostu konkurencji oraz ograniczenia siły monopoli i oligopoli na rzecz rozwiązań znajdujących się bliżej stanu określanego mianem wolnej konkurencji. Wymiernym tego efektem jest zmniejszenie się różnicy między ceną dobra a całkowitym jednostkowym kosztem jego wytworzenia, co przejawia się spadkiem jednostkowego zysku przedsiębiorstw oferujących dane dobro.

Deregulacja sektora pasażerskiego transportu lotniczego doprowadziła do wzrostu efektywności jego funkcjonowania w trzech obszarach:

- alokacji (rozumianej jako ograniczanie nadwyżki przedsiębiorstwa wynikającej z jego siły rynkowej względem konsumentów)

⁵ Airline Deregulation Act, The Library of Congress, <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/bdquery/z?d095:SN02493:@@@L&summ2=m&> (dostęp 4 sierpnia 2011 r.).

⁶ Kontrola cen w pasażerskim transporcie lotniczym w Stanach Zjednoczonych została w pełni zniesiona z dniem 1 stycznia 1983 r.

⁷ E. A. Boyd, *The Future of Pricing*, Palgrave Macmillan 2007, s. 14.

⁸ Rozporządzenie Rady nr 3976/87 z 14 grudnia 1987r. w sprawie trybu stosowania art. 85 pkt 3 traktatu rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji) Dz. Urz. L 374, 31/12/1987.

- wytwarzania (alokacji zasobów)
- rozwoju produktu.

Tab. 1. Średnie marże zysku amerykańskich przewoźników lotniczych w latach 1940 – 2005.

	Marża zysku	
	operacyjnego	netto
1940-1950	9,09%	1,64%
1951-1960	6,93%	3,63%
1961-1970	7,35%	2,97%
1971-1980	3,37%	1,92%
1981-1990	1,80%	-0,18%
1991-2000	3,99%	0,90%
2001-2005	-3,93%	-5,78%

Źródło: Air Transport Association of America, Inc., cytata za: A. M. Pilarski, *Why Can't We Make Money in Aviation*, Ashgate 2007, s. 40.

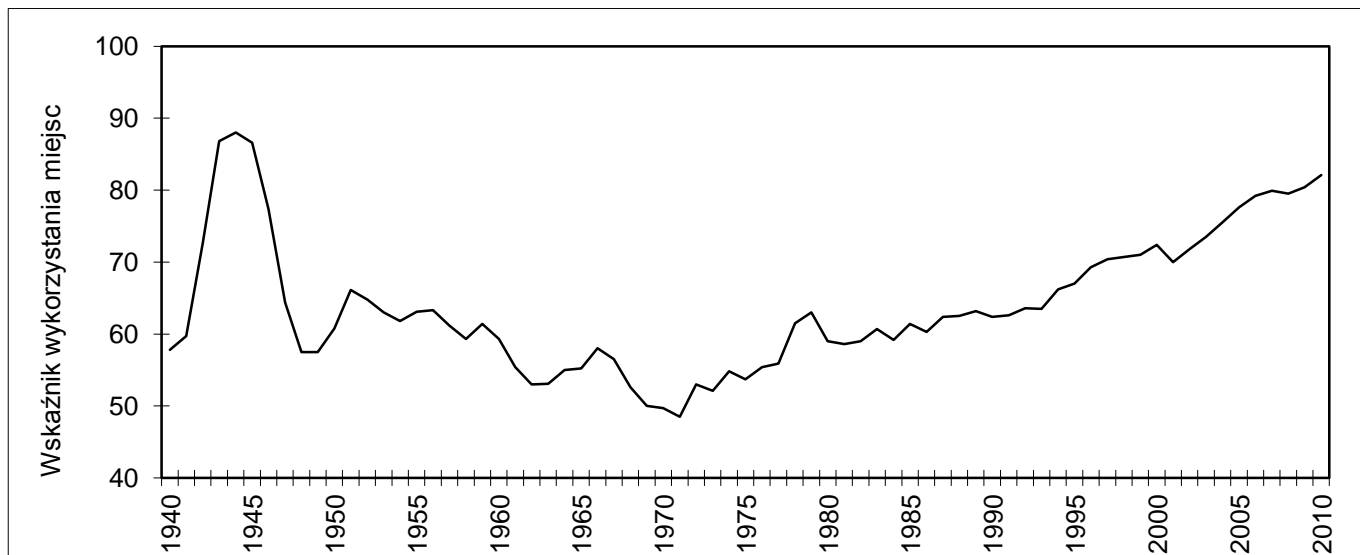
Zwiększenie efektywności alokacji wynikało z ograniczenia monopolistycznej i/lub oligopolistycznej siły przewoźników lotniczych na rynku. Nasilająca się konkurencja pomiędzy liniami lotniczymi, wymuszająca obniżanie taryf, przyczyniła się do spadku zyskowności tej grupy przedsiębiorstw. W tabeli 1 zestawiono marże zysku operacyjnego i zysku netto amerykańskich przewoźników lotniczych w kolejnych dziesięcioleciach, poczynając od roku 1940.

