

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 401

Ekonomia

Redaktorzy naukowi
Jerzy Sokołowski
Grażyna Węgrzyn
Magdalena Rękas



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2015

Redakcja wydawnicza: Agnieszka Flasińska, Elżbieta Kozuchowska

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-533-9

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
ul. Komandorska 118/120 53-345 Wrocław
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	11
Łukasz Arendt: Zmiana technologiczna faworyzująca wysokie kwalifikacje czy polaryzacja polskiego rynku pracy – zarys problemu	13
Agnieszka Barczak: Wykorzystanie wybranych metod ilościowych w analizie pasażerskiego ruchu lotniczego w Polsce	26
Ryszard Barczyk: Rola polityki pieniężnej w stabilizowaniu gospodarki polskiej w latach 2000-2014	36
Tomasz Bernat: Przedsiębiorczość studentów a dodatkowe aktywności pozauczelniane	48
Przemysław Borkowski: Applicability of reference based appraisals in assessment of real sector investment projects	58
Przemysław Borkowski: A framework for risk analysis in infrastructure projects	69
Agnieszka Bretyn: Młodzi konsumenci wobec szarej strefy w Polsce	83
Sławomir Czetwertyński: Ekonomia kopiowania a korzyści społeczne	93
Karolina Drela: Rynek pracy i biedni pracujący	104
Małgorzata Barbara Fronczek: Handel produktami ICT – Polska na tle świata	114
Aleksandra Grabowska-Powaga: Kapitał społeczny w przedsiębiorstwach rodzinnych	126
Artur Grabowski: Ordoliberalna kategoria własności a współczesne oblicze sektora niemieckich przedsiębiorstw piłkarskich	134
Alina Grynia: Innowacyjność krajów bałtyckich: potencjał i bariery	144
Anna Horodecka: The concept of human nature as a driving force for changes in economics exemplified by feminist and neoclassical economics	155
Michał Jurek: The role of banks in performance of the real sector in selected EU member states	166
Grażyna Karmowska: Zastosowanie metod taksonomicznych do oceny zróżnicowania poziomu życia w krajach postsocjalistycznych Europy	176
Magdalena Knapińska: Efektywność polityki rynku pracy – aspekty teoretyczne i praktyczne	187
Andrzej Koza: Sytuacja na rynku pracy osób niepełnosprawnych i jej wpływ na gospodarkę finansową państwowego funduszu rehabilitacji osób niepełnosprawnych	198
Jakub Kraciuk: Paradygmat <i>homo oeconomicus</i> w aspekcie rozwoju ekonomii heterodoksyjnej	211
Anna Krzysztofek: Rozważania o pojęciu odpowiedzialności	220
Wojciech Leoński: Wolontariat pracowniczy jako jedno z narzędzi CSR	233

Agnieszka Łopatka: Poziom i przyczyny różnicowania wynagrodzeń w Polsce	243
Iwona Maciejczyk-Bujnowicz: Changes in capital flows in process of integration of the European Union – selected aspects.....	253
Marta Maier: Starzejące się społeczeństwo jako wyzwanie dla polityki społecznej i rodzinnej	267
Agnieszka Malkowska: Ocena rozwoju obszaru przygranicznego na przykładzie województwa zachodniopomorskiego	275
Paweł Marszałek: Selected processes influencing contemporary banking systems.....	285
Danuta Miłaszewicz: Kompetencje społeczne polskich i litewskich studentów – analiza porównawcza.....	296
Dorota Milek, Karolina Kapusta: Competitiveness of the regions in the context of smart specialization (on the example of Świętokrzyskie)	306
Rafał Nagaj: Dochody a skłonność do działań altruistycznych wśród studentów w Polsce	317
Mariusz Nyk: Niedoskonałość rynku pracy w kontekście funkcjonowania związków zawodowych	327
Magdalena Olczyk: Konkurencyjność w literaturze ekonomicznej – analiza bibliometryczna	338
Monika Pasternak-Malicka: Płaca minimalna jako narzędzie ograniczające pracę nierejestrowaną	349
Barbara Pawłowska: W kierunku zrównoważonego rozwoju – przegląd efektów działań w Polsce.....	362
Renata Pęciak: Geneza podejścia regulacyjnego we francuskiej teorii ekonomicznej.....	373
Adriana Politaj: Pracodawcy z otwartego rynku pracy i ich rola w przeciwdziałaniu bezrobociu osób niepełnosprawnych.....	383
Joanna Prystrom: Innowacyjność a konkurencyjność gospodarki Luksemburga	399
Małgorzata Raczkowska: Kwestia gender w ekonomii	412
Magdalena Ratalewska: Uwarunkowania rozwoju sektorów kreatywnych..	421
Hanna Soroka-Potrzebna: Regionalne zróżnicowanie sektora MŚP	431
Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka: Wpływ współpracy z sektorem B+R na innowacyjność MŚP na podstawie badań ankietowych	440
Joanna Sychała: Ocena cech morfologicznych wahań cyklicznych w Polsce w latach 2001-2013	452
Joanna Stawska: Oddziaływanie decyzji władz monetarnych i fiskalnych (<i>policy mix</i>) na funkcjonowanie przedsiębiorstw w Polsce	462
Piotr Szkudlarek: Zaufanie jako komponent kapitału społecznego.....	472
Jarosław Szostak: Economic content of the category of value.....	483

