

Ekonomia

# Pasażerski transport lotniczy w Unii Europejskiej

## Wyzwania rynkowe

Renata Pisarek-Bartoszewska



# **Pasażerski transport lotniczy w Unii Europejskiej**

Wyzwania rynkowe



WYDAWNICTWO  
UNIWERSYTETU  
ŁÓDZKIEGO

Ekonomia

# **Pasażerski transport lotniczy w Unii Europejskiej**

Wyzwania rynkowe

Renata Pisarek-Bartoszewska

Renata Pisarek-Bartoszewska – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny  
Katedra Analizy i Strategii Przedsiębiorstwa, 90-214 Łódź, ul. Rewolucji 1905 r. nr 37  
ORCID: 0000-0001-5745-4407

RECENZENT

*Zbigniew Grzymała*

REDAKTOR INICJUJĄCY

*Beata Koźniewska*

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

*Krzysztof Lindstedt*

SKŁAD I ŁAMANIE

*AGENT PR*

KOREKTA TECHNICZNA

*Leonora Gralka*

PROJEKT OKŁADKI

*Agencja Reklamowa efektoro.pl*

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/anyaberkut

© Copyright by Renata Pisarek-Bartoszewska, Łódź 2020  
© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2020

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego  
Wydanie I. W.09722.19.0.M

Ark. wyd. 11,0; ark. druk. 12,5

ISBN 978-83-8220-044-7  
e-ISBN 978-83-8220-045-4

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego  
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8  
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl  
e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl  
tel. 42 665 58 63

# Spis treści

Wykaz skrótów	7
Wstęp	9
Rozdział 1	
<b>Transport lotniczy w ujęciu koncepcji teoretycznych</b>	<b>13</b>
1.1. Zarys teoretycznych koncepcji konkurencji w ekonomii	13
1.2. Regulacja, deregulacja i liberalizacja transportu w teorii ekonomii	17
1.3. Transport lotniczy w świetle teorii rynków spornych	23
Rozdział 2	
<b>Liberalizacja i deregulacja transportu lotniczego</b>	<b>29</b>
2.1. Międzynarodowe regulacje sektora lotniczego	29
2.2. Deregulacja lotnictwa w USA jako impuls zmian w Europie	36
2.3. Proces liberalizacji transportu lotniczego w krajach UE	41
2.4. Integracja i regulacja transportu lotniczego w UE	46
2.5. Polityka transportowa UE wobec państw trzecich	48
2.6. Liberalizacja rynku lotniczego pomiędzy UE a USA	51
Rozdział 3	
<b>Ekonomiczna charakterystyka sektora pasażerskiego transportu lotniczego</b>	<b>57</b>
3.1. Rola i struktura lotnictwa cywilnego	57
3.2. Elastyczność popytu na usługę pasażerskich przewozów lotniczych	59
3.3. Podaż usług pasażerskiego transportu lotniczego – struktura i liderzy rynku	62
3.4. Koszty i przychody działalności przedsiębiorstw transportu lotniczego	67
3.5. Jakość usług lotniczych jako element kształtowania przewagi konkurencyjnej	69
3.6. Strategie linii lotniczych na rynku pasażerskich przewozów powietrznych	74

## 6 Spis treści

### Rozdział 4

<b>Infrastrukturalne i instytucjonalne uwarunkowania sektora lotniczego</b>	<b>83</b>
4.1. Infrastruktura transportu lotniczego i jej funkcje	83
4.2. Najwięksi producenci samolotów pasażerskich	86
4.3. Międzynarodowe organizacje pasażerskiego transportu lotniczego	89
4.4. Globalne sojusze linii lotniczych jako forma aliansu strategicznego	92

### Rozdział 5

<b>Sektor pasażerskich przewozów lotniczych w UE</b>	<b>103</b>
5.1. Zmiany struktury rynku pasażerskich przewozów lotniczych w UE	103
5.2. Konsolidacja przewoźników UE. Fuzje, przejęcia, holdingi i <i>joint ventures</i>	111
5.3. Porty lotnicze UE na tle rozwoju infrastruktury lotniczej w Europie	117
5.4. Transport lotniczy UE w świetle tendencji globalnych i prognoz ruchu	121