Jak widać, okres silnego uregulowania rynku pasażerskiego transportu lotniczego charakteryzował się znacznie wyższą zyskownością przewoźników lotniczych. W okresie 1940 – 1980 średnie marże zysku operacyjnego przez większość tego czasu przekraczały 5%, a marże zysku netto zawsze były dodatnie. Działania deregulacyjne doprowadziły do znacznego spadku marż – zwłaszcza w przypadku marż zysku netto, które zaczęły osiągać wartości ujemne. Nawet w czasach stosunkowo dobrych dla rynku transportu lotniczego, to jest w ostatnim dziesięcioleciu XX wieku, nie udało się uzyskać takiej rentowności netto jak w trudnych latach siedemdziesiątych, kiedy przewoźnicy lotniczy musieli zmagać się ze skutkami pierwszego kryzysu naftowego.

Kryzys naftowy w latach 70. ub. wieku doprowadził do spadku dynamiki liczby pasażerów transportu lotniczego do wartości ujemnych. Przyczyny były dwie: po pierwsze zwyżka cen ropy naftowej na światowych giełdach wywołała wzrost taryf lotniczych, po drugie – w latach 1974–75 nastąpił spadek produktu krajowego brutto, co znalazło swoje odzwierciedlenie w spadku popytu na usługi pasażerskiego transportu lotniczego. O ile temu drugiemu zjawisku nie można było przeciwdziałać w sposób bezpośredni, obniżenie cen usług lotniczych było możliwe do osiągnięcia poprzez działania liberalizacyjne, mające na celu wymuszenie konkurencji cenowej między przewoźnikami.

Dzięki deregulacji rynku pasażerskiego transportu lotniczego udało się nie tylko zapewnić dalszy rozwój tego sektora i obniżyć ceny, ale także poprawić efektywność alokacji zasobów w tej gałęzi transportu. Świadczy o tym między innymi wzrost wskaźnika wykorzystania miejsc w samolotach (rysunek 1).

Co prawda najwyższe wartości tego wskaźnika odnotowano w latach 1943–45, był to jednak okres wojny i duże wykorzystanie samolotów wynikało z deficytu ich liczby. Miało to związek z przeznaczeniem wielu maszyn cywilnych do wykonywania zadań na potrzeby wojska. W okresie powojennym do momentu deregulacji sektora wartość wskaźnika wykorzystania miejsc oscylowała w przedziale 50–60%, co wskazuje na istotne marnotrawstwo zasobów przez przewoźników lotniczych. Liberalizacja sektora transportu lotniczego wymusiła na przewoźnikach między innymi optymalizację kosztów, co przyczyniło się do zwiększenia stopnia wykorzystania posiadanych zasobów. W ciągu ostatnich 30 lat obserwujemy stabilny



Rys. 1. Średni wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach w Stanach Zjednoczonych w latach 1940 – 2010.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Air Transport Association

(<http://www.airlines.org/Economics/DataAnalysis/Pages/AnnualResultsUSAirlines.aspx>, dostęp 3 sierpnia 2011 r.).

wzrost wskaźnika wykorzystania miejsc (poza krótkimi okresami dekonunktury), którego wartość w przypadku przewoźników amerykańskich wynosi obecnie ponad 82%.

Poza zwiększeniem wskaźnika wykorzystania miejsc linie lotnicze wprowadziły szereg innych działań w celu ograniczenia kosztów. Chodzi tu przede wszystkim o zmiany w zakresie produktu, polityki zatrudnienia, wykorzystania statków powietrznych (nalot) i modelu siatki połączeń, które doprowadziły do wyodrębnienia się nowego modelu biznesowego, jakim jest przewoźnik niskokosztowy.