Andrzej Szuwarzyński: Ocena wpływu polityki zdrowotnej na jakość życia starzejącego się społeczeństwa w krajach UE.....	493
Arkadiusz Świadek, Barbara Czerniachowicz: Aktywność innowacyjna systemów przemysłowych a koniunktura gospodarcza na przykładzie województwa dolnośląskiego	503
Michał Świtlyk, Artur Wilczyński: Zastosowanie indeksu Malmquista do badania zmian efektywności uczelni publicznych	514
Dariusz Tloczyński: Rola państwa w kształtowaniu konkurencji na polskim rynku transportu lotniczego	525
Roman Tylżanowski: Zewnętrzne źródła finansowania procesów transferu technologii w przedsiębiorstwach przemysłowych wysokiej techniki w Polsce.....	535
Grażyna Węgrzyn: Zasoby ludzkie w Unii Europejskiej – szanse i zagrożenia	545
Danuta Witczak-Roszkowska, Karolina Okła: Skłonność studentów województwa świętokrzyskiego do zagranicznych emigracji zarobkowych.....	555
Katarzyna Włodarczyk: Pokolenie 50+ w Polsce – podejrzani o wykluczenie?.....	566
Agnieszka Wojewódzka-Wiewiórska: Partycypacja mieszkańców w tworzeniu strategii rozwoju gminy jako przejaw kapitału społecznego na obszarach wiejskich.....	577
Jarosław Wolkonowski: Przyczyny i struktura emigracji obywateli Polski po akcesji do UE.....	587
Jacek Wychowanek: Tradycja w aspekcie budowania konkurencyjności małego przedsiębiorstwa	601
Urszula Zagóra-Jonszta: Adam Smith o własności.....	614
Magdalena Zalewska-Turzyńska: Communicating CSR – the Lasswell’s model approach.....	623
Ewa Zeman-Miszewska, Maciej Miszewski: Ład gospodarczy i porządek gospodarczy – potrzeba i szanse zmian	631
Mariusz Zieliński: Wpływ realizacji koncepcji CSR na wycenę spółek akcyjnych.....	642

Summaries

Łukasz Arendt: Skill-biased technical change or polarisation of the Polish labour market – remarks.....	13
Agnieszka Barczak: Application of selected quantitative methods in the analysis of passenger air traffic in Poland.....	26
Ryszard Barczyk: The role of monetary policy in the stabilization of the Polish economy in the years 2000-2014	36

Tomasz Bernat: Entrepreneurship of students vs. additional non-university activities.....	48
Przemysław Borkowski: Aplikacja metody referencyjnej oceny projektów inwestycyjnych w sferze realnej.....	58
Przemysław Borkowski: Metoda analizy ryzyka w inwestycjach infrastrukturalnych.....	69
Agnieszka Bretyn: Young consumers towards the shadow economy in Poland.....	83
Sławomir Czetwertyński: Economics of copying vs. social benefits.....	93
Karolina Drela: Labor market and working poor.....	104
Małgorzata Barbara Fronczek: Trade in ICT goods – Poland in comparison to the world.....	114
Aleksandra Grabowska-Powaga: Social capital in family business.....	126
Artur Grabowski: Ordoliberal category of a property and a modern aspect of a sector of German soccer enterprises.....	134
Alina Grynia: Innovation of the Baltic countries: potentials and barriers.....	144
Anna Horodecka: Koncepcja natury ludzkiej jako siła napędowa zmian w ekonomii na przykładzie koncepcji człowieka w ekonomii feministycznej i neoklasycznej.....	155
Michał Jurek: Znaczenie banków dla funkcjonowania sektora realnego w wybranych krajach UE.....	166
Grażyna Karmowska: Taxonomic methods to evaluate the variation in the standards of living in the countries of post-socialist Europe.....	176
Magdalena Knapieńska: Effectiveness of labor market policy – theoretical and practical aspects.....	187
Andrzej Koza: Situation of persons with disabilities on the labor market and its impact on the financial situation of the State Fund for Rehabilitation of the Disabled Persons.....	198
Jakub Kraciuk: <i>Homo economicus</i> paradigm in terms of development of heterodox economics.....	211
Anna Krzysztofek: Reflections about the notion of responsibility.....	220
Wojciech Leoński: Corporate volunteering as an instrument of CSR.....	233
Agnieszka Łopatka: Level and reasons for differences of salaries in Poland.....	243
Iwona Maciejczyk-Bujnowicz: Zmiany w przepływach kapitału w procesie integracji Unii Europejskiej – wybrane aspekty.....	253
Marta Maier: Ageing society as a challenge for social and family policy.....	267
Agnieszka Malkowska: Assessment of the development of a border area using Zachodniopomorskie Voivodeship as an example.....	275
Paweł Marszałek: Wybrane procesy wpływające na współczesne systemy bankowe.....	285
Danuta Miłaszewicz: Social competence of Polish and Lithuanian students – comparative analysis.....	296