### Rozdział 6

<b>Wpływ wybranych czynników egzogenicznych na funkcjonowanie transportu lotniczego</b>	<b>127</b>
6.1. Zależność popytu na przewozy lotnicze od koniunktury gospodarczej	127
6.2. Wpływ cen ropy naftowej na sektor lotniczy	133
6.3. Ekonomiczne konsekwencje wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull w 2010 roku dla sektora lotniczego	148
6.4. Skutki pandemii światowych dla lotniczych przewozów pasażerskich	157
6.5. Ryzyko polityczne i zagrożenie terroryzmem a transport lotniczy	166

Zakończenie	181
-------------	-----

Bibliografia	185
--------------	-----

Wykaz tabel	195
-------------	-----

Wykaz wykresów	197
----------------	-----

Wykaz rysunków	199
----------------	-----

# Wykaz skrótów

ACI	– Airports Council International (Międzynarodowa Rada Portów Lotniczych)
AEA	– Association of European Airlines (Zrzeszenie Europejskich Linii Lotniczych)
AMS	– Port lotniczy Amsterdam
ANSP	– Air Navigation Service Provider (Instytucje Służby Żeglugi Powietrznej)
ASK	– Available Seat Kilometres (Dostępne pasażerokilometry)
ATA	– Air Transport Association (Stowarzyszenie Transportu Powietrznego)
ATCS	– Air Traffic Control Service (Kontrolerzy Ruchu Lotniczego)
ATM	– Air Traffic Management (Zarządzanie Ruchem Lotniczym)
CAB	– Civil Aeronautics Board (Izba Lotnictwa Cywilnego)
CDG	– Port Lotniczy Paryż Charles de Gaulle
CR	– Concentration Ratio (Wskaźnik koncentracji)
DUS	– Port Lotniczy Dusseldorf
ECAA	– European Common Aviation Area (Wspólny Europejski Obszar Lotniczy)
EFTA	– European Free Trade Association (Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu)
ELFAA	– European Low Fares Airline Association (Zrzeszenie Europejskich Niskokosztowych Linii Lotniczych)
ERA	– European Regions Airline Association (Zrzeszenie Europejskich Regionalnych Linii Lotniczych)
EUROCONTROL	– European Organization for the Safety of Air Navigation (Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej)
ETS	– Europejski Trybunał Sprawiedliwości
EWG	– Europejska Wspólnota Gospodarcza
FRA	– Port Lotniczy Frankfurt
GATT	– General Agreement on Tariffs and Trade (Układ Ogólny w Sprawie Cel i Handlu)



GDS	– Globalne Systemy Dystrybucyjne
IACA-charters	– International Air Carrier Association (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Czarterowych)
IAG	– International Airlines Group (Międzynarodowa Grupa Lotnicza)
IATA	– International Air Transport Association (Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych)
ICAO	– International Civil Aviation Organization (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)
IEA	– International Energy Agency (Międzynarodowa Agencja Energetyczna)
ILO	– International Labour Organisation (Międzynarodowa Organizacja Pracy)
ILS	– Instrument Landing System (Radiowy System Nawigacyjny)
IST	– Port Lotniczy Stambuł
LCC	– Low Cost Carriers (Niskokosztowe linie lotnicze)
LGW	– Port Lotniczy Londyn Gatwick
LHR	– Port Lotniczy Londyn Heathrow
MAD	– Port Lotniczy Madryt
MFW	– International Monetary Fund (Międzynarodowy Fundusz Walutowy)
MLS	– Microwave Landing System (Mikrofalowy System Lądowania)
NASA	– National Aeronautics and Space Administration (Amerykańska Agencja Aeronautyki)
OECD	– Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
ONZ	– Organizacja Narodów Zjednoczonych
ORY	– Port Lotniczy Paryż Orly
PKB	– Produkt Krajowy Brutto
RESA	– Runway and Safety Area (Zabezpieczenie końca drogi startowej)
ROIC	– Return on Invested Capital (Stopa Zwrotu z Zainwestowanego Kapitału)
RPK	– Revenue Passenger Kilometres (Przychód w pasażerokilometrach)
RTK	– Revenue Tonne Kilometres (Przychód w tonokilometrach)
RTM	– Port Lotniczy Rotterdam
SARS	– Severe Acute Respiratory Syndrome (Ciężki Ostry Zespół Oddechowy)
SAS	– Scandinavian Airline System (Skandynawskie Linie Lotnicze)
SES	– Single European Sky (Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna)
SESAR	– Single European Sky ATM Research
UE	– Unia Europejska
VAAC	– London Volcanic Ash Advisory Center (Londyńskie Centrum Doradcze ds. Pyłu Wulkanicznego)
WTO	– World Tourism Organization (Światowa Organizacja Turystyki)