Silna konkurencja na rynku pasażerskiego transportu lotniczego wymusiła na przewoźnikach szukanie nowych obszarów możliwej współpracy w celu budowania przewagi konkurencyjnej. Obecnie pojęcie aliansów lotniczych jest utożsamiane z największymi na świecie trzema sojuszami przewoźników, to jest Star Alliance, SkyTeam i Oneworld. Zanim w latach dziewięćdziesiątych XX wieku zaczęły powstawać takie duże zrzeszenia linii lotniczych, pojęcie aliansu odnosiło się przede wszystkim do mniejszych (często tylko dwustronnych) porozumień towarzystw lotniczych. Pierwsze z nich zaczęły powstawać na początku lat 80. XX wieku jako wynik deregulacji sektora transportu lotniczego w Stanach Zjednoczonych.

Duże alianse lotnicze, skupiające co najmniej kilku znaczących na rynku globalnym przewoźników, zaczęły powstawać na przełomie lat 80. i 90.

Największe sojusze przewoźników lotniczych, które mają charakter globalny, obsługując niemal wszystkie kraje świata znajdujące się na sześciu kontynentach, pojawiły się dopiero w drugiej połowie lat 90. XX wieku. W 1997 roku powstał największy istniejący alians przewoźników lotniczych – Star, skupiający obecnie 27 członków. Dwa lata później utworzono sojusz Oneworld, a w roku 2000 trzeci z istniejących do dziś – SkyTeam.

Wszystkie sojusze przewoźników lotniczych obsługują rocznie ponad półtora miliarda pasażerów, co stanowi ponad połowę całego rynku przewozów pasażerskich w lotnictwie. Choć siła rynkowa tych trzech grup jest ogromna, od kilku lat obserwowany jest spadek ich udziału rynkowego.

Działania reregulacyjne

Silna konkurencja między przewoźnikami lotniczymi, mająca przede wszystkim charakter kosztowy, doprowadziła do istotnych zmian modeli biznesowych, w oparciu o które działają linie lotnicze. Konieczność optymalizacji (to jest maksymalizacji) wykorzystania posiadanych statków powietrznych doprowadziła do sytuacji, w której przewoźnicy praktycznie nie utrzymują żadnej rezerwy na wypadek awarii samolotów lub opóźnień rejsów. Wiąże się to ze zwiększoną liczbą opóźnień i odwołań rejsów, które są szczególnie uciążliwe dla pasażerów. Co więcej, w celu zmaksymalizowania wykorzystania miejsc w samolotach linie

pasażerskie często stosują tak zwany *overbooking*, co oznacza, że na dany rejs sprzedawanych jest więcej biletów niż miejsc w samolocie. Takie działanie linii lotniczej ma swoje uzasadnienie ponieważ nie wszyscy pasażerowie stawiają się do odprawy – część rezygnuje z rejsu w ostatniej chwili bez poinformowania linii lotniczej o zamiarze nieodbycia podróży, natomiast część nie pojawia się na pokładzie ze względu na wystąpienie nieregularności w przewozie dotyczących wcześniejszych lotów o charakterze dowozowym.

Ponadto znaczny wzrost popularności transportu lotniczego doprowadził do ogromnego zwiększenia liczby operacji lotniczych wykonywanych niemal we wszystkich portach lotniczych świata, co jest powodem kongestii.

Spadek jakości świadczonych usług został dostrzeżony przez regulatorów (przede wszystkim organy regulacyjne Unii Europejskiej), w związku z czym podjęto szereg decyzji mających na celu zabezpieczenia pasażerów przed ewentualnymi skutkami nieregularności w przewozie lub zrekompensowania im strat i niedogodności wynikających z zaburzeń procesu przewozowego. W celu ochrony pasażerów uchwalone, a następnie wprowadzone w życie zostało Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów⁹.

Rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotnisk znajdujących się na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, a także do pasażerów odlatujących z lotnisk znajdujących się w krajach trzecich i lądujących na lotniskach w państwach członkowskich. Przepisy Rozporządzenia zobowiązują przewoźników do opieki nad pasażerami w przypadku wystąpienia nieregularności w przewozie. Dotyczy to przede wszystkim konieczności zapewnienia posiłków i napojów stosownie do czasu oczekiwania, zakwaterowania w hotelu i transportu między lotniskiem a hotelem.