Dorota Milek, Karolina Kapusta: Konkurencyjność regionów w kontekście inteligentnej specjalizacji (na przykładzie Świętokrzyskiego)	306
Rafał Nagaj: Incomes and willingness of students to perform altruistic actions	317
Mariusz Nyk: Imperfections of the labor market in the context of the functioning of trade unions	327
Magdalena Olczyk: Competitiveness in economic literature – bibliometric analysis	338
Monika Pasternak-Malicka: Minimum wage as a tool used to reduce the labor market grey area	349
Barbara Pawłowska: Towards sustainable development – review of effects of actions in Poland.....	362
Renata Pęciak: The origin of the regulation approach in the French economic theory.....	373
Adriana Politaj: Employers from the open labor market and their role in the counteracting of unemployment among persons with disabilities	383
Joanna Prystrom: Innovativeness vs. competitiveness of Luxembourg economy.....	399
Małgorzata Raczkowska: The issue of gender in economics	412
Magdalena Ratalewska: Determinants of the development of creative industries.....	421
Hanna Soroka-Potrzebna: Regional diversity of SME sector	431
Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka: Effect of cooperation with R&D sector on SME’s innovation based on survey	440
Joanna Spychała: Evaluation of morphological characteristics of cyclical fluctuations in Poland in 2001-2013	452
Joanna Stawska: The impact of the monetary and fiscal authorities (policy mix) on the functioning of enterprises in Poland	462
Piotr Szkudlarek: Trust as a component of social capital	472
Jarosław Szostak: Ekonomiczna treść kategorii wartości	483
Andrzej Szuwarzyński: Assessment of the health policy impact on the quality of life of ageing population in the European Union countries	493
Arkadiusz Świadek, Barbara Czerniachowicz: Innovation activity in regional industrial systems vs. economic cycle on the example of the Dolnośląskie Voivodeship	503
Michał Świtlyk, Artur Wilczyński: Application of Malmquist index to examine changes in the efficiency of public universities	514
Dariusz Tłoczyński: The role of state in shaping the competition in the Polish air transport market	525
Roman Tylżanowski: External sources of funding of technology transfer in high-tech manufacturing sector in Poland.....	535

Grażyna Węgrzyn: Human resources in the European Union – opportunities and threats	545
Danuta Witczak-Roszkowska, Karolina Okła: Disposition to financial emigration among the students of the Świętokrzyskie Voivodeship.....	555
Katarzyna Włodarczyk: Generation 50+ in Poland – suspected of exclusion?.....	566
Agnieszka Wojewódzka-Wiewiórska: Participation of inhabitants in building commune development strategy as a manifestation of social capital in rural areas	577
Jarosław Wolkonowski: Causes and structure of emigration of Polish citizens after the accession to the European Union	587
Jacek Wychowanek: Tradition in the aspect of building the competitiveness of a small-sized enterprise.....	601
Urszula Zagóra-Jonszta: Adam Smith about ownership	614
Magdalena Zalewska-Turzyńska: Model komunikacji CSR w świetle podejścia H. Lasswella	623
Ewa Zeman-Miszewska, Maciej Miszewski: Economic governance and economic order – need and opportunities of changes	631
Mariusz Zieliński: The impact of CSR concept on the valuation of stock companies	642

Dariusz Tłoczyński

Uniwersytet Gdański

e-mail: dariusz.tloczynski@ug.gda.pl

ROLA PAŃSTWA W KSZTAŁTOWANIU KONKURENCJI NA POLSKIM RYNKU TRANSPORTU LOTNICZEGO

THE ROLE OF STATE IN SHAPING THE COMPETITION IN THE POLISH AIR TRANSPORT MARKET

DOI: 10.15611/pn.2015.401.48

Streszczenie: Konkurencja jest procesem rywalizacji podmiotów funkcjonujących na rynku. Przedsiębiorstwa transportu lotniczego, realizując określone w strategii cele, dążą do zwiększenia udziału w rynku, zwiększenia przychodów oraz rozszerzenia atrakcyjności oferowanych usług. Rynek transportu lotniczego nie jest jednak doskonale konkurencyjny. Oferowane usługi i specyfika tego rynku sprawiają, iż możemy tutaj mówić o konkurencji monopolistycznej. Warunki i ograniczenia dostępu do przewozów w obrębie rynków międzynarodowych formułowane są przez państwo. Stąd konieczność posiadania przez przewoźników odpowiednich zezwoleń (koncesji, certyfikatów). Państwo poprzez wybrane organy sprawuje kontrolę nad ruchem lotniczym, odbywającym się w jego granicach, co z kolei wynika z suwerenności każdego państwa w jego przestrzeni powietrznej. Oprócz kontroli formalnoprawnej wpływ na kształtowanie konkurencji na rynku transportu lotniczego ma także pomoc publiczna i zaangażowanie instytucji w funkcjonowanie podmiotów na rynku lotniczym. Głównym celem artykułu jest analiza roli państwa w kształtowaniu zasad konkurencji w odniesieniu do polskiego rynku transportu lotniczego. W tym celu wykorzystano następujące metody badawcze: analizę krytyczno-poznawczą literatury przedmiotu, analizę dokumentów źródłowych, opracowań strategicznych, aktów prawnych, raportów, ekspertyz oraz analizę heurystyczną, polegającą na wykorzystaniu metody eksperckiej do związków przyczynowo-skutkowych występujących na rynku transportu lotniczego.

Słowa kluczowe: konkurencja, państwo, transport lotniczy, przewoźnik, port lotniczy.