# Wstęp

Sektor pasażerskich przewozów lotniczych odgrywa istotną rolę w gospodarce, stanowiąc jeden z filarów globalizacji. Integruje rynki i zapewnia usługę relatywnie najszybszego przemieszczania się, w szczególności na długich trasach. Rozwijają się dynamicznie m.in. wskutek deregulacji transportu lotniczego, związanej z pojęciem liberalizacji<sup>1</sup>, a także dzięki postępowi technicznemu i wzrostowi gospodarczemu. Transport lotniczy, będący częścią systemu transportowego, ma również znaczenie dla rozwoju lokalnego i regionalnego, generując wiele efektów społeczno-ekonomicznych<sup>2</sup>.

Niniejsza książka, składająca się z sześciu rozdziałów, jest zwartym opracowaniem, mającym na celu charakterystykę tego sektora oraz identyfikację zmian na rynku pasażerskich przewozów lotniczych Unii Europejskiej (w tym strukturalnych po stronie podaży i popytu), które są wynikiem procesu liberalizacji<sup>3</sup>, stosowanych strategii rynkowych oraz wzrostu roli czynników egzogenicznych. W zawartych tu rozważaniach zwrócono uwagę na wpływ na rynek lotniczy UE wydarzeń i czynników zewnętrznych, takich jak: koniunktura gospodarcza, ceny ropy naftowej, klęski żywiołowe, epidemie, ryzyko polityczne, wojny i ataki terrorystyczne. Przeprowadzone badania zostały skonfrontowane z koncepcjami teoretycznymi, m.in. z teorią konkurencji oraz teorią rynków spornych. Analizowano: 1) okres od początku liberalizacji, której efekty były widoczne w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, 2) pierwsze piętnastoletie XXI wieku, a także 3) początek roku 2016 – ze względu na dostępność danych.

W pierwszym rozdziale omówiono teoretyczne aspekty konkurencji, regulacji, deregulacji oraz liberalizacji. Zaprezentowano rozważania dotyczące transportu lotniczego w świetle teorii rynków spornych (*contestable markets theory*)<sup>4</sup>.

- 
- 1 Zob. D.I.R. Abeyratne, *Aviation in Crisis*, Ashgate Publishing, Aldershot 2004, s. 59.
  - 2 Zob. *Air Transport Drives Economic and Social Progress. The Economic & Social Benefits of Air Transport*, Air Transport Action Group, Geneva 2005, s. 4.
  - 3 Zob. D.P. Bourqui, *L'accès Au Marche Unique du Transport Aerien dans l'Union Europeenne*, Helbing Lichtenhahn Verlag, Bale 2006, s. 301.
  - 4 Zob. W.J. Baumol, *Contestable markets. An uprising in the theory of industrial structure*, „American Economic Review” 1982, vol. 72, s. 1–15; V.H. Amavilah, *Baumol, Panzar, and*

W książce tej ujęto sektor lotniczy w UE w kategoriach rynku kontestowanego, wykorzystując analizę czasową i podejmując refleksję na temat aktualnej sytuacji rynkowej.