Rozporządzenie 261/2004 nakłada na przewoźników szereg obowiązków, które generują istotne koszty po stronie linii lotniczych. Obowiązki te zostały opisane powyżej. Wielu przewoźników, zwłaszcza niskokosztowych stara się ograniczyć koszty związane z realizacją postanowień Rozporządzenia. W tym celu, co do zasady odmawiają oni wypłaty odszkodowań przewidzianych w art. 7 Rozporządzenia, powołując się najczęściej na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, które zwalniają przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania. Pasażerowie, aby móc uzyskać należne im odszkodowanie, są zmuszeni zwracać się do odpowiednich urzędów regulacyjnych sprawujących nadzór nad liniami lotniczymi w poszczególnych krajach członkowskich Unii Europejskiej. W Polsce jest to Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Ponadto znane są sytuacje, gdy linie lotnicze odmawiają pasażerom należnej im opieki lub próbują ją ograniczyć, do zakresu niespełniającego art. 9 Rozporządzenia. Dotyczy to przede wszystkim odmowy zapewnienia zakwaterowania w hotelu. Sytuacje odmowy zdarzały się wyjątkowo często podczas znacznego ograniczenia operacji lotniczych w przestrzeni powietrznej wielu krajów europejskich w 2010 roku w wyniku erupcji wulkanu Eyjafjallajökull na Islandii. Praktyki takie były nawet podejmowane przez renomowanych przewoźników, takich jak Swiss International Air Lines.

Irlandzki przewoźnik niskokosztowy Ryanair wprowadził nawet opłatę związaną z koniecznością ponoszenia kosztów wynikających z obowiązków wynikających z treści Rozporządzenia 261/2004. Jest ona doliczana jako opłata dodatkowa do przewoźnego. Jej wysokość wynosi w przypadku wylotów z Polski 8,4 zł, natomiast w przypadku lotów z krajów strefy euro – 2 euro.

Mechanizm handlu emisjami

W związku z dynamicznym rozwojem niektórych gałęzi gospodarki mających negatywny wpływ na środowisko naturalne rządy wielu państw dostrzegają potrzebę ograniczenia tego wpływu. Chodzi tu przede wszystkim o emitowane do atmosfery przez przemysł i sektor transportu gazy cieplarniane, głównie dwutlenek węgla. System handlu emisjami polega na tym, że organ regulacyjny określa maksymalną dopuszczalną wielkość emisji w danym kraju lub regionie, która następnie jest przydzielana lub sprzedawana przedsiębiorstwom w postaci pozwoleń na emisję. Przedsiębiorstwa mogą handlować między sobą tymi pozwoleniami w zależności od ilości emitowanych przez nie gazów cieplarnianych.

⁹ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 46 z 17.2.2004 r.

Największy dotychczas program związany z handlem emisjami został wprowadzony w Unii Europejskiej dyrektywą 2003/87/WE, która ustanowiła Wspólnotowy System Handlu Emisjami (ang. *European Union Emissions Trading Scheme* — EU ETS). W 2005 roku Komisja Europejska uznała za wskazane włączenie do tego systemu sektora transportu lotniczego w celu ograniczenia jego negatywnego wpływu na środowisko¹⁰. Trzy lata później sektor transportu lotniczego został włączony do handlu emisjami (Dyrektywa 2008-101/WE). Od 2012 roku wszystkie loty rozpoczynające się lub kończące się na lotniskach wspólnotowych mają podlegać ograniczeniom wynikającym z kwot emisji przydzielonych w ramach systemu EU ETS. Jak argumentują autorzy tej dyrektywy, objęcie jej zakresem wszystkich lotów, ma pozwolić uniknąć zakłóceń konkurencji. Objęcie transportu lotniczego systemem EU ETS doprowadzi do wzrostu cen biletów i spadku rentowności towarzystw lotniczych, ponieważ, jak można oczekiwać koszty związane z handlem emisjami zostaną podzielone między dostawców i odbiorców usług transportu lotniczego. Szacuje się, że cena biletu na trasie Bruksela – Nowy Jork wzrośnie w związku z koniecznością wnoszenia opłat za emisje gazów cieplarnianych o 12 euro¹¹. Ponadto należy oczekiwać spadku i tak już niskich marż zysku nawet do wartości ujemnych¹². Choć pomysłodawcy objęcia sektora transportu lotniczego Wspólnotowym Systemem Handlu Emisjami zakładają, że przyjęte rozwiązania nie zakłócą konkurencji, należy jednak zauważyć, że pozycja konkurencyjna przewoźników unijnych na rynku globalnym osłabi się. Mechanizm handlu emisjami obejmie bowiem także podróże lotnicze między dwoma portami znajdującymi się poza terytorium Unii Europejskiej, jeśli tylko trasa będzie zawierać przesiadkę w jednym z portów wspólnotowych. Oznacza to, że pasażerowie podróżujący na przykład na trasie New Delhi – Nowy Jork będą chętniej wybierać przewoźników spoza Unii Europejskiej (a dokładniej — posiadających porty węzłowe poza Wspólnotą), ponieważ będą mogli oni zaoferować niższe ceny biletów, niepowiększone o koszty związane z emisją gazów cieplarnianych. Ucierpią na tym nie tylko linie lotnicze i inne podmioty bezpośrednio związane z obsługą transportu lotniczego, ale także gospodarka Unii Europejskiej jako całość. Należy bowiem pamiętać, że transport lotniczy jest istotnym czynnikiem stymulującym wzrost gospodarczy i generuje stosunkowo dużą liczbę miejsc pracy nie tylko w samym lotnictwie (w postaci efektów bezpośrednich i pośrednich), ale także poza nim w postaci efektów indukowanych i katalizowanych¹³.