Summary: Competition is a process of rivalry between the enterprises on the market. Air transport companies, realising the targets set in their strategy, are seeking to increase market share, increase revenue and to extend the attractiveness of the services offered. The air transport market is not perfectly competitive. Services offered and specificity of this market make us talk about monopolistic competition. Conditions and restrictions on access to transport services within international markets are formulated by the state. Hence the need for carriers to hold the appropriate permits (licenses, certificates). The state through elected

bodies exercises the air traffic control, which takes place within its boundaries, which in turn stems from the sovereignty of each state in its airspace. In addition to the legal control the impact on the competition in the aviation market has also the public support and participation of public institutions in the functioning of the aviation market. The main aim of this article is to analyze the role of the state in shaping the rules of competition to the Polish air transport market. For this purpose, the following research methods were used: the analysis of critical-cognitive literature, the analysis of documents, strategic studies, legislation, reports, research and heuristic analysis involving the use of expert methods for causal relationships occurring in the air transport market.

Keywords: competition, state, air transport, carrier, airport.

1. Wstęp

Warunki i ograniczenia dostępu do przewozów w obrębie rynków międzynarodowych formułowane są przez państwo. Stąd konieczność posiadania przez przewoźników odpowiednich zezwoleń (koncesji, certyfikatów). Państwo również poprzez wybrane organy sprawuje kontrolę nad ruchem lotniczym odbywającym się w jego granicach, co z kolei wynika z suwerenności każdego państwa w jego przestrzeni powietrznej.

Decyzją Komisji Europejskiej nr 90/449 ustanowiono Wspólny Komitet Lotnictwa Cywilnego, którego jednym z zadań jest formułowanie i wdrażanie polityki unijnej zmierzającej do wzmocnienia pozycji ekonomicznej i konkurencyjnej wspólnotowego lotnictwa cywilnego oraz poprawienia warunków życia i pracy w tym sektorze [Decyzja Komisji UE 1990].

W Unii Europejskiej nastąpiła unifikacja prawa poprzez stworzenie jednolitych zasad prawnych. Termin „Prawa Wspólnot Europejskich”, zdaniem J. Galster i C. Mik, nie ma oficjalnej, traktatowej definicji. Jest to niezależny system prawny, na który składają się trzy rodzaje legislacji. Powszechnie uznaje się podział prawa wspólnotowego na prawo pierwotne, prawo wtórne oraz orzecznictwo. Te trzy rodzaje legislacji składają się na *acquis communautaire* [Galster, Mik 1995].

Podstawą prawną funkcjonowania wewnątrz krajowego transportu lotniczego jest krajowe prawo lotnicze [Januszkiewicz (red.) 1985]. Przewozy wewnątrz krajowe są wykonywane z reguły przez krajowych (narodowych) przewoźników, którzy często prowadzą również działalność międzynarodową.

2. Formalnoprawne zasady kształtowania konkurencji na polskim rynku transportu lotniczego

Zastosowanie zasad konkurencji do przedsiębiorstw transportu lotniczego jest szczegółowo omówione w Rozporządzeniu Rady nr 3975/87. Traktat Rzymski w art. 85–94 ustanowił podstawowe reguły konkurencji dla przedsiębiorstw publicznych i prywatnych. I. Szymajda wyróżnia trzy grupy reguł odnoszących się do:

- zbiorowych praktyk gospodarczych, które powodują albo mają na celu ograniczenie konkurencji,
- nadużywania pozycji dominującej, mającej na celu ograniczenie konkurencji,
- zniekształceń warunków konkurencji przez pomoc państwową, udzielaną poszczególnym przedsiębiorstwom lub dziedzinom przemysłu [Szymajda 2002].

Natomiast J. Walulik określił przesłanki regulacji konkurencji transportu lotniczego. Jego zdaniem konkurencja w międzynarodowym transporcie lotniczym napotyka stosunkowo mało obiektywnych przeszkód ograniczających możliwość jej występowania lub jej efektywność. Przeszkody na rynku transportu lotniczego wynikają przede wszystkim z natury prawnej i sprowadzają się do braku swobody obrotu gospodarczego [Walulik 2013].

E. Marciszewska analizuje problematykę „regulacji sektorowej”, gdyż rynek transportu lotniczego, tak jak i inne rynki, podlega regulacji horyzontalnej, obejmującej aspekty związane z systemem podatkowym, prawem pracy, prawem antymonopolowym itp. Teoria regulacji analizuje działanie regulatora z uwagi na interes ogólny, ze szczególnym uwzględnieniem korygowania niedoskonałości rynku, oraz działania związane z rolą regulatora w redystrybucji dochodu na rzecz określonej grupy interesu [Marciszewska 2014]. W literaturze światowej autorzy omawiają pojęcie teorii zawładnięcia. W.K. Viscusi i jego współpracownicy [Viscusi, Harrington, Vernon 2005] uważają, że pojęcie teorii zawładnięcia można odnieść także do rynku transportu lotniczego, gdyż niektórzy gracze rynkowi stanowią z reguły silną, dobrze zorganizowaną grupę, wymuszając na regulatorze określone działania.

Należy wskazać na dwa podejścia do problematyki regulacji rynku lotniczego. Państwa, które dysponują niewielkim potencjałem konkurencyjnym transportu lotniczego, identyfikują ten niedostatek jako przesłankę uzasadniającą w relacjach zagranicznych restrykcyjną politykę ekonomiczną, zapewniającą im korzyści równoważne z innymi państwami. Natomiast państwa, w których potencjał konkurencyjny jest znaczny, możliwość rozszerzenia własnego udziału w transporcie lotniczym upatrują we wprowadzeniu konkurencji. Ich sposób działania określa się jako liberalny.