Rozdział drugi przedstawia międzynarodowe regulacje dotyczące transportu lotniczego, a także proces deregulacji w Stanach Zjednoczonych jako impuls zmian w Europie. Zaprezentowano genezę i proces liberalizacji transportu lotniczego w UE – w kolejnych pakietach znoszących bariery rynkowe – a także metody integracji rynku i regulacji jego funkcjonowania. Przedstawiono ponadto relacje UE z krajami trzecimi w zakresie transportu lotniczego oraz proces liberalizacji rynku transatlantyckiego z USA. Omówiono również politykę UE dotyczącą dalszego rozwoju transportu lotniczego.

Trzeci rozdział prezentuje ekonomiczną charakterystykę sektora transportu lotniczego. Przedstawiono strukturę lotnictwa cywilnego i jego rolę w gospodarce. Omówiono wartość cenową i dochodową elastyczności popytu na transport powietrzny. Przeanalizowano podaż transportu lotniczego na świecie, strukturę i liderów rynku oraz dynamikę jego rozwoju na przestrzeni lat. Przedstawiono strukturę kosztów i przychodów działalności lotniczej. Omówiono zagadnienie jakości usług lotniczych w kontekście kształtowania przewagi konkurencyjnej, a także rodzaje strategii stosowanych na rynku linii lotniczych, w tym: dyferencjacji, przywództwa kosztowego oraz hybrydowych.

Rozdział czwarty przybliży infrastrukturalne i instytucjonalne uwarunkowania sektora lotniczego oraz jego funkcjonowanie w wymiarze globalnym. Przedstawiono charakterystykę infrastruktury lotniczej oraz użytkowanych samolotów pasażerskich. Zaprezentowano największe sojusze lotnicze jako formę aliansu strategicznego, a ponadto ich znaczenie i ewolucję na przestrzeni lat. Omówiono zagadnienie osiągnięcia przez linie lotnicze efektu skali, a także korzyści ekonomii zakresu i zagęszczenia.

Piąty rozdział zawiera opis badania rynkowych zmian strukturalnych, które miały miejsce w wyniku liberalizacji sektora pasażerskich przewozów powietrznych w całej UE. Przeanalizowano w nim również dynamikę ruchu lotniczego. Opisany został proces wzrostu konkurencji, który miał miejsce w wyniku powstania nowej kategorii przewoźników, tzw. niskokosztowych. Następnie omówiono proces konsolidacji, który dotyczy głównie sieciowych linii lotniczych, a pojawił się w wyniku bankructw, fuzji, przejęć, powstawania holdingów oraz porozumień *joint ventures*. Przedstawiono rozwój i znaczenie portów lotniczych UE na tle sytuacji Europy i występującą nadpodaż infrastruktury punktowej (na przykładzie Hiszpanii). Przeanalizowano także sytuację transportu powietrznego wobec tendencji globalnych i turystyki międzynarodowej oraz prognozy wzrostu ruchu lotniczego.

W szóstym rozdziale omówiono badanie wpływu czynników zewnętrznych na funkcjonowanie sektora pasażerskich przewozów lotniczych. Opisano zależność popytu efektywnego na przewozy lotnicze od koniunktury gospodarczej. Przeanalizowano wpływ cen ropy naftowej na rentowność sektora lotniczego na przestrzeni lat, a także innowacje produktowe oraz organizacyjne mające na celu ograniczenie zużycia paliwa jako dominującego składnika kosztów. Przedstawiono ekonomiczne konsekwencje wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull na Islandii w roku 2010 dla sektora lotniczego i częściowego lub całkowitego zamknięcia przestrzeni powietrznej w krajach UE. Omówiono skutki pandemii światowych, takich jak: SARS, wirusy grypy, Ebola i Zika dla lotniczych przewozów pasażerskich, zarówno w kontekście spadku liczby pasażerów, jak również podjętych działań organizacyjnych. Przeanalizowano ponadto nabierający na znaczeniu czynnik ryzyka politycznego, w postaci rewolucji, zamieszek i wojen, m.in. Arabskiej Wiosny Ludów i wojny na Ukrainie, a także ataków terrorystycznych – począwszy od 11 września 2001 roku, aż do zamachu w porcie lotniczym w Brukseli w roku 2016 – oraz wpływ tych wydarzeń na poniesione przez sektor lotniczy straty finansowe i konieczne zmiany organizacyjne w prowadzonej działalności.