Wnioski

Deregulacja sektora pasażerskiego transportu lotniczego rozpoczęta pod koniec lat 70. XX wieku doprowadziła do znacznego wzrostu konkurencji w tym sektorze, co z kolei miało pozytywny wpływ na poziom i ceny usług transportu lotniczego. Przełożyło się to na niebywały wzrost popularności tego środka transportu. Jednocześnie nasilająca się konkurencja doprowadziła do pogorszenia się sytuacji finansowej wielu przewoźników, czego głównym powodem był spadek zysków. Jednocześnie w ostatnich latach widoczne są coraz bardziej intensywne działania, mające na celu ponowne wprowadzenie regulacji w sektorze transportu lotniczego. Ta reregulacja okazuje się być bardzo kosztowna dla linii lotniczych, których kondycja finansowa może ulec dalszemu pogorszeniu. Z jednej strony mamy bowiem do czynienia z ograniczeniem bazy przychodowej poprzez działania deregulacyjne wzmagające konkurencję, z drugiej natomiast – zwiększenie kosztów wynikających z nałożenia na przewoźników dodatkowych zobowiązań ustanawianych nowymi regulacjami.

Literatura

1. Boyd E. A., *The Future of Pricing*, Palgrave Macmillan 2007.
2. Joskow P. L., Rose N. L., *The Effects of Economic Regulation*, w: *Handbook of Industrial Organization*, red. R. Schmalensee, R. Willig, Amsterdam 1989.
3. Król M., *Teorie ekonomiczne wyjaśniające i uzasadniające regulację*, Badanie własne, KGŚ, Warszawa 2010.

¹⁰ E. Marciszewska, I. Bergel, *Transport lotniczy w perspektywie wprowadzenia europejskiego systemu handlu emisjami gazów cieplarnianych, referat na konferencję Przedsiębiorstwa wobec zmian klimatu*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie 7-8 kwietnia 2011 r., s. 14.

¹¹ Tamże, str. 16.

¹² E. Marciszewska, P. Zagrajek, *Ekologiczne wyzwania a uwarunkowania funkcjonowania transportu lotniczego*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 7–8/2009.

¹³ Patrz szerzej: *The economic & social benefits of air transport*, Air Transport Action Group, http://www.icao.int/atworkshop/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf, dostęp 19 sierpnia 2011 r.)

4. Marciszewska E., Bergel I., *Transport lotniczy w perspektywie wprowadzenia europejskiego systemu handlu emisjami gazów cieplarnianych*, referat na konferencję Przedsiębiorstwa wobec zmian klimatu, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie 7-8 kwietnia 2011 r., s. 14.
5. Marciszewska E., Zagrajek P., *Ekologiczne wyzwania a uwarunkowania funkcjonowania transportu lotniczego*, „Przegląd Komunikacyjny” 7–8/2009.
6. Pilarski A. M., *Why Can't We Make Money in Aviation*, Ashgate 2007.
7. The economic & social benefits of air transport, Air Transport Action Group, http://www.icao.int/atworkshop/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf
8. Airline Deregulation Act, The Library of Congress, <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/bdquery/z?d095:SN02493:@@L&summ2=m&>.
9. Rozporządzenie Rady nr 3976/87 z 14 grudnia 1987r. w sprawie trybu stosowania art. 85 pkt 3 traktatu rzymskiego dla wyłączenia niektórych rodzajów działań w transporcie lotniczym spod zakazu praktyk niezgodnych z zasadami konkurencji) Dz. Urz. L 374, 31/12/1987.
10. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 46 z 17.2.2004 r.
11. <http://www.airlines.org/Economics/DataAnalysis/Pages/AnnualResultsUSAirlines.aspx>