Zadania i cele polityki państwa w odniesieniu do usług lotniczych, realizowane na płaszczyźnie ekonomicznej, nie mogą odbiegać od ogólnych zadań i celów polityki gospodarczej państwa. Najważniejszym celem ekonomicznej regulacji usług lotniczych jest ich optymalizacja. Dokonując jej oceny, bierze się pod uwagę:

- dostępność usług transportu lotniczego dla regionów,
- zapewnienie dostatecznej zdolności przewozowej,
- zapewnienie odpowiedniego standardu usług lotniczych w zakresie: bezpieczeństwa lotów, ciągłości lotów, punktualności oraz wygody podróżowania,
- ochrony interesów konsumentów w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za nienależyte wypełnienie zobowiązań i szkody w transporcie lotniczym,
- racjonalne (niezawyżone i niedyskryminacyjne) taryfy i warunki ich stosowania [Żylicz 2002].

Niezależnie od pierwszego celu państwo kieruje się w swojej polityce lotniczej także celem związanym z optymalizacją udziału w rynku międzynarodowym. Temu celowi M. Żylicz podporządkowuje cele cząstkowe:

- popieranie rozwoju działalności i zwiększenia konkurencyjności własnych przewoźników lotniczych, skierowanej na eksport ich usług oraz zmniejszenie wydatków na opłacanie usług obcych przewoźników wykonywanych na rzecz państwa,
- popieranie rozwoju sieci krajowych portów lotniczych i zwiększanie ich wykorzystania w obsłudze lotów międzynarodowych w konkurencji z innymi portami międzynarodowymi,
- kontrolowanie działalności obcych przedsiębiorstw lotniczych pod kątem zabezpieczenia interesów narodowego transportu lotniczego,
- czuwanie nad wypracowaniem dobrych warunków współpracy dla polskich przewoźników funkcjonujących na rynkach międzynarodowych [Żylicz 2002].

Cele polityki w zakresie usług lotniczych realizuje państwo, stosując różne formy działania i instrumenty prawne, które można ująć w poniższych kategoriach, ekonomicznych i społecznych:

- regulacja uczestnictwa w rynku według ICAO, obejmująca prawa podstawowe¹, jacy przewoźnicy i na jakich trasach mogą wykonywać określonego rodzaju loty i przewozy, oraz prawa pomocnicze – operacyjne szczegółowo określające dostęp do rynku, np. dostęp do infrastruktury lotniczej (drogi startowe, terminale, bramki), dostęp do slotów [Żylicz 2002],
- regulacja wykonywania usług odnosi się do przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów rynku transportu lotniczego. Do najważniejszych instrumentów należą: regulacja zdolności przewozowej, regulacja taryf, programów lotów i usług pomocniczych transportu lotniczego, np. skomputeryzowane systemy rezerwacji (CRS). Jej głównym celem jest niwelowanie niesprawności konkurencji lub jej skutków na krajowym i międzynarodowym rynku transportu lotniczego,
- bezpieczeństwo transportu lotniczego,
- obowiązek służby publicznej (PSO – *public service obligation*). Polega on na nałożeniu przez regulatora na przewoźnika lotniczego obowiązku obsługiwaną danej służby powietrznej na określonych zasadach,
- inne, np. odnoszące się do efektów zewnętrznych, ochrony praw pasażerów, ochrony środowiska [Walulik 2013].

Wewnętrzne prawo lotnicze krajów UE ma w zakresie regulacji transportu lotniczego znaczenie wtórne z uwagi na bezpośrednią harmonizację zagadnień na szczeblu Unii Europejskiej.

Role regulatora w odniesieniu do polskiego rynku transportu lotniczego pełni minister odpowiedzialny za transport oraz powołana ustawą instytucja – Urząd

¹ W ramach praw podstawowych wyróżnia się prawa trasowe, określające przebieg tras dla lotów i służb powietrznych lub punkty, pomiędzy którymi mogą one przebiegać.

Lotnictwa Cywilnego. Zadania i zakres kompetencji ministra jest określony ustawą Prawo lotnicze.

Ustawa określa narzędzia kontroli, narzędzia nadzoru finansowego oraz planowania. Wśród narzędzi planowania analizowana ustawa wymienia: plan generalny lotniska, plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz plany PAŻP.

Do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, powoływanego przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra, należą sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w ustawie Prawo lotnicze i innych aktach prawnych, a także sprawy związane z wykonywaniem funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie Prawo lotnicze, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych.

3. Pomoc publiczna jako element kształtowania konkurencji w transporcie lotniczym

Według S. Younga i A.V. Lowe'a wpływ państwa na rynek odbywa się za pomocą metod bezpośrednich i pośrednich, w wyniku których przedsiębiorstwa postępują inaczej, niż działałyby pod wpływem sił rynkowych [Markowski 1992]. Uważają oni, że celem polityki interwencjonizmu może być wpływ na działalność podmiotów sektora transportu lotniczego, w celu rozwoju konkurencji.

Komisja Europejska po raz pierwszy określiła zasady udzielania pomocy publicznej dla portów lotniczych i przewoźników w roku 1994 [Application of Arts. 92]. W 2005 r. zostały określone Wytyczne Wspólnoty w sprawie finansowania nowych portów lotniczych i linii lotniczych operujących z portów regionalnych².