W niniejszej książce przeanalizowano zagadnienia dotyczące modelu konkurencji, barier wejścia na rynek i wyjścia z rynku pasażerskich przewozów lotniczych oraz kwestii ekonomii skali i ekonomii zakresu. Przedstawiono zmiany, które zaszły w sektorze pasażerskich przewozów lotniczych. Wskazano czynniki konkurencyjności przewoźników oraz portów lotniczych na zliberalizowanym rynku. Określono efektywność strategii rynkowych stosowanych w sektorze lotniczym. Wyniki przeprowadzonych badań mogą posłużyć optymalizacji działalności lotniczej w zakresie zarówno przewoźników lotniczych, jak i portów lotniczych. Książka ta pozwala ponadto – dzięki dokonaniu porównań i uchwyceniu prawidłowości zachodzących w UE – na wyciągnięcie wielu wniosków i sformułowanie zaleceń dla rynku lotnictwa cywilnego.

## Rozdział 1

# Transport lotniczy w ujęciu koncepcji teoretycznych

### 1.1. Zarys teoretycznych koncepcji konkurencji w ekonomii

Terminem „konkurencja”, pochodzącym od łacińskiego słowa *concurrere*, które oznacza „biec razem”, określa się „współzawodnictwo wielu jednostek lub grup o osiągnięcie tego samego celu”<sup>1</sup>. W ujęciu ekonomicznym konkurencja oznacza rywalizację rynkową pomiędzy różnymi podmiotami. Jest najskuteczniejszą siłą determinującą rozwój produkcji dóbr lub świadczenia usług, a także poziom cen i dochodów. Umożliwia alokację ograniczonych zasobów w sposób efektywny, służy poszukiwaniu racjonalności gospodarowania i przewag konkurencyjnych. Skłania również do przyjęcia organizacji marketingowej przedsiębiorstwa, by poprzez jak najlepsze zaspokajanie potrzeb konsumentów, zgodne z ich preferencjami, maksymalizować zysk dzięki zwiększeniu sprzedaży. Mechanizm konkurencji jest warunkiem koniecznym efektywnego funkcjonowania rynku, co przekłada się na wzrost gospodarczy oraz korzyści osiągane przez konsumentów.

Postrzeganie konkurencji w teorii ekonomii ulegało zmianie wraz z ewolucją gospodarki. Była traktowana jako stan, proces, wiązano ją z rywalizacją cenową lub innowacyjną<sup>2</sup>. Koncepcje rywalizacji rynkowej były znane już w Oświeceniu, ale dopiero klasycy ekonomii, tacy jak: D. Ricardo, J.S. Mill, T. Malthus, a przede wszystkim A. Smith, nadali temu pojęciu status kategorii ekonomicznej. Przedstawiciele szkoły klasycznej hołdowali idei samodostosowującej się natury wolnego rynku za pomocą „niewidzialnej ręki”. Cena naturalna, zapewniająca pokrycie kosztów przedsiębiorcy i minimalny zysk, zostaje ustalona w długim okresie w wyniku wolnej rywalizacji podmiotów dążących do maksymalizacji własnych korzyści w myśl idei *homo oeconomicus*.

- 1 D. Hildebrand, *The Role of Economic Analysis in the EC Competition Rules*, Wolters Kluwer, Bedfordshire 2009, s. 101; O. Melnyk, I. Yaskal, *Theoretical approaches to concept of competition and competitiveness*, „Ecoforum” 2013, vol. 2, issue 2, s. 8–10; G. Rosa, *Konkurencja na rynku usług transportowych*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 13.
- 2 Zob. G. Rosa, *Usługi transportowe. Rynek – konkurencja – marketing*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006, s. 74.

Konkurencję wiązano z występowaniem dużej liczby sprzedawców, dobrze poinformowanych o warunkach rynkowych i mających możliwości realokacji zasobów między sektorami. Uważano, że jedynie wolny rynek i konkurencja warunkują efektywną alokację zasobów w gospodarce, a państwo nie powinno ingerować w działalność podmiotów prywatnych<sup>3</sup>. Neoklasyczna szkoła ekonomii ukształtowała pojęcie „konkurencji doskonałej” jako stanu i określonej struktury układu rynkowego. A. Cournot zwrócił uwagę na możliwość zaobserwowania zróżnicowanych form rynku i związanych z nimi modeli konkurencji w zależności od znajdującej się na nim liczby sprzedawców.

**Tabela 1.1.** Modele konkurencji w gospodarce rynkowej

Wyszczególnienie	Monopol	Oligopol	Konkurencja monopolistyczna	Konkurencja doskonała
Liczba przedsiębiorstw	Jeden	Kilku	Wielu	Bardzo wielu
Wielkość rynku	Duża lub mała	Duża	Raczej mała	Mała
Zróżnicowanie produktów	Brak bliskich substytutów, unikatowe	Identyczne, standardowe lub zróżnicowane	Niewielkie różnice, bliskie substytuty	Jednorodne
Bariery wejścia na rynek	Wysokie	Wysokie	Dość niskie	Niskie
Wpływ producentów na cenę	Brak konkurencji cenowej	Znaczny, ograniczony współzależnością cenową	Znaczny, zależny od zróżnicowania produktu i liczby konkurentów	Brak wpływu
Metody konkurencji	Brak konkurencji	Poza cenowe: jakość, udogodnienia, różnicowanie produktu	Poza cenowe: jakość, udogodnienia, promocja itp.	Cenowa
Informacja rynkowa	Duża	Kupujący mogą lub nie być poinformowani, wysoki stopień nieprzejrzystości	Ograniczona, wysoki stopień nieprzejrzystości	Pełna

**Źródło:** opracowanie własne na podstawie M. Grzebyk, Z. Kryński, *Konkurencja i konkurencyjność przedsiębiorstw. Ujęcie teoretyczne*, [w:] M.G. Woźniak (red.), *Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Uwarunkowania sprawnego działania w przedsiębiorstwie i regionie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2011, s. 109.

3 Zob. G. Maniak, *Konkurencja i konkurencyjność w badaniach współczesnej ekonomii*, [w:] D. Kopycińska (red.), *Regulacyjna rola państwa we współczesnej gospodarce*, Printgroup, Szczecin 2006, s. 151–152.

Idea konkurencji doskonałej, którą podobnie postrzegali A. Marshall, tworząc teorię osiągnięcia równowagi ogólnej na rynku, odwołuje się do koncepcji wolnego rynku sformułowanej przez A. Smitha. Oznacza dużą liczbę podmiotów na rynku, wysoki stopień homogeniczności produktów, swobodę wejścia i wyjścia z sektora, maksymalizację zysku jako główny cel działalności gospodarczej. Neoklasycy uzupełniają ją o dwa dodatkowe czynniki: doskonałą mobilność i podzielność czynników produkcji oraz pełną wiedzę podmiotów o rynku. Trudne do osiągnięcia w rzeczywistości gospodarczej pojęcie konkurencji doskonałej podlegało szerokiej krytyce. Wspomniany A. Cournot podejmował problem polityki cen w warunkach monopolu. Dopiero w latach dwudziestych XX wieku podjęto się zbadania pośrednich struktur rynkowych, znajdujących się pomiędzy konkurencją doskonałą a czystym monopolem, jakie stanowią konkurencja monopolistyczna i oligopol.

**Tabela 1.2.** Wybrane ujęcia konkurencji w myśli ekonomicznej

Autorzy i rodzaj podejścia	Charakterystyka konkurencji
<b>Behawioralne</b> (A. Smith, M. Porter)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- identyfikacja strategii zachowań konkurujących podmiotów</li> <li>- każda jednostka dąży do maksymalizacji korzyści własnej</li> <li>- motywowanie w celu zapewnienia konkurencyjności</li> </ul>
<b>Strukturalne</b> (A. Cournot, J. Robinson, E. Chamberlain)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bezosobowy mechanizm rynkowy nie zależy od działań poszczególnych osób i podmiotów gospodarczych</li> <li>- tylko struktura rynku i warunki funkcjonowania mają znaczenie</li> <li>- traktowana jako mechanizm regulacji produkcji poprzez międzybranżową migrację czynników wytwórczych</li> </ul>
<b>Funkcjonalne</b> (J. Schumpeter, F. Hayek)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- postrzegana jako czynnik wzrostu gospodarczego, efekt orientowania przedsiębiorstw na wprowadzenie innowacyjnych strategii rozwoju</li> <li>- aby konkurować na rynku, podmioty muszą ograniczyć koszty produkcji i oferować konsumentom nowe produkty dla zaspokojenia rosnącego popytu</li> </ul>