Komisja Europejska uznała wszelką pomoc przyznaną przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, za niezgodną ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi³.

Możliwości przedmiotowego wsparcia określane zostały w punktach 74–75 i 79 Wytycznych wspólnotowych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych od grudnia 2005 r. (2005/C 312/01). Wytyczne dopuszczają jedynie możliwość dofinansowania dla przewoźników rozpoczynających działalność lotniczą do/z portów regionalnych (obsługujących poniżej 5 mln pasażerów rocznie) na nowych trasach lub na nowych połączeniach na

² Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, COM 2005 C312.

³ Kwestie pomocy publicznej regulowane są przez przepisy art. 36, 73, 86-89, 296 TWE.

danej trasie. W długim okresie dotowana trasa musi okazać się rentowna. Dofinansowanie może być udzielane wyłącznie na dodatkowe koszty związane z uruchamianiem połączenia (np. koszty promocji, marketingu i reklamy) i nie może dotyczyć kosztów operacyjnych ponoszonych przez przewoźników lotniczych. Okres udzielania pomocy nie może przekroczyć trzech lat, a w wyjątkowych przypadkach pięciu. Wysokość wsparcia nie może przekroczyć 50% wysokości kosztów kwalifikowanych poniesionych w ciągu tego roku, w całym okresie wypłacania pomocy – średnio 30% kosztów kwalifikowanych, i powinna ulegać obniżeniu w kolejnych latach. Tego typu pomoc musi być notyfikowana Komisji Europejskiej, a procedury dopłat powinny być jawne i niedyskryminacyjne. Pomoc na otwarcie nowej trasy nie może być przyznana, jeżeli istnieje równoległe połączenie pociągami dużych prędkości [Wytyczne wspólnotowe... 2005].

Dlatego też, zdaniem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, polityka UE w zakresie pomocy publicznej powinna być zrównoważona i odpowiedzialna nie tylko ekonomicznie, ale i społecznie oraz uwzględniać problemy i wyzwania rozwojowe poszczególnych regionów Unii Europejskiej. Jej działania powinny być ukierunkowane nie tylko w odniesieniu do prowadzenia działalności gospodarczej, lecz także powinny uwzględniać niwelowanie różnic w rozwoju pomiędzy poszczególnymi regionami oraz rynkami wewnętrznymi oraz zapewniać narzędzia niezbędne do zapewnienia dostępności usług transportu lotniczego wraz z systemem airport links. Zasady wsparcia publicznego powinny uwzględniać również prognozy ruchu lotniczego oraz mobilności w odniesieniu do krajowych rynków w różnej perspektywie czasowej, zagęszczenie sieci lotnisk na danym obszarze rynku lotniczego, a także realne potrzeby w zakresie dostępności połączeń lotniczych i zwiększenia przepustowości portów lotniczych, wraz z zagwarantowaniem wysokiej jakości świadczenia usług portów lotniczych o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa, zgodnym z interesem publicznym [Odpowiedź Prezesa UOKiK 2013].

W krajach Unii Europejskiej większość portów lotniczych, a w Polsce wszystkie, stanowią przedsiębiorstwa publiczne [Kociubiński 2012]. Obowiązujące od kwietnia 2014 r. reguły ustanowione przez Komisję Unii Europejskiej określają zasady wsparcia publicznego dla podmiotów lotniczych pod kątem zgodności z rynkiem wewnętrznym [Komunikat 2012; Kociubiński 2014]. Zarządy portów regionalnych, a pośrednio władze lokalne dążą do zachęcenia linii lotniczych do rozpoczęcia operacji do/z danego regionu. Dotyczy to zwłaszcza przewoźników niskokosztowych [Forsyth 2010]. Operacje do/z drugorzędnych (regionalnych) portów lotniczych położonych z reguły w dużej odległości od głównych ośrodków miejskich wiążą się z ryzykiem nieprzyciągnięcia liczby pasażerów wystarczającej do komercyjnego sukcesu trasy [Loddenberg 2004].

Jako że transport lotniczy stanowi narzędzie rozwoju regionalnego, a operujący z danego portu lotniczego przewoźnik nie tylko poprawia skomunikowanie obszaru (co jest szczególnie istotne w rejonach, z których znaczna liczba osób przebywa za granicą w celach zarobkowych), lecz także ma pozytywny wpływ na wzrost

gospodarczy i zatrudnienie, uzasadnia z perspektywy portu lotniczego i regionu stworzenie preferencyjnych warunków dla przewoźników oferujących największą liczbę połączeń do/z danego obszaru [Button 2004; Huderek-Głapska 2011; Lei, Papatheodorou, Szivas 2010].

4. Udział władz publicznych w strukturze własnościowej podmiotów lotniczych funkcjonujących na polskim rynku transportu lotniczego

Na przestrzeni kilkunastu lat obserwujemy proces wzrostu zaangażowania władz samorządowych w rozwój lokalnego rynku usług transportu lotniczego. Istnieje silna zależność pomiędzy rozwojem regionalnym, lokalnym a rozwojem portów lotniczych. Miastom zależy na rozwoju rynku usług lotniczych, a władze samorządowe często wspierają inicjatywy rozwoju infrastruktury lotniczej w regionie, np. Kielce, Radom, Gdynia.

Tabela 1. Struktura udziałowców w polskich portach lotniczych w 2015 r.