**Źródło:** opracowanie własne na podstawie O. Melnyk, I. Yaskal, *Theoretical approaches to concept of competition and competitiveness*, „Ecoforum” 2013, vol. 2, issue 2, s. 8–12.

W praktyce gospodarczej zaobserwowano, że odejście od wolnej doskonałej konkurencji, poprzez zmniejszenie liczby przedsiębiorstw i większą koncentrację podaży, wpływa na poziom cen rynkowych, stwarzając możliwości zwiększenia zysków. W pracach J. Robinson dotyczących struktury rynku niedoskonałej konkurencji podkreślono możliwość konkurowania za pomocą innych niż cena sposobów oraz zindywidualizowanego podejścia. Warto wspomnieć o koncepcji konkurencji zdolnej do działania J.M. Clarka, według którego kluczowe są dynamiczne procesy konkurowania i różnicowanie warunków podaży. Harwardzka szkoła ekonomii prowadziła badania nad współzależnościami między strukturami, zachowaniami i efektami rynkowymi. J. Bain sugerował, że w branżach o wysokim stopniu

koncentracji ceny kształtują się na poziomie niższym od progu maksymalizacji zysków, co zniechęca potencjalnych konkurentów do wejścia do sektora<sup>4</sup>.

Ekonomia ewolucyjna, odwołująca się do teorii doboru naturalnego poprzez analogię do darwinowskiej walki o przetrwanie, traktuje procesy konkurencji jako szczególnie dynamiczne, nie analizując stanów równowagi. Odrzuca przy tym założenie konkurencji doskonałej oraz pełnej racjonalności podmiotów gospodarujących na rzecz stworzonej przez H. Simona koncepcji ograniczonej racjonalności, głosząc, że dla przetrwania na rynku nie jest konieczne dążenie do maksymalizacji zysku, a jedynie uzyskanie satysfakcjonującego wyniku finansowego. Analizując procesy gospodarowania w długim okresie, postrzegano fakt istnienia różnic w kontekście siły rynkowej przedsiębiorstw jako zjawisko permanentne i nieusuwalne w praktyce. Traktowano istnienie nieograniczonego dostępu do rynku jako warunek umożliwiający uzyskanie przejściowych przewag nad konkurentami, a wszelkie bariery dostępu do rynku uznawano za negatywne przesłanki ograniczenia konkurencji<sup>5</sup>.

Ekonomia instytucjonalna koncentruje się na zagrożeniach wynikających z mechanizmu konkurencji, dostrzegając potrzebę roli państwa w usuwaniu lub łagodzeniu jej skutków oraz prowadzeniu polityki przeciwdziałania nierównościom powstającym w wyniku działania siły rynkowej. Przyjęto pogląd, że zadaniem polityki konkurencji powinno być korygowanie nierówności układu sił rynkowych. J.K. Galbraith traktuje konkurencję jako mechanizm gospodarki, w którym każda aktywność wypierana jest przez siłę przeciwważącą, będącą samorodnym czynnikiem regulacyjnym. Posługuje się przykładami korporacji, związków zawodowych oraz ingerującym w gospodarkę działaniem państwa<sup>6</sup>.

Teoria gier – sformułowana przez J. von Neumanna i O. Morgensterna w kontekście powszechnego występowania w gospodarce struktur oligopolu – znajduje zastosowanie na gruncie teorii sektora i zarządzania strategicznego. Wprowadza pojęcie „gry o sumie zerowej” pomiędzy dwoma podmiotami gospodarczymi, w której wygrana jednego oznacza przegraną drugiego. Teoria gier poszukuje optymalnych strategii działania dla każdego z konkurentów, zakładając, że firmy są bardziej skłonne do podejmowania rywalizacji niż współpracy w ramach porozumień. Może mieć jednak również zastosowanie do zobrazowania strategicznej kooperacji przedsiębiorstw w warunkach oligopolu. Nie wnosząc do myśli ekonomicznej nowego modelu zachowania konkurencyjnego, przedstawia narzędzie rozpatrywania rzeczywistej sytuacji gospodarczej na rynkach oligopolistycznych<sup>7</sup>.

4 Zob. *ibidem*, s. 152–154.

5 Zob. M. Horynia (red.), *Luka konkurencyjna na poziomie przedsiębiorstwa a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2002, s. 42–43.

6 Więcej w: J.K. Galbraith, *American Capitalism: The Concept of Countervailing Power*, Transaction Publishers, London 2009, s. 56–190.

7 Zob. T. Burke, A. Genn-Bash, B. Haines, *Competition in Theory and Practice*, Routledge, London 1991, s. 58.



Ekonomia menedżerska rozpatruje zjawisko konkurencji z praktycznego punktu widzenia przedsiębiorstw zmuszonych do funkcjonowania w konkurencyjnym otoczeniu. Firmy rywalizują o nabywców z dostawcami podobnych lub substytucyjnych produktów, a także usług, w skali krajowej oraz międzynarodowej. Mogą również współzawodniczyć o czynniki wytwórcze: aktywa rzeczowe, kapitał, technologie, zasoby ludzkie. Przedsiębiorstwa dążą do zdobycia relatywnej przewagi zasobowej w celu osiągnięcia lepszej pozycji rynkowej i, w konsekwencji, finansowej. Analizy konkurencji stają się podstawą planowania strategicznego firm, służą osiągnięciu i utrzymaniu przewagi konkurencyjnej.

Neoklasyczna szkoła ekonomii, reprezentowana przez A. Marshalla, postrzegała konkurencję jako stan rynku, odchodząc od klasycznej koncepcji procesu rywalizacji mającej na celu osiągnięcie korzyści własnych. Jej następcy odrzucają założenie o istnieniu w praktyce gospodarczej konkurencji doskonałej, uważając ją za nierealną.

Współczesna teoria konkurencji powstała wskutek długotrwałej ewolucji poglądów. Możliwość zaistnienia doskonałej konkurencji jest nierealna, w szczególności w sektorze pasażerskich przewozów lotniczych. W warunkach istnienia regulacji obserwowano monopole, natomiast po liberalizacji na znaczeniu zyskały formy pośrednie, w tym oligopol. Mechanizm konkurencji obejmuje działania zmierzające do osiągnięcia jak najkorzystniejszej sytuacji rynkowej. Konkurencję można postrzegać jako stan lub proces, a konkurencyjność jako właściwość danego podmiotu rynkowego.

## 1.2. Regulacja, deregulacja i liberalizacja transportu w teorii ekonomii

Regulacja jest w ekonomii utożsamiana z interwencjonizmem państwowym i może mieć charakter ekonomiczny lub społeczny. Regulacje ekonomiczne kształtują rynek poprzez określanie limitów i zasad ograniczających swobodę prowadzenia działalności gospodarczej, a także dzięki kontroli cen. Natomiast regulacje społeczne to przepisy dotyczące firm i osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, mające na względzie niwelowanie niedoskonałości rynku<sup>8</sup>. Regulacja obejmuje sferę gospodarczą i społeczną, w tym m.in. politykę podatkową, celną oraz ochronę konkurencji. Podmioty rynkowe podlegają regulacji w wymiarze<sup>9</sup>:

- mikroekonomicznym (regulacja poszczególnych rynków i sektorów gospodarki);
- makroekonomicznym (polityka gospodarcza).

8 Zob. A.I. Ogus, *Regulation: Legal Form and Economic Theory*, Hart Publishing, Oxford 2004, s. 11.

9 Zob. A. Hozzman, *Wpływ regulacji na sektor pasażerskiego transportu lotniczego*, Oficyna Wydawnicza Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2012, s. 9.