Port lotniczy	Forma prawna	Udziałowcy w %			
		Gmina	Region	Przedsiębiorstwa, stowarzyszenia	Ppl
Bydgoszcz	SA	22,62 – Bydgoszcz 0,05 – Toruń 0,01 – Inowrocław ~0,00 – Sicienko	68,50	1,20	7,62
Gdańsk	Sp. z o.o.	33,62 – Gdańsk 2,23 – Gdynia 2,19 – Sopot	32,89	0	29,09
Katowice	SA	4,89 – Katowice	34,87	42,48	17,30
Kraków	Sp. z o.o.	1,04 – Kraków 0,04 – Zabierzów	22,73	0	76,19
Lublin	SA	58,42 – Lublin 5,39 – Świdnik	36,19	0	0
Łódź	Sp. z o.o.	94,29 – Łódź	5,71	~0,00	0
Modlin	Sp. z o.o.	4,91 – Nowy Dwór Mazowiecki	30,37	34,43	30,39
Poznań	Sp. z o.o.	37,00 – Poznań	24,00	0	39,00
Rzeszów	Sp. z o.o.	0	53,78	0	46,22
Szczecin	Sp. z o.o.	33,39 – Szczecin 3,35 – Goleniów	13,52	0	49,74
Warszawa	PP	0	0	0	100,00
Wrocław	SA	49,15 – Wrocław	31,11	0	19,74
Zielona Góra	Sp. z o.o.	0	100	0	0

Źródło: opracowanie na podstawie materiałów wewnętrznych z portów lotniczych.

Oprócz posiadania przez podmioty publiczne udziałów lub akcji w portach lotniczych do najważniejszych, bezpośrednich instrumentów oddziaływania władz samorządowych na funkcjonowanie i rozwój regionalnych portów lotniczych można także zaliczyć:

- wpływanie na ożywienie regionu poprzez: pozyskiwanie nowych przewoźników, wspieranie rozwoju siatki połączeń;
- promocję portu lotniczego jako tzw. okna na świat;
- promocję regionu poprzez transport lotniczy;
- finansowanie i współfinansowanie inwestycji infrastrukturalnych w portach lotniczych.

Obok zaangażowania kapitałowego instytucje publiczne wspierają i mają wpływ na kształtowanie atrakcyjności siatki połączeń lotniczych. Ta atrakcyjność jest wypadkową kilku czynników, m.in. atrakcyjności gospodarczej, inwestycyjnej, turystycznej regionu.

W odniesieniu do PLL LOT – przewoźnik ten do roku 1991 funkcjonował na podstawie ustawy z dnia 3 grudnia 1984 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Linie Lotnicze LOT [Ustawa z 3 grudnia 1984]. Na początku lat 90. XX w. nastąpiła prywatyzacja przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT, w oparciu o ustawę o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [Ustawa z 13 lipca 1990]. W wyniku aktów prawnych polski przewoźnik zaczął funkcjonować jako spółka prawa handlowego, gdzie Skarb Państwa reprezentował Minister Transportu i Gospodarki Morskiej posiadający min. 51% akcji. W maju 2013 r. Sejm RP uchylił ustawę z dnia 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT [Ustawa z 10 maja 2013].

Resort skarbu, przygotowując zmianę przepisów, argumentował, że ustawowy nakaz zachowania co najmniej 51% akcji LOT „przekładał się na mniejsze zainteresowanie potencjalnych inwestorów”. Zgodnie z przyjętą ustawą z 2013 r. przyszłe decyzje właścicielskie będą nadal podlegały m.in. ograniczeniom prawa unijnego. W uzasadnieniu do projektu ustawy podkreślono, że wymogi odnoszące się do struktury własności i kontroli unijnych przewoźników lotniczych zostały uregulowane na poziomie unijnym w dniu 24 września 2008 r.

Według Ministerstwa Skarbu Państwa Komisja Europejska doprecyzowała zapis stanowiący kryterium struktury własności. Będzie ono spełnione wówczas, jeżeli przynajmniej 50% plus jedna akcja będą w posiadaniu państwa członkowskiego UE. Pozostałe akcje mogą być w posiadaniu inwestorów z państw trzecich. Jednocześnie uchylenie obecnej ustawy o PLL LOT nie oznacza automatycznej utraty przez Skarb Państwa możliwości sprawowania skutecznej kontroli w spółce.

W roku 2015 kapitał Spółki wynosił 327 mln zł, a akcjonariuszami oprócz Skarbu Państwa (99,82% akcji) są: TFS Silesia (0,144% akcji) oraz pracownicy posiadający 0,036% akcji [www.lot.com].

PLL LOT jest organizacją zbyt małą, by konkurować z wielkimi przewoźnikami, np. Lufthansą, Air France-KLM, Emirates czy Qatar; już w roku 2013 główni

gracze tego rynku oferowali z warszawskiego lotniska większą podaż swoich usług niż krajowy przewoźnik. Głównym zadaniem dla PLL LOT wydaje się obsługa niszowych rynków europejskich, dowiezienie pasażerów do hubów przewoźników sojuszu Star Alliance. Problemem jest jednak konkurowanie z własnym, głównym partnerem, czyli z Lufthansą. Linia ta otworzyła połączenia do swoich hubów prawie ze wszystkich polskich portów regionalnych, skutecznie odbierając pasażerów LOT-owi. Niestety, praktycznie bez walki oddano te połączenia, nie wykorzystując przywilejów wynikających z członkostwa w tym samym sojuszu. Ponadto należałoby określić długookresową strategię rozwoju przedsiębiorstwa, a przede wszystkim dokonać dokładnej analizy potrzeb potencjalnych pasażerów oraz stworzyć umiejętność elastycznego dostosowywania się do zachodzących zmian rynkowych.

5. Zakończenie

Konkurencja jest procesem rywalizacji podmiotów funkcjonujących na rynku. Przedsiębiorstwa transportu lotniczego, realizując określone w strategii cele, dążą do zwiększenia udziału w rynku, zwiększenia przychodów, rozszerzenia atrakcyjności oferowanych usług. Jednak rynek transportu lotniczego nie jest doskonale konkurencyjny, oferowane usługi i specyfika tego rynku sprawiają, iż możemy tutaj mówić o konkurencji monopolistycznej.

Istotną rolę w funkcjonowaniu rynku odgrywa państwo, z jednej strony wpływając (ingerując) na procesy gospodarowania, ale z drugiej – pomagając słabym podmiotom w wejściu na rynek, podmiotom, które oferują usługi niszowe. Zatem w odniesieniu do kształtowania konkurencji na polskim rynku transportu lotniczego rolę państwa można rozpatrywać na trzech płaszczyznach:

- polityki ustawodawczej, określającej ramy zasady formalnoprawne funkcjonowania przedsiębiorstw lotniczych,
- pomocy publicznej dla podmiotów otwierających nowe połączenia lotnicze, w odniesieniu do budowy portów lotniczych, na podstawie wytycznych Komisji Europejskiej,
- zaangażowania pośredniego i bezpośredniego w funkcjonowanie podmiotów funkcjonujących w transporcie lotniczym, m.in. udział instytucji publicznych w strukturze własnościowej, realizowanie inwestycji infrastrukturalnych i lotniczych.

Literatura

- Application of Arts. 92 and 93 of the EC Treaty and Art. 61 of the EEA agreement to State aids in the aviation sector, OJ 94/C 350/07.
- Button K., 2004, *Wings Across Europe. Towards an Efficient European Air Transport System*, Aldershot.

Decyzja Komisji z 30 lipca 1990 r. 90/449/EEC.

Forsyth P., 2010, *Competition between major and secondary airports: implications for pricing, regulation and welfare*, [w:] *Airport Competition. The European Experience*, eds. P. Forsyth, D. Gillen, J. Müller, H.M. Niemeier, Farnham.

Galster J., Mik C., 1995, *Podstawy europejskiego prawa wspólnotowego – zarys wykładu*, Comer, Toruń.

Huderek-Glaska S., 2011, *Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu*, [w:] *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*, red. M. Rekowski, Wyd. UE, Poznań.

ICAO, 2004, *Manual on the Regulation of International Air Transport*, (Doc9626).

Januszkiewicz W. (red.), 1985, *Transport i spedycja lotnicza. Ekonomika organizacja technologia*, WKiŁ, Warszawa.

Kociubiński J., 2012, *Szczególne kategorie przedsiębiorstw w europejskim prawie konkurencji*, *Palestra*, nr 5–6 (57).

Kociubiński J., 2014, *Polityka wobec finansowania budowy i działalności regionalnych portów lotniczych w kontekście prawa pomocy publicznej UE. Rola dla parlamentów krajowych?*, [w:] *Krajowy parlament jako instytucjonalny uczestnik sektorów sieciowych*, red. M. Szydło, W. Szydło, Oficyna Prawnicza, Wrocław.

Komunikat 2012. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Unowocześnienie unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa, COM(2012)0209 final, pkt 8 i 12.

Lei Z., Papatheodorou A., Szivas E., 2010, *The effect of low-cost carriers on regional airports' revenue: evidence from the UK*, [w:] *Airport Competition. The European Experience*, eds. P. Forsyth, D. Gillen, J. Müller, H.M. Niemeier, Farnham.

Loddenberg A., 2004, *Report on Ryanair*, London.

Marciszewska E., 2014, *Rola regulatorów w kształtowaniu podstaw funkcjonowania i rozwoju transportu lotniczego*, *Logistyka*, nr 2.

Markowski K., 1992, *Rola państwa w gospodarce rynkowej*, PWE, Warszawa.

Odpowiedź Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w sprawie wytycznych dla przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE, pismo z dnia 18 października 2013 r.

Szymajda I., 2002, *Konkurencja w transporcie lotniczym. Prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Liber, Warszawa.

Ustawa z dnia 10 maja 2013 r. o uchyleniu ustawy o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT, DzU 2013, poz. 778.

Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, DzU 1990, nr 51, poz. 298, i DzU 1991, nr 60, poz. 253.

Ustawa z dnia 3 grudnia 1984 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Linie Lotnicze LOT, DzU 1984, nr 55, poz. 281.

Viscusi W.K., Harrington J.E., Vernon J.M., 2005, *Economics of Regulation and Antitrust*, Cambridge.

Walulik J., 2013, *Reforma regulacyjna. Przykład transportu lotniczego*, Instytut Wydawniczy EuroPrawo, Warszawa.

www.lot.com.pl (15.02.2015)

Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych, COM 2005 C312.

Żylicz M., 2002, *Prawo lotnicze. Międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa.