

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2007

Jaroslav Buriličev

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta mezinárodních vztahů

Hlavná špecializácia: Evropská integrace

Deregulácia a privatizácia letísk v EÚ

Diplomová práca

Vypracoval: Jaroslav Buriličev

Vedúci diplomovej práce: Ing. Josef Abrhám, Ph.D.

Prehlásenie

Prehlasujem, že som diplomovú prácu na tému „Deregulácia a privatizácia letísk v EÚ“ vypracoval samostatne. Všetku použitú literatúru a podkladové materiály uvádzam v priloženom zázname literatúry.

V Prahe dňa 20. 11. 2007

.....

Podpis

Ďakujem Ing. Josefovi Abrhámovi, Ph.D. a mojej rodine za cenné rady a odborné pripomienky pri spracovávaní tejto práce.

Abstrakt

Predmetom analýzy tejto práce sú otázky deregulácie a privatizácie letísk v kontexte Európskej únie. Mojim cieľom bolo nájsť podložené stanovisko k týmto otázkam, ktoré by bolo pochopiteľné pre širokú verejnosť. Problematika letísk je v 21. storočí aktuálnejšia ako kedykoľvek predtým, nakoľko trh zaznamenal v posledných rokoch enormný nárast. Základy regulácie sú postavené na teórii prirodzeného monopolu, preto musí byť metodika založená na teoretických podkladoch. V prvom rade podrobujem v práci analýze letísk v EÚ z pohľadu splnenia kritérií definície prirodzeného monopolu. V ďalších častiach na základe nálezov analyzujem problematiku deregulácie a privatizácie. Následne sa snažím nájsť relevantné fakty z praxe, ktoré by moje hypotézy potvrdili, resp. vyvrátili. Ukazuje sa, že regulácia letísk je hlavným pôvodcom rigidity trhu. V blízkej budúcnosti bude nutné prekoncipovať mnohé zastarané európske normy a závery tejto práce by na tieto normy mali poukázať.

Abstract

The analyzed subjects of this study are the deregulation and privatization issues of the European airport market. My goal was to find a well-founded standpoint to these questions that could be understandable to the general public. The airport issues are now discussed more than ever, since the market has experienced an enormous growth in the past few years. The basics of regulation are built on the grounds of the natural monopoly theory; the methodology must therefore be based on theoretical principles. First and foremost I analyze the airports in the EU in terms of natural monopoly definition criteria. Based on the findings I further discuss the questions of deregulation and privatization. I consequently try to find relevant practical facts, which could approve or disapprove my hypotheses. It seems that regulation is the main source of the market rigidity. It will be necessary to reframe many European rules and the findings of this study should point them out.

Obsah

Úvod	2
1. Trh leteckej dopravy	4
1.1. Vývoj trhu leteckej dopravy v EÚ	6
1.2. Trh služieb aerolínií v EÚ po deregulácii	9
1.2.1. Sieťový model (Hub-and-spoke)	10
1.2.2. Nízkorozpočtový model (Low-cost)	11
2. Základy teórie prirodzeného monopolu	14
2.1. Regulácia prirodzeného monopolu	16
2.2. Myšlienkové názory na prirodzený monopol	17
2.3. Vymedzenie trhu letiskových služieb	19
2.3.1. Definícia trhu výrobku	19
2.3.2. Časové vymedzenie trhu	21
2.3.3. Geografické vymedzenie trhu	21
2.4. Súhrn poznatkov o charaktere trhu letísk v EÚ	25
3. Deregulácia letísk v EÚ	28
3.1. Základy teórie regulácie prirodzeného monopolu	28
3.2. Úrovně regulácie v členských štátoch EÚ	31
3.2.1. Medzinárodná regulácia	32
3.2.2. Európska regulácia	32
3.2.3. Národná regulácia	33
3.3. Typy regulácie	34
3.3.1. Rozsah regulácie	35
3.3.2. Regulačné modely	36
3.3.3. Úvaha o efektívnosti regulácie v praxi	40
3.3.4. Súhrn poznatkov o cenovej regulácii letísk	42
3.4. Problematika alokácie prevádzkových intervalov	44
3.4.1. Súčasný systém alokácie intervalov	44
3.4.2. Deregulácia alokácie prevádzkových intervalov	46
3.4.3. Súhrn poznatkov o deregulácii alokácie prevádzkových intervalov	50
4. Privatizácia letísk v EÚ	51
4.1. Základy teórie privatizácie prirodzených monopolov	51
4.1.1. Neregulovaný privatizovaný prirodzený monopol	51
4.1.2. Regulovaný privatizovaný prirodzený monopol	57
4.1.3. Alternatívy k regulácii privatizovaného monopolu	59
4.1.4. Súhrn teoretických poznatkov o privatizácii prirodzeného monopolu	59
4.2. Privatizácia letísk v praxi	61
4.2.1. Formy privatizácie letísk	61
4.2.2. Vzťah regulácie a privatizácie	63
4.2.3. Situácia na českom trhu letísk	68
4.2.4. Súhrn poznatkov o privatizácii letísk v praxi	69
Záver	70
Literatúra	73
Zoznam obrázkov a tabuliek	78

Úvod

Trh letísk v EÚ je špecifickým trhom. Jeho špecifiká vyplývajú z toho, že letiská boli dlhé desaťročia považované za prirodzené monopoly, ktoré by si bez náležitej kontroly zo strany štátu stanovovali monopolné ceny a maximalizovali zisk. Všetky letiská v EÚ sú preto buď vo vlastníctve štátu, alebo v prípade súkromných vlastníkov regulované či monitorované. Model regulácie sa v jednotlivých členských krajinách odlišuje, nakoľko táto oblasť je zverená do kompetencie jednotlivých štátov. V Českej republike je téma regulácie a súkromného vlastníctva veľmi aktuálna, v budúcom roku sa očakáva privatizácia najväčšieho letiska Praha-Ruzyně a určite bude nastolená aj otázka regulácie jeho cien.

Cieľom tejto práce je analyzovať a stanoviť, či letiská v EÚ spĺňajú kritéria prirodzeného monopolu, aké prínosy môže mať ich privatizácia a nakoľko je nutná ich regulácia. Pre definíciu pojmu prirodzeného monopolu musíme zalistovať v odbornej ekonomickej literatúre. Ide v podstate o typ odvetvia, v ktorom jedna dominantná firma trvale vykazuje klesajúce marginálne náklady. Dokáže teda vyrábať väčší výstup pri nižších nákladoch, ako by to bolo v prípade viacerých firiem na trhu. Limitovaná veľkosť trhu a neexistencia blízkych substitútov robí vstup ostatných firiem do odvetvia neracionálnym. Výsledkom je teda existencia jednej prirodzene monopolnej firmy, ktorá disponuje neobmedzenou kontrolou nad určitým typom kľúčovej infraštruktúry v ekonomike. Ide o veľmi neželateľný jav, ktorému sa predchádza zásahmi zo strany regulačného úradu. V praxi neexistujú žiadne presvedčivé dôkazy o tom, že prirodzený monopol si môže dlhšiu dobu udržať svoje postavenie. Z histórie vieme, že sa proti nemu vždy zasiahlo predtým, než sa dokázala možnosť jeho existencie v dlhodobom meradle.

V prvej časti práce sa venujem časovej a geografickej analýze vybraných letísk EÚ, na základe ktorej postupujem od všeobecných teórií ku konkrétnym príkladom. Pri konkrétnych príkladoch zohľadňujem aspekty časového horizontu, existencie substitútov a vzájomnej konkurencie letísk vo vybranom regióne. Na základe získaných poznatkov diskutujem skutočný ekonomický charakter odvetvia a nutnosť jeho regulácie.

Súčasnnej podobe regulácie a jej výsledkom je venovaná samostatná časť. Opäť postupujem od teórie k praktickým poznatkom. Regulované sú takmer všetky aspekty

činnosti letísk, špeciálnu pozornosť som však venoval regulácii cien a regulácii prístupu aerolínií k letiskovej infraštruktúre. V praxi existuje viacero typov regulácie, v tejto časti približujem klady a zápory jednotlivých regulačných modelov a hodnotím ich vhodnosť pre špecifiká európskeho trhu. Následne diskutujem nutnosť deregulácie jednotlivých oblastí činnosti letísk.

Okrem otázok kontroly zo strany štátu sa táto práca venuje aj problematike vlastníctva európskych letísk. Hodnotenie výsledného dopadu privatizácie je založené na porovnaní zmien alokačnej neefektívnosti a vnútornej výrobnnej efektívnosti. Zvýšenie alokačnej neefektívnosti je spôsobené nárastom monopolných cien po privatizácii a tzv. stratami mŕtvej váhy. Zvýšenie výrobnnej efektívnosti je pripisované na margo lepšieho manažmentu a lepšieho procesného riešenia firiem. Podstatným aspektom, priblíženým v tejto časti, je aj vzťah privatizácie a regulácie. Možné kombinácie sú demonštrované na konkrétnych prípadoch, na základe ktorých riešim otázku skutočných prínosov kontroly cien po privatizácii.

Záveru tejto práce by mali poslúžiť zvýšeniu všeobecného povedomia o skutočnej situácii na trhu letísk v EÚ. V Českej republike ide z dôvodu malého trhu o pomerne nefrekventovanú tému. V európskom kontexte však letecká doprava vykazuje značnú dynamiku rastu a dá sa očakávať, že sa jej podiel v najbližších rokoch razantne zvýši. Zároveň bude ale nutné prekoncipovať zastarané normy, kodifikované ešte v časoch regulácie leteckej dopavy ako celku. Účelom tejto práce je na tieto normy poukázať.

1. Trh leteckej dopravy

Trh leteckej dopravy je laickou verejnosťou niekedy mylne vnímaný ako integrovaný celok leteckých služieb pre cestujúcich. V skutočnosti však existujú značné distorzie a konflikty záujmov medzi jednotlivými poskytovateľmi týchto služieb. Aby sme obsiahli celú komplexnú problematiku fungovania letísk, bude nutné v prvom rade rozdeliť trh leteckej dopravy na tri základné skupiny: aerolínie, letiská a ostatné podporné spoločnosti komerčného charakteru. Každá z týchto skupín figuruje ako samostatná jednotka so značne odlišným finančným modelom, charakterom podnikania, formou vlastníctva a čo bude dôležité pre nás v tejto práci - regulačným režimom.

Letecké spoločnosti, resp. aerolínie sú spoločnosti priamo sa zaoberajúce dopravou pasažierov a prevádzkovaním leteckých liniek. Na prevádzku leteckých liniek sú potrebné jednak letecké stroje, ktoré spoločnosti buď vlastní alebo prenajímajú na základe zmluvy o prenájme či leasingu, a jednak služby letísk, s ktorými sú v *komplementárnom* vzťahu. Komplementárnosť vzťahu je pre túto prácu kľúčová, nakoľko prepojenie cestujúceho na letisko sa uskutočňuje nepriamo prostredníctvom leteckej spoločnosti. Pridrahé alebo nekvalitné služby letísk sa odrazia v prvom rade na dopyte cestujúcich po letenkách aerolínií, až sekundárne tento fakt pocíti letisko na základe zníženia dopytu po jeho službách samotnými aerolíniami. Výnosy leteckých spoločností pozostávajú hlavne z príjmov za leteckú prepravu a dotácií štátneho sektoru, náklady predstavujú výdaje za údržbu či zakúpenie leteckých strojov, náklady na ľudské zdroje, palivové a iné energetické výdaje, variabilné poplatky za služby letísk, dispečerov a cateringových spoločností (tab.1). Poplatky za služby letísk sú kalkulované buď priamo do prevádzkových nákladov leteckej spoločnosti (napr. parkovacie poplatky, fixné pristávacie poplatky za určitý typ lietadla), alebo na účet pasažierov vo forme dobre známych leteckých poplatkov (pristávacie poplatky za pasažiera).

Ako vyplýva z predchádzajúcich údajov, tvoria letiská samostatne operujúce spoločnosti, dodnes vo väčšine prípadov v štátnom vlastníctve a pod silným regulačným režimom. Výnosy tvoria poplatky leteckých spoločností (pristávacie, parkovacie poplatky), poplatky komerčných subjektov v areáli letiska za prenájom, služby a parkovanie, v

Tab. 1 Príjmy a náklady aerolínií

Príjmy	Náklady
príjmy z predaja služieb	ľudské zdroje
Dotácie	odpisy a amortizácia
	pohonné hmoty
	materiál, opravy a údržba
	marketing a distribúcia
	poplatky za prenájom lietadiel
	letiskové poplatky
	úrok za poskytnutý kapitál
	ostatné

mnohých prípadoch municipálne dotácie a dotácie EÚ. Medzi hlavnými nákladovými položkami figurujú náklady súvisiace s obstarávaním a údržbou nehnuteľností, investičné náklady na rozširovanie infraštruktúry, náklady na ľudské zdroje a ďalšie prevádzkové náklady (tab.2). Vzhľadom na skutočnosť, že letiská sú často charakterizované ako prirodzený monopol, je silne regulovaná ako ich prevádzka, tak aj cenová politika. Výsledným stavom regulácie je však v súčasnosti fakt, že kým priemerné ceny za služby leteckých spoločností v poslednej dekáde klesli rádoovo o 30 %, poplatky za služby letísk vzrástli len za posledné 4 roky o 13 %.¹ Regulačné tendencie nezabránili vytváraniu monopolných ziskov a neefektívnosti prevádzky letísk. Naopak, zdá sa, že prežitie regulačné normy narušením úzkeho konkurenčného intervalu, ktorý za súčasného stavu môže medzi letiskami existovať, prispievajú k tomu, že cenový vývoj na trhu letísk sa pohybuje opačným smerom ako vývoj na deregulovanom trhu leteckých spoločností.

Tab. 2 Príjmy a náklady letísk

Príjmy	Náklady
príjmy z leteckých činností (aeronautic)	prenájom a rozširovanie infraštruktúry
príjmy z neleteckých činností (non-aeronautic)	ľudské zdroje
Dotácie	materiál, energie, opravy a údržba
	úrok za poskytnutý kapitál
	odpisy a amortizácia
	ostatné

¹ Redakcia. IATA's Chief Criticizes Airports For Failure To Control Costs. *Airports*, New York, 2.5.2006, roč.24, č.17, s.1

Letecký priemysel je charakteristický rozsiahlymi sieťovými externalitami (*network externalities*) v tom zmysle, že náklady a výnosy plynúce z prepravy pasažierov na rôznych, vzájomne prepojených trasách, sú vzájomne závislé. Letecký priemysel sa vyznačuje tromi druhmi ekonomických úspor: výnosmi z rozsahu (*economies of scale*), výnosmi z objemu (*economies of scope*) a výnosmi z hustoty (*economies of density*). Výnosy z rozsahu na strane ponuky sa prejavujú v tom prípade, keď sa priemerné náklady znižujú s počtom vyrobených jednotiek. Ide o bežné úspory, ktoré poznáme z ekonomickej teórie.² S rastom celkového výstupu dochádza k deleniu fixnej nákladovej zložky na stále menšie a menšie časti a tým k nižším jednotkovým nákladom. Bežným zdrojom úspor z rozsahu na strane ponuky je kombinácia rozsiahlych fixných nákladov a nízkych konštantných marginálnych nákladov. Výnosy z objemu v ekonomickej terminológii predstavujú stav v odvetví, keď je menej nákladné vyrábať všetky jednotky jednou firmou, ako oddelene viacerými firmami. Výnosy z hustoty existujú v prípade, že jednotkové náklady aerolínie na pasažiera klesajú, keď pridávajú viac letov resp. sedadiel na existujúcich trasách.

1.1. Vývoj trhu leteckej dopravy v EÚ

Predtým, než v Európe v 80. a 90. rokoch prebehla deregulácia trhu leteckých spoločností, sa aerolínie koncentrovali na centrálné uzlové letiská (*hubs*). Úlohou menších lokálnych letísk bolo zásobovať centrálné letiská pasažiermi. Aerolínie, ktoré neboli vo vzájomnom konkurenčnom vzťahu používali uzly ako body prestupu, zdroje spoločnej kapacity a cenovej spolupráce. Vďaka systému „*grandfather rights*“, ktorý budem analyzovať neskôr v tejto práci, získali národné aerolínie kontrolu nad alokáciou prevádzkových intervalov na centrálnych letiskách, ktoré boli spravidla pridelované aerolíniám podľa princípu seniority. Nové spoločnosti, ktoré vstupovali na trh boli zväčša vylúčené z prístupu k infraštruktúre. Systém pred dereguláciou v Európe spôsobil, že európske letiská boli z väčšej časti prázdne a v priemere v EHP existovalo jedno letisko na milión obyvateľov. Väčšina z nich značne nevyužitých, keďže národné aerolínie presmerovávali cestujúcich cez uzly. Európa vynikala oproti iným kontinentom veľkým

² MACÁKOVÁ, L. *Mikroekonomie: Základní kurs*. Praha : Melandrium, 2002, s.20-21

počtom letísk na plochu, len v 13 členských krajinách EÚ fungovalo 431 letísk.³ Pred dereguláciou existovalo len málo podnetov na ich rozvoj.

Tlak v smere deregulácie trhu leteckých dopravcov prichádzal hlavne zo strany Európskej komisie. Už v článku 10 Rímskej zmluvy je výslovne uvedená podpora liberalizácie medzinárodného obchodu a odstraňovania existujúcich obmedzení. Európska letecká doprava bola historicky silno regulovaná na princípe národných kvót a fixných cien za služby. Európska únia predstavila sériu liberalizačných opatrení v roku 1987, keď boli povolené nákladovo kalkulované ceny a zľavy. V roku 1989 liberalizoval cenovú politiku druhý balík opatrení. Do konca 80. rokov došlo k nebvalej expanzii leteckej dopravy, vďaka čiastočnému odstráneniu bariér vstupu na trh vzrastal počet aerolínií geometrickým radom. Na jednej z prvých európskych deregulovaných trás Dublin-Londýn, došlo k poklesu cien leteniek o 55% za jeden deň – 23. máj 1986, a to z 208IR na 94,99IR.⁴ Na trhu leteckej dopravy sa začal prejavovať dovtedy nebválny jav – konkurencia Heathrowu zo strany menších londýnskych letísk (Luton a neskôr Stansted). Viac ako polovica pasažierov na trase Londýn-Dublin, ktorá je v súčasnosti najfrekventovanejšou trasou v Európe a druhou najfrekventovanejšou na svete, nepoužíva Heathrow - pôvodný monopolný uzol. Lacnejšie letenky, resp. letiskové poplatky sa stali primárnym motívom aerolínií ku zmene letiska. Cestujúci si obľúbili aj malé letiská, z dôvodu kratších peších vzdialeností pri transferoch, rýchlejšej predodletovej registrácie, prehľadnejšiemu koncipovaniu letiska, väčšej presnosti a spoľahlivosti.

Najdôležitejší tretí deregulačný balík bol EÚ predstavený 1. januára 1993. S výnimkou kabotážnych práv na čisto domácich trasách získali európske aerolínie prístup k iným európskym trhom, pokiaľ predtým získali licenciu. Všetky destinácie v rámci EÚ boli k dispozícii ktorejkoľvek certifikovanej leteckej spoločnosti, majúcej sídlo na území jedného z členských štátov. Nastala rozsiahla harmonizácia legislatív a licenčných kritérií, bezpečnostných štandardov, finančnej štruktúry, likvidity, poistenia, technických štandardov a monitoringových metód. Európskym aerolíniám bolo povolené stanovovať si ľubovoľne ceny za služby poskytované v rámci EÚ, vrátane predátorských cien a neopodstatneného zvyšovania cien. Európska komisia bola oprávnená intervenovať podľa vlastného úsudku len vtedy, keď sa ceny vyšplhali nadmerne vysoko alebo pri prudkých cenových prepadoch. Od 1. apríla 1997 mohla každá aerolína operovať na ktorejkoľvek

³ BARETT, S.D. *Paper to Hamburg Aviation Conference* [prednáška] Hamburg, 20.2.2004, s.1

⁴ *tamtiež*, s.2

európskej trase v ktoromkoľvek európskom štáte. Tieto dohody, tzv. “*Open Skies*” boli následne rozšírené aj na oblasť prevádzkovania letov z ktoréhokoľvek miesta na území EÚ na ktorékoľvek miesto mimo únie za podmienky, že existovala bilaterálna dohoda medzi *Open Skies* a treťou stranou. V roku 1998 bola podpísaná prvá bilaterálna dohoda medzi Francúzskom a USA, neskôr došlo k rozšíreniu dohody *Open Skies* na celú EÚ a USA.

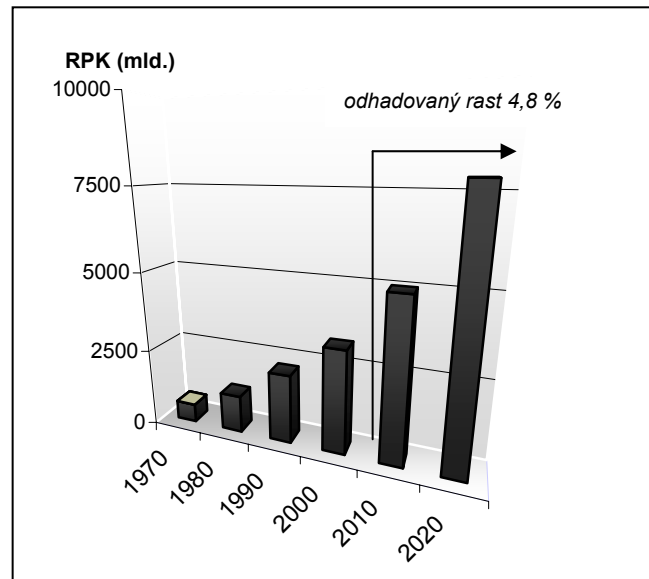
Deregulácia leteckej dopravy vytvorila dokonale otvorený trh na papieri, konštituuje rámec pre voľnú hospodársku súťaž. Avšak v skutočnosti EÚ zostáva narušeným trhom a to z nasledujúcich dôvodov:

- *štátne subvencie* – rada štátnych aerolínií i naďalej dostáva finančnú podporu od štátu za účelom vyrovnania strát a oživenia bilancie. Množstvo aerolínií a niektoré viacnásobne požadovali vládne finančné injekcie aby predišli kríze likvidity a finančnému bankrotu. EÚ dlhé roky podmieňovala štátne dotácie tým, že po prijatí musí dôjsť k reštrukturalizácii firiem.
- *lahostajnosť v oblasti súťaže* – z predchádzajúceho logicky vyplýva, že vlády ktoré subvencujú svoje spoločnosti nebudú pravdepodobne naklonené myšlienke silnejšieho konkurenčného tlaku a vstupu nových potenciálnych konkurentov na trh. Napríklad *British Airways* boli v minulosti pri expanzii do Európy kladené mnohé reštrikcie byrokratického charakteru, čo je v protiklade s európskymi normami koncipovanými za účelom podpory voľnej hospodárskej súťaže.
- *obmedzenia prístupu k infraštruktúre* – značný problém v prípade nových aerolínií vstupujúcich na trh tvorí prístup k infraštruktúre, resp. k letiskám, ktoré nie sú kapacitne schopné pokryť dopyt aerolínií. Rozsiahla regulácia letísk spomaľuje riešenie tohto problému.
- *reštrikcie „prevádzkových intervalov“ na letiskách* – tento problém bol vlastne eskalovaný vďaka európskej legislatíve, ktorá zakazuje obchodovanie s intervalmi na európskych letiskách. Intervaly boli v minulosti udelené aerolíniám bezplatne a sú alokované na základe dedičných práv (*grandfather rights*). Pokiaľ aerolinie používali interval minulý rok, majú prioritu pri alokovaní intervalov v ďalšom roku. Preto je počet voľných intervalov každoročne limitovaný, čo znemožňuje vstup nových leteckých spoločností na trh a ohrozuje hospodársku súťaž.

1.2. Trh služieb aerolínií v EÚ po deregulácii

Dnes môžeme retrospektívne zhodnotiť, že regulačný systém jednoznačne bránil rozvoju leteckej dopravy. S pomocou hospodárskej súťaže našiel trh svoju rovnováhu pri podstatne nižšej cene a väčšom výstupe. Vďaka nižším cenám dosahuje ročný nárast celkového počtu prepravených pasažierov v posledných rokoch cca 4,8 % (obr.1).

Obr. 1 Nárast počtu prepravených cestujúcich



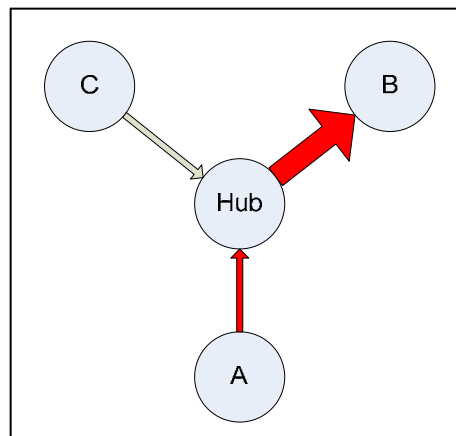
Zdroj: HOLDER, S. *Major Trends in the Airport Industry* [prednáška]. NERA UK Limited, Lisbon, 11.7.2006, s.3

Konkurenčný tlak podmienil vygenerovanie dvoch rozdielnych modelov leteckých spoločností – sieťový a nízkorozpočtový model, z ktorých posledný menovaný v 21. storočí zažíva svoj rozmach. Modely fungujú na rozdielnych princípoch a v podstate využívajú segmentáciu trhu a zmenu orientácie charakteru zákazníka na zákazníka hybridného.

1.2.1. Sieťový model (Hub-and-spoke)

Podstatou aerolínií so sieťovým systémom trás (*hub-and-spoke*) je doprava pasažierov na trasách nepriamou cestou. Najskôr sú cestujúci odpravení z ich domáceho letiska do uzla (*hub*), kde pasažieri prestúpia na iný hromadný let do miesta ich destinácie. Tento systém umožňuje sieťovým aerolíniám uspokojiť domáci dopyt (cestujúci z uzla do inej destinácie) a tranzitný dopyt (cestujúci s jednej destinácie do druhej cez uzol). Ide o klasický systém, vyvinutý v povojnovom období, ktorý vo svojom čase poskytoval cestujúcim plný komfort a širokú paletu destinácií (obr. 2).

Obr. 2 Doprava cestujúcich v sieťovom modeli z miesta A do miesta B



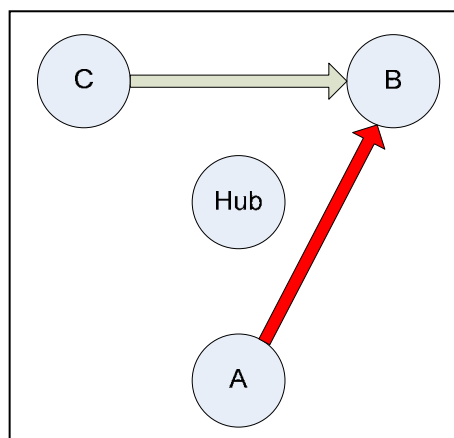
S leteckým boomom posledných desaťročí však vďaka tomuto modelu dochádza k *preplneniu* centrálnych letísk a dlhým čakacím dobám. Z toho vyplývajúce problémy s alokáciou intervalov na centrálnych letiskách zrazili tento systém na kolená. Centrálné uzly, uvedomujúc si svoje postavenie v systéme neproporcionálne spoplatňujú svoje služby. Toto predražuje letenky sieťových spoločností, ktoré nie sú schopné obstáť v konkurencii s inými systémovými typmi. Tento model dodnes využívajú najväčšie spoločnosti plne alebo čiastočne vlastnené štátom (Air France, KLM, Lufthansa, Alitalia). Charakteristickými znakmi modelu je plný servis a občerstvenie podávané na palube lietadiel a dlhé intervaly medzi pristátím a štartom (*turnover times*), spôsobené spomínaným preplnením letísk. Lietadlový park vo väčšine prípadov pozostáva z viacerých typov lietadiel podľa frekvencie trasy. Aerolínie tohto typu bývajú často spájané so segmentom *business cestujúceho*, ktorý požaduje destinácie a služby primerané jeho

postaveniu a je ochotný za ne vynaložiť adekvátne finančné prostriedky. Za súčasnej situácie preplnenosti letísk sa model značne predražuje a v ostatnej dobe sa spoločnosti operujúce na tomto princípe dlhodobo nachádzajú v strate (prípád Alitalia). Preto vlády členských štátov EÚ často pristupujú v subvencovaní spoločností.

1.2.2. Nízkorozpočtový model (Low-cost)

Deregulácia leteckého priemyslu v EÚ viedla k nebývalému rozmachu leteckej dopravy. Prírodné konkurenčné tlaky viedli ku vzniku nových modelov adaptovaných na dnešnú situáciu – charterovému a nízkorozpočtovému modelu (obr. 3). Nízkorozpočtový model sa snaží obísť všetky nevýhody zmieňovaného sieťového modelu. V prvom rade obchádza „upchatý“ hub a koncentruje sa na dopravu z jednej destinácie priamo do druhej (*point-to-point*). Ako destinácie sú spravidla vyberané menej známe letiská, ktoré spoplatňujú svoje služby nižšími taxami (napr. London Gatwick nahradil v tomto modeli London Heathrow). Lietadlový park týchto spoločností pozostáva v drvivej väčšine z jedného typu lietadla (väčšinou Boeing 747), za účelom optimalizácie nákladov na údržbu, opravu, tréning pilotov atď. Nízkorozpočtové aerolínie neposkytujú na palube takmer žiadne služby, preto bývajú tiež nazývané „*no-frills airlines*“.

Obr. 3 Doprava cestujúcich v nízkorozpočtovom modeli z miesta A do miesta B

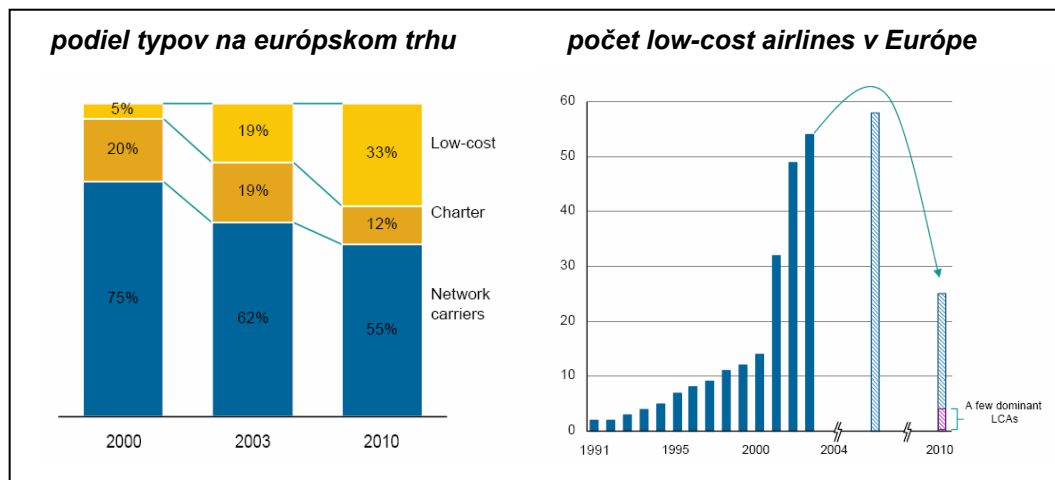


Model optimalizuje dobu, ktorú lietadlo strávi na zemi predtým než je odoslané na ďalší let. Bežné lietadlo nízkorozpočtovej spoločnosti vykoná vďaka kratším čakacím dobám a dobám dopĺňovania palivových, cateringových a iných zásob o niekoľko letov

denne viac ako klasické aerolínie. Tento fakt vedie k vyššej využitiu lietadiel a optimalizácii nákladov spoločnosti. Nízkorozpočtové spoločnosti boli prvé, ktoré sa zbavili fyzických leteníek a nahradili ich rezerváciou cez internet, či telefónnu linku. Predstavili revolučnú cenovú politiku, v ktorej je cena letenky určovaná predtermínom v ktorom sa rezervácia vykoná a počtom leteníek, ktorý je v danej dobe k dispozícii. Daný systém láka zákazníkov nízkymi cenami práve vtedy, keď je k dispozícii väčšie množstvo leteníek. S rastúcim záujmom sa ich cena zvyšuje. Typickým zákazníkom nízkorozpočtových spoločností je segment *dovolenkového cestujúceho*, ktorý plánuje svoju dovolenkovú cestu dlho dopredu pri čo najnižšom rozpočte. Dnešné konkurenčné prostredie potvrdilo životaschopnosť tohto modelu, nízkorozpočtové aerolínie dokonca dosahujú mnohonásobne vyšší rast a výsledok ich hospodárenia sa oproti sieťovému modelu dlhodobo pohybuje v kladných číslach.

Nie je pravdepodobné, že nový *low cost* model nahradí klasické sieťové modely. V prvom rade sa orientuje len na určitý segment zákazníkov, pričom ostatné segmenty nedokáže penetrovat'. V určitom zmysle teda slúži ako doplnok klasického modelu, jeho podiel sa však razantne zvyšuje a je možné, že v roku 2010 bude prepravovať až tretinu cestujúcich na trhu (obr.4). Stredobodom záujmu modelu sú predovšetkým frekventované trasy a dovolenkové destinácie, nie je schopný pokryť diaľkové destinácie alebo trasy s nižším záujmom cestujúcich.

Obr. 4 Nízkorozpočtový model: podiel na trhu a počet spoločností v Európe



Zdroj: HOLDER, S. *Major Trends in the Airport Industry* [prednáška]. NERA UK Limited, Lisbon, 11.7.2006

Predpokladá sa, že sa napriek nárastu podielu nízkorozpočtových spoločností na európskom trhu výrazne zredukuje počet dominantných spoločností. Podľa odhadov expertov by mohol súčasný počet aktívnych aerolínií, ktorý sa pohybuje nad hranicou 60 spoločností, do roku 2010 výrazne znížiť. Na trhu by sa malo objaviť 4-5 nízkorozpočtových hráčov, ktorí si rozdelia podstatnú časť trhu, pričom by sa ich podiel mal postupne zvyšovať aj po roku 2010.

2. Základy teórie prirodzeného monopolu

Letecký priemysel na celom svete dlhé roky podliehal štátnej regulácii. Regulované boli letiská, ako aj samotné letecké spoločnosti až do roku 1975, kedy v Spojených štátoch prebehla prvá deregulačná vlna. Regulácia, resp. štátny dozor nad odvetvím bola odôvodňovaná ekonomickým charakterom leteckého priemyslu. Podľa vtedajšieho politického presvedčenia vykazovali ako letiská, tak aj aerolínie znaky prirodzeného monopolu. Bez regulácie by zákonite dochádzalo k zneužívaniu ich dominantného postavenia na trhu. Skôr než podrobím kritike reguláciu letísk, bude nutné si povedať niekoľko slov k teórii prirodzeného monopolu.

Podľa Mankiwa, je „určité odvetvie prirodzeným monopolom, keď jediná firma môže uspokojiť dopyt po danom tovare alebo službe na celom trhu s nižšími nákladmi, ako by mohli dve alebo viac firiem. V takom prípade môže firma vyrábať akékoľvek množstvo produkcie s najnižšími nákladmi. To znamená, že pre akékoľvek množstvo produkcie platí, že väčší počet firiem vedie k nižšiemu rozsahu výroby každej firmy a k vyšším priemerným celkovým nákladom.“⁵

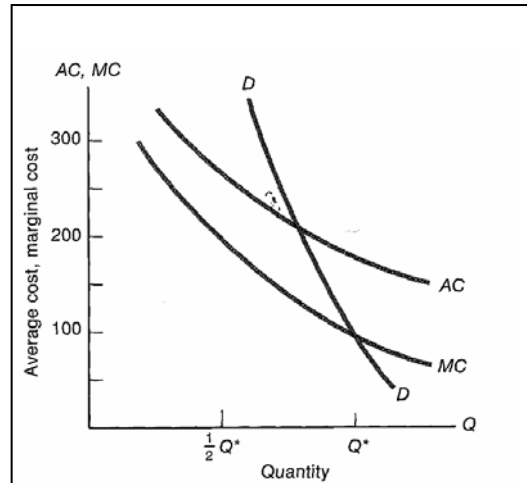
$$C(Q) = c(q_1 + q_2) < c(q_1) + c(q_2)$$

kde Q - celkový výstup odvetvia
 $c(q_1)$ - výstup firmy 1
 $c(q_2)$ - výstup firmy 2

Z danej definície vyplýva rozdiel medzi pojmom monopol a prirodzený monopol. Kým pojem monopol pozitívne označuje skutočný stav a počet firiem na trhu, prirodzený monopol o počte firiem na trhu nič nehovorí. Zmieňuje sa len, že viac firiem by vyrábalo menšiu produkciu pri vyšších nákladoch. Nákladové krivky prirodzeného monopolu sú znázornené na obr. 5.

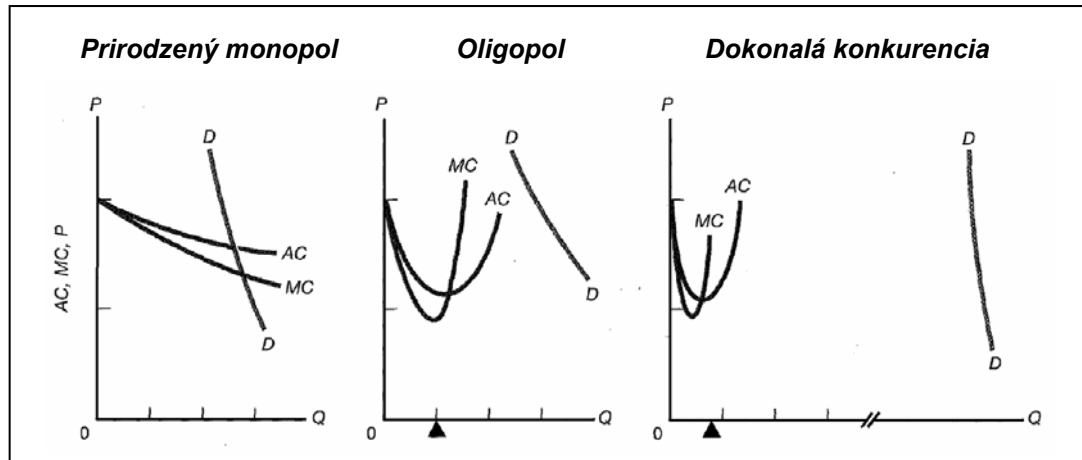
⁵ MANKIW, N.G. *Zásady ekonomie*. Praha : Grada, 1999, s.314.

Obr. 5 Nákladové krivky prirodzeného monopolu



Zdroj: SAMUELSON, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005, s.342.

Z nákresu je zrejmé, že vplyv na to, či bude mať dané odvetvie prirodzený monopol alebo nie, bude mať poloha dopytovej krivky D , reprezentujúca veľkosť trhu. Uvedme si príklad : v meste bolo postavené letisko, ktoré malo vysoké fixné náklady na výstavbu a je rentabilné, ak ním ročne prejde 1500 cestujúcich. Mesto je schopné vygenerovať 2000 cestujúcich ročne, preto by sa ďalšie letisko v meste neuzivilo. Motív vstupu ďalších firiem do odvetvia je teda nulový. Zároveň každý ďalší cestujúci stojí letisko nižšie marginálne náklady, čiže má klesajúcu krivku marginálnych nákladov MC a priemerných nákladov AC . V súčasnom stave je dané letisko schopné obslúžiť región s nižšími nákladmi ako viac letísk, spĺňa teda kritéria prirodzeného monopolu. Ďalej predpokladáme, že vďaka inováciám aerolínie znížia ceny svojich leteniek a aj keď letisko svoje poplatky neznižuje, viac cestujúcich je ochotných cestovať lietadlom. Potenciálny počet cestujúcich ročne sa zvýši na 3000. Aj letisko- monopol dosiahne bod, v ktorom sú jeho prístávacie dráhy preplnené a jeho marginálne náklady sa od určitého momentu začnú zvyšovať. Keďže je dopyt po službách v meste dostatočný, vstupuje na trh ďalšie letisko, čím vzniká oligopol. S rastom trhu teda slabne pozícia prirodzeného monopolu v odvetví, z ktorého sa pri progresívnej tendencii môže postupne vyvinúť dokonale konkurenčný trh. (obr. 6).

Obr. 6 Vývoj na trhu pri posune dopytovej krivky D 

Zdroj: SAMUELSON, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005, s.166

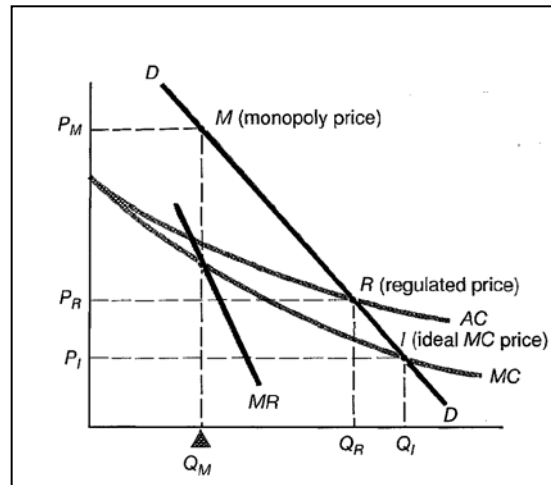
Uvedený príklad platí nielen pre trh letísk, typickým príkladom odbúrania prírodného monopolu rastom dopytu je osobná letecká doprava. V povojnových časoch pokrylo dopyt po službách aerolínií jedno lietadlo denne. V dnešnej dobe je po náraste dopytu na rovnakej trase vypravovaných niekoľkokrát viac spojov, čo umožňuje vstup konkurentov na trh.⁶ Takýto historický vývoj bol skutočne zaznamenaný, osobná letecká doprava, ako aj mnoho iných odvetví bola silno regulovaná. V polovici 70-tych rokov došlo v USA k rozsiahlej deregulácii, ktorá priniesla výhody pre výrobcu aj spotrebiteľa. V tom momente sa potvrdilo, že rastom dopytu na trhu môže dôjsť k odbúraní prírodného monopolu.

2.1. Regulácia prírodného monopolu

Regulácia prírodného monopolu v tradičnom slova zmysle predstavuje obmedzenie regulovaných firiem v oblasti stanovovania monopolných cien za ponúkané služby. Monopolista môže napríklad mať dovolené spoplatňovať svoje služby len do výšky svojich priemerných nákladov. Z hľadiska spotrebiteľa je výsledná cena oveľa nižšia (obr. 7).

⁶ VALENTA, L. *Prírodný monopol a jeho regulácie* [diplomová práca]. Praha : VŠE, 2004, s.35

Obr. 7 Regulácia cien prirodzeného monopolu



Zdroj: SAMUELSON, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005, s.343

V situácii bez zásahu regulátora, by sa produkované množstvo pohybovalo na úrovni priesečníka MR a MC a cena monopolu by sa pohybovala na úrovni P_m . Zásahom regulačného úradu sa cena zníži na priesečník dopytovej krivky D a priemerných nákladov AC . Ideálnou situáciou by však bolo, keby regulovaná cena kopírovala marginálne náklady. Fakticky predstavuje rovnica $P = MC$, alebo oceňovanie podľa marginálnych nákladov, cieľ ekonomickej efektívnosti. V skutočnosti takéto oceňovanie nie je možné. Pokiaľ by sa cena stanovila na tejto úrovni, celkovo by sa pohybovala pod úrovňou priemerných nákladov AC , resp. firma by sa nachádzala v strate. Firmy nedokážu dlho existovať v strate. Východiskom z tejto situácie je štátna podpora tejto firmy z verejných rozpočtov.⁷ Vyberať dane za účelom podpory monopolu nie je veľmi populárnym nápadom, a tento prístup je implementovaný len zriedka. V praxi sa pri cenovej regulácii podľa nákladov viac používa priesečník dopytovej krivky D a priemerných nákladov AC .

2.2. Myšlienkové názory na prirodzený monopol

Dodnes z praxe neexistuje žiadny presvedčivý dôkaz o tom, že teória prirodzeného monopolu funguje aj v reálnych podmienkach a že nejaká firma je schopná si udržať na

⁷ SAMUELSON, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005, s.343

trhu prirodzene monopolné postavenie. Teória naopak vo väčšine prípadov poslúžila k tomu, aby sa odvetvia, ktoré boli považované za prirodzené monopoly, nimi skutočne stali. V drvivej väčšine prípadov bola aplikovaná na nátlak lobistických skupín alebo verejnej mienky.

Regulačné hnutie dosiahlo svoj vrchol v 50. rokoch 20. storočia. Regulovali sa všetky odvetvia, ktoré aspoň trochu vykazovali znaky monopolu. Aj v tomto období boli v rámci opozície aktívne chicagská a rakúska škola, ktoré odmietali niektoré predpoklady klasickej teórie (napr. predstavy o osvietenom regulátore). Námietky sa týkali predovšetkým troch aspektov. Ako prvý odmietli implicitný predpoklad dokonalej informovanosti. Ten predpokladá, že firma, regulátor aj spotrebiteľ majú dokonalé informácie o všetkých dopytových a nákladových krivkách, uvedených na obr.7. V skutočnosti však už len samotné firmy majú problémy presne odhadnúť priebeh krivky marginálnych nákladov MC a ešte väčší problém nastáva pri predpovedi vývoja týchto kriviek do budúcnosti. Druhý aspekt sa týka nepravdepodobnosti situácie, že firma dobrovoľne poskytne regulátorovi všetky informácie bez ohľadu na to, či ju poškodia alebo nie. Reálne sa dá očakávať že firma zverejní len tie informácie, ktoré budú pre ňu výhodné. Tretí problém sa týka predpokladu nezávislého regulátora. Z praktických skúseností vyplýva, že kontrola regulátora často zlyhá a on sám sa dostáva pod vplyv regulovanej firmy. V istej štúdii trhu energetiky v 60. rokoch v USA sa zistilo, že motorom vzniku regulácií neboli nespokojní zákazníci a utláčaná konkurencia, ale naopak energetické firmy, čeliace prílišnému tlaku vzájomnej konkurencie.⁸

Posledné dve desaťročia prevláda medzi ekonómami názor, že miesto toho, aby regulačný proces potláčal činnosť monopolu, naopak ho vytvára. Od roku 1975 boli v USA deregulované mnohé odvetvia, vrátane aerolínií, kamiónovej dopravy, železníc, telekomunikácií a zemného plynu. Najdramatickejším príkladom je však deregulácia leteckého priemyslu. Veľká časť laickej verejnosti sa obávala masívneho prepúšťania a zníženej kvality. Po niekoľkých desaťročiach skúseností je jasné, že hospodárska súťaž zmenila celkovú štruktúru leteckého priemyslu. Štúdie dokazujú, že (aj po inflačnej úprave) po deregulácii poklesli priemerné poplatky za letenky, zvýšilo sa využitie lietadiel, a aerolínie sa stali výnimočne inovatívnymi vo svojich cenových stratégiách.⁹ Tento trend

⁸ JARRELL, G. The Demand for State Regulation of the Electric Utility Industry. *Journal of Law and Economics*, Chicago : 10/1978, roč. 21, vyd. 2, s. 269-295

⁹ SAMUELSON, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005, s.344

nasledoval približne s omeškaním 10 rokov aj v Európskej únii, dodnes však európsky letecký trh čelí mnohým prežitým regulačným predpisom, ktorým sa budem venovať v ďalších kapitolách tejto práce.

V nasledujúcej časti by som rád ukázal, že pojem prirodzeného monopolu je primárne odvodený od podmienok, v ktorých ho definujeme. Zistíme, že na to aby sme korektne ohodnotili charakter trhu letísk, musíme brať do úvahy presné vymedzenie trhu výrobku, územné a časové vymedzenie, v ktorom budeme trh letísk bližšie analyzovať.

2.3. Vymedzenie trhu letiskových služieb

Prvým krokom v úvahe o ekonomickom charaktere letísk, je definícia *relevantného trhu*. Od presnej definície trhu bude závisieť aj náš výsledný verdikt o charaktere trhu. Pre naše účely bude kľúčové definovať trh výrobku a jeho časové a geografické aspekty.

2.3.1. Definícia trhu výrobku

Podľa vymedzenia trhu výrobku britskej Komisie pre hospodársku súťaž (*Competition Commission*) v správe o BAA z roku 2002¹⁰ je letisko zodpovedné za zásobovanie a údržbu letiskovej infraštruktúry, vzletových a pristávacích dráh, terminálov a priestorov pre cestujúcich. Primárnou úlohou je poskytovanie základných služieb, vrátane obsluhy pasažierov a najímania pracovníkov, zaistenia bezpečnosti a protipožiarnej ochrany. Letiská ďalej zmluvne zabezpečujú upratovanie, catering, retailing, manažment parkovísk, dodávky elektrického prúdu a údržbu v širokom rozsahu. Dopyt po službách letiska predstavujú dve skupiny:

a) dopyt cestujúcich

Základným faktorom ovplyvňujúcim rozhodovanie aerolínií o zriadení pravidelných liniek je dopyt cestujúcich. Z hľadiska aerolínií je dôležité rozdelenie pasažierov do dvoch segmentov – dovolenkových a business cestujúcich. Pri segmentácii trhu sa berie zreteľ na ich vzťah k cene letenky, požadovanej destinácii, úrovni požadovaných služieb a rezervačným podmienkam. Pasažier cestujúci na nečakanú konferenciu v Mníchove bude

¹⁰ OFT. BAA: *The OFT's reference to the Competition Commission*, London : 4/2007, s.26

pravdepodobne kupovať letenku dva dni pred odletom, bude požadovať presnú destináciu Mníchov a okolie a bude ochotný zaplatiť za letenku vyššiu sumu.

V prípade pasažiera cestujúceho na dovolenku je jeho let rezervovaný niekoľko mesiacov dopredu, je flexibilnejší ohľadom destinácie (do presnej lokality je ochotný docestovať napríklad z Frankfurtu vlakom a jeho rozpočet bude vzhľadom k flexibilnejším požiadavkám nižší). Z pohľadu aerolínií a letísk je teda trh cestujúcich delený na uvedené dve podskupiny. Práve nízkorozpočtové aerolínie, ktoré sú fenoménom posledných rokov sa špecializujú na dovolenkových cestujúcich. Klasické sieťové aerolínie sa budú špecializovať na služby vyššej úrovne, presnejšiu destináciu aj v období mimo leteckých špičiek na nie príliš frekventovaných trasách, výmenou za vyššiu cenu letenky. Tieto skutočnosti majú vzhľadom na komplementaritu vzťahu aerolínie – letiská bezprostredný vplyv na prevádzku letísk. Centrálné letisko vo Frankfurte (Fraport) bude vzhľadom na vysoké ceny využívať segment sieťových aerolínií a lacnejšie letisko Frankfurt-Hahn nízkorozpočtové aerolínie.

b) dopyt aerolínií

Rozhodnutie leteckej spoločnosti o tom, z ktorého letiska bude daná linka štartovať je primárne odvodené od dopytu cestujúcich. Zatiaľ čo sa cestujúci pri každej ceste môže rozhodnúť pre iné letisko a leteckú spoločnosť, letecká spoločnosť migruje z letiska len veľmi zriedka. Vysoká neelasticita tohto dopytu je daná strnulosťami trhu – predovšetkým reguláciou letísk, ako napríklad pridelením prevádzkových intervalov (*slot allocation*) a systémom „*grandfather rights*“. Z pohľadu celkového trhu leteckých dopravcov sa teda trhová rovnováha nachádza v značne alokačne i výrobné neefektívnej pozícii. Súčasná situácia však nahráva letiskám, ktoré vďaka rigidite trhu môžu svoje ceny ponechať na vyššej ako rovnovážnej úrovni bez toho, aby sa znížil dopyt po ich službách. Paradoxne teda strnulosť ochraňuje pozíciu monopolu na trhu. Netreba zdôrazňovať, že jej podstatná časť je spôsobená práve reguláciou.

Vo výnimočných prípadoch však dochádza aj k migrácii leteckých spoločností na iné letiská. V tom prípade je ich správanie popri dopyte cestujúcich ovplyvňované hlavne prítomnosťou iných leteckých spoločností na letisku, budúcim predpokladaným vývojom letiskových poplatkov, operatívnych nákladov a kvalitou poskytovaných služieb. Pri najoptimálnejších službách môže napríklad interval medzi pristátím a štartom u nízkorozpočtových aerolínií byť menej ako 40 minút, kým lietadlo vyrazí na cestu späť do

svojej bázy. Z pohľadu leteckej spoločnosti trh výrobku teda predstavuje balík služieb poskytovaný aerolíniam, ktorý je v prípade nízkorozpočtovej a sieťovej leteckej spoločnosti opäť diferencovaný.

2.3.2. Časové vymedzenie trhu

Ako už bolo zmienené, na dnešnom regulovanom trhu letísk dochádza k migrácii aerolínii pomerne zriedka. Častejšie musí dané letisko súťažiť o nové spoločnosti vstupujúce na trh. Krátkodobá konkurencia medzi letiskami, samozrejme v obmedzenej miere, prebieha formou zliav na oficiálne publikované letiskové poplatky. V mnohých prípadoch tieto zľavy získavajú formu bezplatnej reklamy, ktorá je najväčšou nákladovou položkou pri zakladaní novej leteckej linky nízkorozpočtovej spoločnosti. Vo všeobecnosti sa dá konštatovať, že existujúca konkurencia medzi letiskami v krátkodobom meradle prebieha v monetárnej forme.

Konkurenciu v dlhodobom meradle predstavujú investície do rozširovania kapacít letiska a skvalitňovania infraštruktúry. Letiská si konkurujú budovaním nových pristávacích dráh, aby prilákali čo najviac nových spoločností vstupujúcich na trh. Vo všeobecnosti platí, že existujúce letiská majú v krátkej dobe väčšiu monopolnú silu ako v dlhodobom meradle. V dlhodobom meradle letisko nemôže udržiavať monopolné ceny, pretože sa trh stane atraktívnym pre potenciálnych investorov. Aby monopol zostal konkurencieschopný, musí siahnuť k zníženiu cien. (Za predpokladu že je dopyt dostatočne veľký, aby pojal nový subjekt). Časové hľadisko bude teda hrať kľúčovú úlohu v posudzovaní prirodzene monopolného postavenia analyzovaného letiska.

2.3.3. Geografické vymedzenie trhu

a) vzdialenosť destinácie

Popri časovom hľadisku bude mať dopad na určenie prirodzene monopolnej sily letiska aj geografické hľadisko. Žiadne dve letiská nemôžu predstavovať dokonalé substitúty, vzhľadom na rozdielne geografické umiestnenie, rozdielne poplatky a poskytované služby. Napriek tomu geografická vzdialenosť dvoch alebo viacerých letísk, ktoré by v určitom zmysle mohli predstavovať substitúty, je základným kritériom pre

určenie prirodzene monopolnej sily. Ako ďalšie faktory môžeme uviesť alternatívne náklady na iný druh dopravy (napr. rýchlolakové spojenie), charakter zemskeho povrchu (napr. v prípade rozsiahlych vodných plôch by boli alternatívne náklady privysoké) a dĺžku trasy (kontinentálne vs. interkontinentálne lety).

Ako abstraktnú názornú ukážku si uvedieme kontinentálny let Praha / Palma de Mallorca a interkontinentálny let Praha / Baltimore. V prípade letu Praha – Palma de Mallorca fakticky neexistuje adekvátny substitút k leteckej doprave. Alternatívnou trasou je cesta vlakom ku trajektu, ktorý je podstatne pomalší a drahší, následne sa tento faktor premieta do stupňa monopolnej sily letiska na Mallorci. V úvahe abstrahujeme aj od záporného úžitku cestujúceho spôsobeného dlhším trvaním cesty vlakom a trajektom. Letisko v Palma de Mallorca si v tomto modeli môže ľubovoľne zvyšovať letiskové poplatky až do výšky alternatívnych nákladov, ktoré by predstavovala cena cesty vlakom plus cena plavby na trajekte. Na tomto cenovom intervale je dané letisko prirodzený monopol a dopyt po jeho službách je neelastický. Na zvýšenie poplatkov letiska v Palme by dopyt pravdepodobne reagoval len minimálnym znížením. Pokiaľ do úvahy zahrnieme predpoklad, že záporný úžitok spôsobený dlhšou cestou je pre spotrebiteľa monetárne vyjadriteľný, bude cenový interval prirodzeného monopolu ešte väčší. Spotrebiteľ bude ochotný si priplatiť za luxus kratšieho cestovania, pričom bude výška príplatku závisieť od ceny, ktorú priraduje svojmu voľnému času.

V prípade interkontinentálneho letu Praha / Baltimore je však cenový interval prirodzeného monopolu oveľa nižší. Letisko v Baltimore si nemôže stanoviť monopolnú cenu, pretože väčšina letov z Európy by sa mu vyhla a pristála na najbližšom letisku (Washington Dulles alebo Philadelphia). Pokiaľ sa teda letisko správa racionálne, snaží sa konkurovať okolitým substitútom a nejde teda o prirodzený monopol.

Diaľkové lety majú ešte jeden dôležitý aspekt, a to konkurenciu uzlov. Z Prahy by musel interkontinentálny let smerovať cez „hub“ (napr. Amsterdam, Paríž či Londýn). Pokiaľ by jeden z týchto uzlov signifikantne zdražiel, je možné že by dopravca presmeroval lety cez iný. Na dlhších trasách existuje konkurencia medzi uzlovými letiskami napriek tomu, že sa môžu nachádzať v rôznych krajinách. Monopolná sila týchto letísk je na dlhých trasách podstatne nižšia.

b) geografické umiestnenie

Príklady, uvedené v predchádzajúcej časti sú založené na značnej úrovni abstrakcie. Pokiaľ si chceme priblížiť situáciu na európskom trhu, bude užitočné zamerať sa na konkrétny región. Pri kontinentálnych letoch je územná definícia trhu určovaná ochotou cestujúcich uprednostniť jedno letisko daného geografického regiónu pred iným. Vhodným príkladom pre vysvetlenie tejto problematiky je sieť letísk v juhovýchodnom Anglicku. (obr.8)

Obr. 8 Sieť komerčných letísk v juhovýchodnom Anglicku



Zdroj: OFT. BAA: *The OFT's reference to the Competition Commission*, London : 4/2007, s.33

Ako som už uviedol platí, že čím väčšia je vzdialenosť medzi letiskami, tým menší konkurenčný element pre seba predstavujú. V regióne v okolí Londýna môžeme za substitúty považovať služby letísk Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton a London City Airport. Tržné podiely uvedených letísk sú v tomto regióne nasledovné¹¹:

¹¹ OFT. BAA: *The OFT's reference to the Competition Commission*, London : 4/2007, s.36

Tab. 3 Tržné podiely najväčších letísk v juhovýchodnom Anglicku

Letisko	Podiel na trhu
Heathrow (BAA)	42%
Gatwick (BAA)	27%
Stansted (BAA)	19%
Luton	8%
London City	2%

Pri ďalších úvahách vynecháme skupinu tranzitných pasažierov, t.j. tých, ktorí neopúšťajú letisko a prestupujú na iný (napr. interkontinentálny) let. Podiel tejto skupiny podľa údajov CAA tvorí v Heathrow (35%), Gatwick (16%), Stansted (11%); Luton (7%).

Zvolený región je ideálnym príkladom na demonštrovanie konkurencie medzi letiskami. Za predpokladu, že si stanovíme domáce teritórium okolo určitého letiska, ktoré je vymedzené číselnou hranicou (napr. že 15% trhu na danom území kupuje služby práve domáceho letiska) zistíme, že existuje pomerne početná skupina zákazníkov, pri ktorých dochádza k prelievaniu z jedného teritória do druhého. Podľa údajov CAA pri stanovenej hranici 15% je percento pasažierov, ktorí pochádzajú z regiónu iného letiska v prípade Heathrow 3 %, Gatwicku 9 %, Stanstedu 22 % a Lutonu až 53 %.¹² Tieto čísla jasne dokazujú, že medzi letiskami v okolí Londýna existuje súťaž o zákazníka, ktorý sa rozhoduje na základe kvality poskytovaných služieb a cien letiskových poplatkov. Štruktúra tejto skupiny je nasledovná¹³:

Tab. 4 Štruktúra zákazníkov na vybraných letiskách, ktorí nepochádzajú z daného regiónu

Podiel cestujúcich na:	Z oblastí, kde minimálne 15 % cestujúcich využíva			
	Heathrow	Gatwick	Stansted	Luton
Heathrow	-	75%	44%	8%
Gatwick	89%	-	41%	6%
Stansted	80%	71%	-	11%
Luton	95%	62%	58%	-

Z uvedených údajov vyplýva, že z celkovej skupiny 10 % zákazníkov Heathrow, ktorí pochádzajú z regiónu iného letiska, pochádza 75 % z regiónu Gatwicku, 44 % zo Stanstedu a 8 % z Lutonu. V prípade Gatwicku je to 89 % zákazníkov z Heathrow, 41 % zo Stanstedu a 6 % z Lutonu, atď.

¹² OFT. BAA: *The OFT's reference to the Competition Commission*, London : 4/2007, s.38

¹³ tamtiež, s.40

Prelievanie zákazníkov je možné znázorniť aj graficky (obr.9). V prípade, že ako hranicu teritórií medzi letiskami stanovíme dojazdovú vzdialenosť napr. 1,5 hod. a znázorníme ju na mape zakreslením hraničnej čiary, zreteľne uvidíme prekrytie hraničných teritórií, kde vzniká priestor pre boj o zákazníka. Dopyt pasažierov je opätovne primárnym kritériom v rozhodovaní leteckej spoločnosti o zriadení linky práve z daného letiska.

Obr. 9 Dojazdová analýza na území Londýna (90 min.)



V našom prípade platí, že veľká časť centrálného Londýna spadá do teritória všetkých štyroch letísk. Obyvateľ centrálného Londýna, za predpokladu že je ochotný cestovať na letisko 1,5 hodiny, má možnosť sa slobodne rozhodnúť pre jedno zo štyroch letísk. Medzi 4 letiskami by teda za bežných podmienok existovala konkurencia, v skutočnosti sú však 3 zo 4 letísk majetkom spoločnosti BAA (Heathrow, Gatwick, Stansted). Tieto letiská získal súkromný investor v roku 1987, keď bola privatizovaná BAA (*British Airport Authority*). Jej činnosť je preto v súčasnosti predmetom žaloby z dôvodu zneužívania svojho dominantného postavenia na trhu.

2.4. Súhrn poznatkov o charaktere trhu letísk v EÚ

Verdikt o charaktere letiska závisí od toho, ako si definujeme trh. Pokiaľ si trh výrobku definujeme ako služby letiska Heathrow, bude mať London Heathrow na trhu monopol. Čím širšie definujeme trh výrobku, tým menšiu monopolnú silu bude letisko

mať. Ekvivalent platí aj pre časové hľadisko. Čím dlhšie obdobie si definujeme, tým menšou monopolnou silou bude letisko disponovať. Bezprostredný vplyv na monopolný charakter bude mať vymedzenie geografického regiónu. Keď berieme do úvahy London Gatwick, monopol bude mať Gatwick Airport, pokiaľ budeme brať do úvahy celý Londýn, na trhu bude figurovať 4-5 letísk.

Gillen a Starkie vo svojich prácach¹⁴ tvrdia, že trh letísk v EÚ stratil charakter prirodzeného monopolu. Ak by podľa nich dnes došlo k deregulácii, zvyšovanie cien by bolo limitované súťažou medzi letiskami alebo inými druhmi dopravy. Okrem iného Starkie zdôrazňuje argument, že komplementárny vzťah ziskov z leteckých (*aeronautic*) a neleteckých (*non-aeronautic*) činností predstavuje pre letiská automatickú brzdu zvyšovania letiskových poplatkov (na niektorých letiskách dosahuje podiel ziskov z neleteckých činností až 60 %). Letiská jednoducho zarábajú viac peňazí na činnostiach typu prenájom, parkovanie a pozemná doprava, ako na samotných prístávacích poplatkoch. Preto je pre nich nevýhodné odradzovať zákazníkov vysokými cenami.

Podľa väčšiny expertov, však zodpovedať na otázku, či majú letiská monopolný charakter, v tomto momente nie je možné, pretože bolo na túto tému spracovaných príliš málo štúdií. Výsledky existujúcich štúdií indikujú, že jednotkové náklady u letísk klesajú v priemere až do úrovne 150 000 pohybov a 12,5 miliónov pasažierov ročne¹⁵. Samozrejme tieto údaje sú len orientačné a záleží predovšetkým na tom, do akého kontextu je letisko zasadené. Približne od tejto úrovne začínajú byť marginálne náklady rastúce a začínajú sa prejavovať straty z rozsahu z dôvodu preplnenia letísk a environmentálnych obmedzení. Pokiaľ tento fakt aplikujeme napr. na nemecký trh, zistíme že Frankfurt a Mníchov sú definitívne za touto hranicou (nesplňajú podmienku prirodzeného monopolu o klesajúcich marginálnych nákladoch), ale sekundárne uzly ako Hamburg, Stuttgart, Berlín a malé letiská ako Bremen, Dresden, Hannover a Leipzig pravdepodobne budú mať prirodzený monopol na ich relevantnom trhu. Ich silná pozícia na trhu je ešte viac posilnená reguláciou a legislatívnymi bariérami vstupu do odvetvia, ktoré transformujú letiská na legislatívne regionálne monopoly. Iné existujúce štúdie nemeckého trhu preukázali, že 23 z 35

¹⁴ GILLEN, D.H. *Airport Financing, Costing, Pricing and Performance in Canada*. Final Report to the Canadian Transportation Act Review Committee, Waterloo, 2001 a STARKIE, D. Reforming UK Airport Regulation. *Journal of Transport Economics and Policy*, č.35, s.119-135

¹⁵ NIEMEIER, H.M. *Price Cap Regulation of German Airports*. Bremen : UoAS, 2003, s.12

existujúcich letísk (vrátane regionálnych) nedisponuje relevantnou monopolnou silou a je plne konkurencieschopných.¹⁶

Podľa môjho názoru je pri hodnotení charakteru letísk v EÚ nutné uvažovať okrem ich relevantného trhu aj vzdialené substitúty (napr. rýchlolaková doprava). Ak toto učiníme, dospejeme veľmi rýchlo k záveru, že letisko bez regulácie nie je schopné dlhšiu dobu udržať si monopolné ceny. Pokiaľ letisko trati Kolín / Paríž zvýši svoje ceny príliš, cestujúci jednoducho presedajú na iný typ dopravy. Pretože skutočne existuje krížová konkurencia medzi dopravnými odvetviami, som presvedčený, že trh letísk v EÚ *nemá prirodzene monopolný charakter*.

¹⁶ MALINA, R. *Market power and the need for regulation in the German airport market*, Münster : Institute of Transport Economics, 3/2006, s.29

3. Deregulácia letísk v EÚ

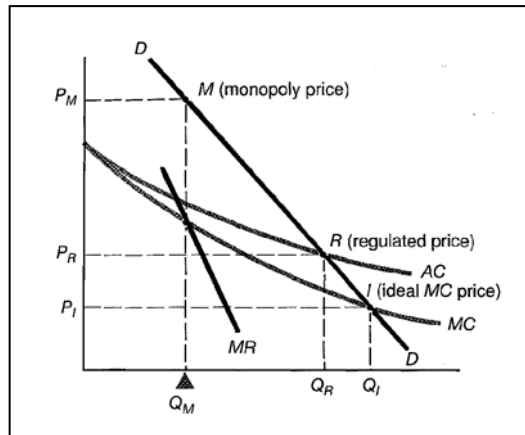
3.1. Základy teórie regulácie prirodzeného monopolu

V kapitole 2 som načrtol teoretické odôvodnenie regulácie monopolu. Prirodzený monopol má tendenciu si bez zásahu regulátora stanovovať cenu na úrovni $MR=MC$ a realizovať monopolný zisk. Ako som už uviedol, nie je ideálna situácia $P=MC$ (*first best pricing*) v nedokonalej konkurencii možná, pretože monopol realizuje stratu (obr.10). Preto sa uplatňuje metóda cien podľa rovnosti $P=AC$ (*second best pricing*), pri ktorej regulátor stanovuje cenu, ktorá je vo výške priemerných nákladov monopolu.

Avšak hlavným cieľom regulácie nie je len regulovanie ceny. Existencia monopolu okrem svojej cenovej politiky obnáša aj viaceré problémové oblasti, ako napríklad alokačnú a výrobnú neefektívnosť a absenciu snahy investovať a inovovať. Preto sleduje regulácia prirodzeného monopolu nasledujúce ciele:

- *efektívna cenová politika* - zabránenie vytváraniu monopolného zisku, snaha o imitáciu konkurenčného trhu a stanovenie ceny prijateľnej pre spotrebiteľa
- *odstránenie alokačnej neefektívnosti* - monopol je charakteristický nákladmi mŕtvej váhy (*deadweight loss*), spôsobenými jeho cenovou politikou
- *odstránenie výrobnéj neefektívnosti* – monopol ako forma nedokonalej konkurencie nevyrába výstup s najnižšími jednotkovými nákladmi
- *prístup na trh bez diskriminácie* – snaha o elimináciu bariér vstupu do odvetvia
- *minimalizácia transakčných nákladov*
- *environmentálna prijateľnosť*
- *nízke regulačné náklady* – minimalizácia nákladov, vznikajúcich v súvislosti s regulačným procesom a prevádzkou regulačného orgánu

Obr. 10 Regulácia cien prirodzeného monopolu



Zdroj: Samuelson, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005, s.343

Podľa miery splnenia jednotlivých cieľov môžeme zhodnotiť vhodnosť a efektívnosť aplikovaných regulačných inštrumentov. V praxi je však pravidlom, že existuje určitý *trade-off* medzi efektívnou cenovou politikou a investíciami do rozširovania infraštruktúry. Pokiaľ budeme regulovať monopol formou navýšenia jeho priemerných nákladov o určitú povolenú hranicu zisku, nebude monopol optimalizovať svoje náklady. Monopol bude mať vždy zabezpečené určité stanovené percento zisku, a preto nebude existovať motív znižovať svoje náklady. Pokiaľ mu stanovíme cenový strop, monopol sa naopak bude snažiť o maximalizáciu zisku a v prvom rade utrpia investície. V snahe získať čo najväčší zisk bude monopol minimalizovať všetky svoje výdaje, vrátane investícií do infraštruktúry a inovácií. Na základe tohto predpokladu sa v ekonomickej teórii na reguláciu monopolu používa regulácia podľa oprávnených nákladov ROR a regulácia na základe povoleného rastu cien.

Cieľom regulácie podľa nákladov je stanoviť cenu, ktorá by reflektovala výšku jeho nákladov a normálny zisk v ekonomike - povolenú nadstavenú hranicu zisku. Základným prvkom regulácie je pomerový ukazovateľ – miera návratnosti kapitálu (*ROR*) definovaná ako¹⁷:

$$ROR = \frac{pQ - wL - uK}{p_k K}$$

¹⁷ CARLTON, D.W., PERLOFF, J.M.: *Modern Industrial Organization*. New York : Harper Collins College Publishers 1994

kde pQ - celkové tržby za tovar
 w - jednotková cena práce L
 u - prevádzkové náklady na jednotku kapitálu K
 p_k - obstarávací cena jednotky kapitálu K

V praxi existuje viacero variant tejto regulácie, fungujúcich na rovnakom princípe. Regulátor audituje správu regulovanej spoločnosti o jej prevádzkových nákladoch a na základe uvedeného vzorca stanoví adekvátnu hranicu zisku. Kameňom úrazu tohto systému je fakt, že regulátor nemá neobmedzený vstup do účtových záznamov spoločnosti a v podstate je odkázaný na údaje ňou poskytnuté. Otázkou zostáva, nakoľko spoločnosť o sebe poskytne tie údaje, ktoré sú pre ňu nevýhodné. Táto špekulácia podmienila vznik mnohých teórií (napr. teória regulačného zaujatia), ktoré práve z tohto dôvodu odmietajú predpoklad nezávislého, spravodlivého a plne informovaného regulátora. Teórie vznikli v USA v 19. storočí, prakticky so vznikom regulácie a tvrdia, že nech bol regulátor vytvorený kýmkoľvek a na akýkoľvek účel, je v procese regulácie skôr alebo neskôr ovládnutý regulovanými firmami a začína rozhodovať v ich prospech. Vo všeobecnosti platí fakt, že čím je regulačný aparát centralizovanejší, tým jednoduchšie je získanie vplyvu nad týmto úradom.¹⁸ V tomto zmysle dáva teórii regulačného zaujatia za pravdu príklad z počiatkov regulácie energetického priemyslu v USA, kde monopol ovládal celý trh aj napriek snahe regulátorov. V nasledujúcich kapitolách uvediem príklady výšky ziskov vybraných európskych letísk, ktoré dokazujú, že regulované letiskové monopoly dosahujú rádovo niekoľkonásobne väčšie zisky ako deregulované aerolinie.¹⁹ Podľa mnohých odborníkov je dôvodom fakt, že regulácia udržuje monopolné postavenie letísk v EÚ namiesto toho, aby ho eliminovala.

Druhým typom, ktorý sa používa pri regulácii monopolu, sú cenové stropy s povoleným cenovým rastom na základe určitého vybraného cenového indexu. Ako cenový index sa v tejto súvislosti používa index spotrebiteľských cien alebo cien výrobcov. V prvej fáze sa pre monopol stanoví absolútna výška regulovanej ceny na základe podobného postupu, ako v uvedenej metóde ROR. V druhej fáze sa stanoví hranica povoleného rastu cien, o ktoré je cenový index (napr. PPI) navýšený. Táto metóda je

¹⁸ VALENTA, L. *Přirozený monopol a jeho regulace* [diplomová práca] Praha : VŠE, 2004, s.40

¹⁹ HOLDER, S. *Major Trends in the Airport Industry* [prednáška]. NERA UK Limited, Lisbon, 11.7.2006, s.2

v ostatných rokoch preferovaná z toho dôvodu, že motivuje monopol k maximálnej nákladovej efektívnosti. Zisk je teda variabilný podľa toho, nakoľko je monopol ochotný a schopný potlačiť svoje náklady.

Tretím možným postojom k monopolu je ho ignorovať. V skutočnosti neexistuje žiadny potvrdený dlhodobý príklad, ako sa monopol a prirodzený monopol správajú bez regulácie. Je dosť možné až pravdepodobné, že sú riziká a nebezpečenstvá spojené s monopolom značne zveličované a regulácia prináša viac škôd ako úžitku. Množstvo autorov (napr. W.Baumol; J. Panzar; R. Willig) tvrdí, že existuje možnosť dosiahnutia tržne efektívnej situácie bez toho, aby bola regulácia skutočne nutná. V prípade prirodzeného i klasického monopolu existujú konkurenčné tlaky. Súťaž neprebíha medzi existujúcimi firmami, ale medzi firmami potenciálne schopnými vstúpiť na trh, resp. prebieha *potenciálna konkurencia*. V súvislosti s týmto faktom sa samozrejme predlžuje časové obdobie, v ktorom sa trh vychýlený z rovnováhy vracia opäť do rovnovážneho bodu. V praxi to znamená, že monopol je síce schopný v krátkodobom meradle predražovať svoje služby, v dlhodobom meradle však vzniká priestor pre potenciálnych konkurentov, aby vstúpili do odvetvia. Bohužiaľ je toto obdobie nachádzania rovnováhy dosť dlhé na to, aby sa z daného problému vytlkol politický potenciál a monopol začal byť regulovaný. Domnievam sa preto, že zásluhu na tom, že neexistujú presvedčivé dôkazy o fungovaní prirodzeného monopolu bez regulácie, majú politické a iné záujmové skupiny, ktoré využívajú problematiku regulácie vo svoj vlastný prospech.

3.2. Úrovně regulácie v členských štátoch EÚ

V praxi neexistujú samostatné celky kodifikovaných noriem pre letiská. Z dôvodu komplementarity a interdependencie je regulácia letísk súčasťou regulácie leteckej dopravy ako celku. Niektoré normy sa bezprostredne týkajú prevádzky letísk, časť má na ich fungovanie sekundárny efekt. Regulácia prebieha spravidla na troch úrovniach – medzinárodnej, európskej a národnej.

3.2.1. Medzinárodná regulácia

Lety mimo EÚ sú predmetom ASA (*Air Service Agreements*), ktoré kodifikujú úroveň prístupu do leteckého priestoru zmluvnej strany. Väčšina týchto dohôd je stále vyjednávaná na bilaterálnom princípe, ale kompetencie členských štátov prechádzajú stále viac na inštitúcie EÚ (*EC Regulation No. 847/2004*).

Tieto dohody môžu limitovať počet „dopravných práv“ medzi krajinami a tým obmedzovať hospodársku súťaž v medzinárodnej leteckej doprave. Typické reštrikcie predstavujú:

- obmedzenia počtu a objemu leteckých destinácií medzi krajinami
- reštrikcie typov priamych spojovacích služieb
- obmedzenia slobody aerolínií v stanovovaní vlastných poplatkov (často sa vyžaduje, aby boli ceny leteniek schválené jednostranne alebo bilaterálne zmluvnými krajinami)
- vyžadovanie efektívnej kontroly aerolínií národnými štátnymi inštitúciami.

Niektoré aspekty medzinárodnej aviácie sú regulované ICAO (*International Civil Aviation Organisation*), konštituovanej Chicagskou konvenciou z roku 1944. Táto konvencia zakotvuje princíp nediskriminácie na základe štátnej príslušnosti aerolínií vo veci spoplatňovania služieb a určuje, že výška letiskových poplatkov musí byť ekonomicky odôvodnená.

3.2.2. Európska regulácia

EÚ vytvára všeobecný rámec pre následnú štátnu reguláciu letísk. Stanovuje akým spôsobom a za akých podmienok musí byť činnosť letísk regulovaná a ďalšie regulačné opatrenia ponecháva v kompetencii štátu. Európska komisia reguluje radu činností. Oblasť regulácie zahrňuje²⁰:

²⁰ dostupné z <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s13004.htm> (11.10.2007)

- *spotrebiteľské práva* – EC Regulation 1107/2006 (*Rights of people with reduced mobility*)
 - Commission Communication z 21. júna 2000 (*Protection of air passengers*)
 - EC Regulation 2299/89 (*Code of conduct for computerized reservation systems*)
 - EC Regulation 261/2004 (*Denied-boarding compensation systems*)
 - EC Regulation 2111/2005 (*Aviation safety: informing passengers of the carrier's identity and the blacklist of high-risk companies*)
- *pozemné služby letísk* - Council Directive 96/67/EC (*Groundhandling at community airports*)
- *alokáciu prevádzkových intervalov* - Council Regulation (EEC) No 95/93 (*Allocation of time intervals*)
- *licencie a ponuku služieb*
- *bezpečnosť a ochranu životného prostredia.*

Okrem týchto oblastí je trh letísk, rovnako ako všetky ostatné priemyselné sektory, predmetom Európskeho súťažného práva, vrátane kontroly štátneho subvencovania. Prístup k leteckému priestoru na niektorých frekventovaných letiskách je takisto predmetom regulácie za účelom zabezpečenia spravodlivej alokácie prevádzkových intervalov. Dôvodom tejto regulácie je previs dopytu po službách letísk nad ponukou na takmer všetkých európskych primárnych letiskách. Koordinácia intervalov na týchto letiskách musí byť uskutočňovaná nezávislým orgánom. Držitelia sú podľa normy oprávnení uchovať si právo na používanie intervalov, pokiaľ ich efektívne využívajú. Keď sú letiská plné a neschopné alebo nechotné rozširovať kapacitu, môže regulácia spôsobovať určitú rigiditu. Intervaly sú dedené z roka na rok automaticky a nie je zabezpečené, že interval pripadne naozaj tomu, kto oň má najväčší záujem.

3.2.3. Národná regulácia

Okrem medzinárodných a európskych noriem je činnosť letísk regulovaná predovšetkým národnými orgánmi. Štátne normy spravidla ustanovia inštitút regulátora, napr. vo Veľkej Británii je relevantná regulácia kodifikovaná v dokumente *Airports Act 1986 (AA86)*, ktorý ukotvuje práva a povinnosti ekonomického regulátora CAA (*Civil*

Aviation Authority) a DfT (*Department of Transport*). AA86 odlišuje dve úrovne regulácie – nižšia úroveň platí pre letiská, ktoré presiahli hranicu obratu jedného milióna libier v dvoch z posledných troch finančných rokov. Tieto letiská musia obdržať povolenie od CAA, aby mohli zvyšovať letiskové poplatky a ďalej musia podávať ročné štatutárne reporty a poskytovať iné informácie o svojej činnosti. Vyššia úroveň je uplatňovaná pri letiskách, ktoré boli určené ako predmet cenovej kontroly štátnymi orgánmi. Tieto letiská podliehajú cenovej regulácii „*price caps*“, pri ktorej sú poplatky stanovené CAA fixne na dobu piatich rokov na základe predchádzajúceho polročného reportingu CC (*Competition Commission*). V marci 1995 uviedlo DfT ako kritéria pre zaradenie letiska do systému *price caps* nasledujúce aspekty:²¹

- dominantné postavenie na trhu, vrátane rozsahu konkurencie zo strany ostatných letísk a iných typov dopravy
- primárna evidencia o nadmernej rentabilite alebo zneužití dominantného postavenia
- škála a časovanie investícií a ich dopady na ziskovosť letiska
- efektívnosť a kvalita služieb.

V prípade Veľkej Británie sú predmetom cenovej regulácie služby troch londýnskych letísk – Heathrow, Gatwick a Stansted, a taktiež letiska v Manchesteri. V praxi regulácia znamená, že tieto letiská podliehajú cenovej kontrole na základe ukotvenia na infláciu podľa vzorca $RPI -/+ X$.²² Podobne prebieha regulácia aj v iných štátoch EÚ. Konkrétne uplatňované typy sa však môžu odlišovať. V prípade Nemecka je prevažujúcim modelom regulácia podľa nákladov, aj tu však v ostatnej dobe nastáva pozitívny posun v prospech flexibilných cenových stropov.

3.3. Typy regulácie

V súčasnosti podliehajú regulácii takmer všetky letiská na svete, rozsah a metódy regulácie sa však od prípadu k prípadu môžu odlišovať. Rozsah regulácie by mal byť rozšírený na tie oblasti, ktoré majú dopad na podnikateľskú činnosť aerolínií a iných užívateľov a ktoré nemôžu byť duplikované. Tradične sú regulované poplatky v oblasti

²¹ OFT. *BAA: The OFT's reference to the Competition Commission*, London : 4/2007, s.19

²² súčasné *price caps* sú pre Heathrow RPI + 6,5%, Gatwick a Stansted RPI, Manchester RPI - 5%

služieb pristávacích a vzletových dráh a odbavovania pasažierov. Pozemné dopravné služby a neletecké služby by nemali byť regulované, nakoľko môžu byť predmetom aspoň potenciálnej konkurencie. S dereguláciou tejto oblasti v praxi existujú dobré skúsenosti. V podstate je tu konkurenčné prostredie možné a len hroziace konkurenčné tlaky vedú letiská k tomu, aby optimalizovali efektívnosť a ceny svojich služieb. Monopolné postavenie letísk však celkom jednoznačne spočíva v centrálnej infraštruktúre a zariadeniach (napr. doprava batožiny). Táto a súvisiace oblasti patria do monopolných činností letiska a v prípade skutočného prirodzeného monopolu by mali byť regulované.

3.3.1. Rozsah regulácie

Jednotný regulačný princíp (*single till*) je postavený na základe, že regulované musia byť všetky činnosti letiska (letecké i neletecké). Tento princíp je odporúčaný ICAO a uplatňovaný vo väčšine krajín EÚ. V Nemecku nie je tento princíp nutne predpísaný ako tomu bolo vo Veľkej Británii, pretože nemecké regulačné normy (§ 43 *Luftverkehrzulassungs-ordnung*) formulujú kontrolu poplatkov len celkom všeobecne. V Británii bolo používanie *single till* odôvodnené bilaterálnou zmluvou s USA, ktorá tento princíp vyžadovala.

Po tom, čo skončila platnosť tohto právneho aktu, začala britská CAA uvažovať o zavedení princípu *dual till*. Tento spočíva na základe selekcie oblastí, ktoré je nevyhnutné regulovať a uvalenia cenovej regulácie na tieto sektory. Regulácia môže vyvolávať komplexné vedľajšie účinky, a preto by mala byť obmedzovaná na tie oblasti, v ktorých trh systematicky zlyháva. Ak sa budeme správať podľa tejto zásady, bude sa regulácia vzťahovať len na niektoré letecké aktivity a toto bude fakticky znamenať dereguláciu, (nakoľko je v súčasnosti väčšina letísk regulovaná na princípe *single till*). Dnes spadajú pod *dual till* letiská Heathrow, Gatwick, Stansted a Manchester, ďalej sa pre tento princíp rozhodli mexické letiská a používa ho aj letisko v Hamburgu.

V nasledujúcej úvahe by som chcel analyzovať konkrétne inštrumenty regulácie. K dispozícii je niekoľko modelov, ktoré vychádzajú z teórie prirodzeného monopolu (kap. 3.1). V súčasnosti sa vo väčšine prípadov uplatňujú modely *cost-based* regulácie (nemecký model), regulácie *price-caps* (britský a hamburský model) a *monitoring* (austrálsky model).

3.3.2. Regulačné modely

a) cost-based regulácia

Regulácia podľa oprávnených nákladov zabraňuje vzniku monopolných ziskov, pretože pripúšťa zvýšenie ceny len ak je nákladovo odôvodnené, alebo ak je v rámci minimálnych úrokových sadziieb na investovaných kapitál. Na prvý pohľad sa táto forma zdá veľmi vhodnou na regulovanie monopolov, existujú však dve podstatné námietky k jej fungovaniu. Prvou je, že monopolné zisky sú často ukryté vo forme *goldplatingu* a netradičných tržných výnosov. Druhá problematickejšia námietka je, že monopol je charakteristický výrobnu neefektívnosťou a nákladová regulácia tento fakt ešte prehľbuje. Monopol nie je vedený k žiadnej racionalizácii nákladov, pri každej úrovni nákladov totiž bude dosahovať len tú úroveň zisku, ktorú mu povolí regulátor. Výsledkom regulácie je hospodársky kolos, ktorý operuje neefektívne so svojimi nákladmi na kapitál, ľudskými zdrojmi a je nešetrný k životnému prostrediu. Výhody a nevýhody modelu by sa dali zhrnúť do nasledujúcej tabuľky:

Tab. 5 Aspekty cost-based regulácie

Cost-based regulácia: pre a proti	
žiadne monopolné zisky	neefektívne nákladové rozhodovanie a goldplating
vhodné na financovanie investícií do infraštruktúry	neefektívna cenová štruktúra a nízka cenová diferenciácia
	vysoké regulačné náklady

V súčasnosti je tento model používaný pri regulácii väčšiny letísk, zároveň sa však považuje za systém prežitý. Uplatňoval sa najmä v časoch, keď bola regulovaná celá letecká doprava vrátane aerolínií. Najrozšírenejší je napr. v Nemecku – na 18 medzinárodných letiskách okrem Hamburgu a Frankfurtu, ktoré sú regulované systémom *price caps*. Vedecká obec v Nemecku sa stále častejšie angažuje za nahradenie tohto systému modelom *price caps*, ktorý by podľa uskutočneného výskumu bol pre nemecký trh výhodnejší.²³

²³ NIEMEIER, H.M. *Price Cap Regulation of German Airports*. Bremen : UoAS, 2003, s.22

b) regulácia price-caps

Na rozdiel od Nemecka došlo vo veľkej Británii pri príležitosti privatizácie aj ku zmene pôvodného modelu na *price caps*. Autorstvo tohto systému sa pripisuje britskému ekonómovi Stephenovi Littlechildovi. V roku 1983 bol použitý pri privatizácii British Telecom a v nasledujúcich dvoch dekádach bol aplikovaný vo väčšine prípadov regulácie privatizovaných monopolov v britskej ekonomike. Základnou myšlienkou je, že regulátor imituje hospodársku súťaž. Tak ako pri intenzívnej konkurencii trh podniku určí cenu, stanoví v tomto prípade maximálnu cenu monopolu regulátor. Cena je definovaná vzorcom RPI (*Retail Price Index*) – X . Vo výsledku cena regulovaného produktu nesmie rásť rýchlejšie, ako priemerná cena regulovaných tovarov a služieb znížená o faktor X . Faktor je stanovený regulátorom na základe očakávaného zvýšenia produktivity a platí na pevne stanovené obdobie (spravidla 5 rokov). Faktor X nemusí mať nutne kladnú hodnotu, resp. nemusí vždy viesť k poklesu ceny. Napríklad v prípade výstavby zložitej infraštruktúry pri vysokých fixných nákladoch dosahuje často zápornú hodnotu, a výsledný vzorec vedie k nárastu ceny, aby monopol bol schopný pokryť svoje náklady. Po ubehnutí stanovenej periódy je určený nový cenový strop s novými aktualizovanými údajmi.

V porovnaní s *cost-based* reguláciou núti *price cap* monopol hospodáriť efektívnejšie, a práve to je jeho rozhodujúcou výhodou. Po prvé sa firma usiluje minimalizovať náklady, odmenou za efektívne hospodárenie je rozdiel medzi cenovým stropom a celkovou výškou nákladov. Na druhej strane ale stanovuje maximálnu hranicu priemernej ceny tak, že nedosahuje monopolné zisky. Ďalšími výhodami sú transparentnosť, jednoznačnosť systému a stabilita určenej ceny pre aerolínie. Neistota v rozhodovaní je minimalizovaná na obdobie 5 rokov, ktoré predstavujú dĺžku regulačného obdobia. Nevýhody modelu spočívajú predovšetkým v tom, ako funguje v skutočnosti. Existuje pravdepodobnosť, že pokiaľ bude faktor X nastavený príliš voľne, nebude snaha o optimalizáciu nákladov až tak silná, resp. bude veľkosť nákladov v rôznych regulačných obdobiach kopírovať hodnotu X . Firma sa jednoducho adaptuje na určitú hodnotu zisku, ktorú sa snaží udržiavať pri jeho rôznych hodnotách.²⁴ Ďalšou podstatnou výhradou voči tomuto modelu je fakt, že snaha o optimalizáciu nákladov vytláča dlhodobé investície. Pokiaľ je letisku, ktoré chce investovať obrovské prostriedky do nového terminálu, stanovený cenový strop, je týmto odradené od investície z dôvodu nepokrytia vlastných

²⁴ NIEMEIER, H.M. *Capacity Utilization, Investment and Regulatory Reform of German Airports*. Bremen : UoAS, 2004, s.187

nákladov. V súčasnom prostredí nedostatku letiskovej infraštruktúry môže obmedzenie investícií predstavovať veľmi vážnu zábranu v rozvoji trhu. Problém sa v praxi rieši tak, že sa v danom regulačnom období vo faktore X zohľadnia potrebné investície, aby sa predišlo brzdeniu expanzie trhu. Napríklad letisko London Heathrow z tohto dôvodu dlhú dobu odkladalo výstavbu 5. terminálu kým regulátor nezhodnotil, že situácia na letisku je skutočne krízová.

Tab. 6 Aspekty price-cap regulácie

Price-cap regulácia: pre a proti	
stimul k výrobnej efektívnosti	nebezpečenstvo priblíženia nákladovej regulácii
stimul k cenovej diferenciácii	nebezpečenstvo nízkych investičných stimulov
akceptovateľná cena pre aerolínie	
transparentnosť	
nízke transakčné náklady	

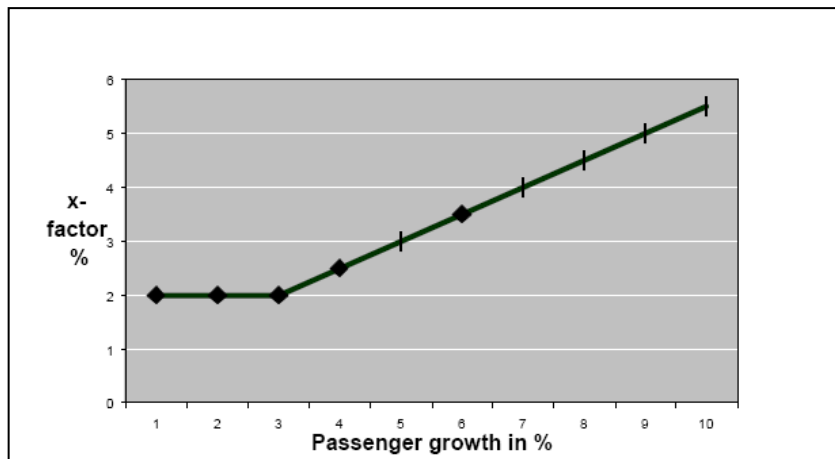
Ako som už spomenul, podliehajú systému cenových stropov od roku 1987 (privatizácia BAA) londýnske letiská Heathrow, Gatwick, Stansted a letisko v Manchesteri. Ostatné britské letiská sú len pozorované a v prípade podozrenia, že zneužívajú svoje monopolné postavenie, môžu byť zaradené do tohto systému. Krátko po privatizácii letísk zaviedla cenové stropy aj Austrália, Argentína, a niektoré krajiny Afriky. V Nemecku sú týmto spôsobom regulované letiská vo Frankfurtu a Hamburgu, ktoré boli spustené ako pilotné projekty nádejného nového modelu pre nemecký trh.²⁵

Ako názornú ukážku uvediem cenové stropy na letisku v Hamburgu. Tu dosahuje faktor X v súčasnosti hodnotu 4, k tomuto údaju sa regulátor dopracoval na základe návrhu aerolínií, ktoré logicky usilovali o čo najvyššie číslo. Manažment letiska samozrejme bránil svoj návrh s hodnotou 2, k tomuto číslu sa dospelo na základe predpokladu, že konštantný počet pracovníkov bude obsluhovať rastúci počet zákazníkov a ročný nárast dopytu cestujúcich sa predpokladal na 3,9 % za regulačné obdobie.²⁶ Regulačná komisia sa rozhodla skombinovať návrh aerolínií s flexibilnou stupnicou.

²⁵ NIEMEIER, H.M. *Wettbewerbspolitische Aspekte der Flughafenprivatisierung*. Hamburg : LIT Verlag Hamburg, 2004, s.8

²⁶ NIEMEIER, H.M. *Price Cap Regulation of German Airports*. Bremen : UoAS, 2003, s.8

Obr. 11 Flexibilná stupnica faktoru X pre letisko v Hamburgu



Zdroj: NIEMEIER, H.M. *Price Cap Regulation of German Airports*. Bremen : UoAS, 2003, s.9

Po intenzívnych diskusiách sa dospelo k dohode, že keď ročný nárast pasažierov presiahne 4 %, potom bude $X = 2$ zvýšené o pol percenta za každé ročné percento dodatočného nárastu pasažierov²⁷. Hamburgský model mal ďaleko od dokonalosti. Bolo to jasné od začiatku. Skôr šlo o to, uskutočniť realizáciu modelu čo najskôr a vytvoriť tým regulačný precedens na nemeckom trhu letísk, ktorý by potom nasledovali ďalšie letiská. V modeli sa preto odhliadlo od jemných technických detailov, ako napr. asymetrická flexibilná stupnica, ktorá by priniesla ďalšie komplikácie v realizácii projektu. V máji 2002 bola flexibilná stupnica po krátkej dobe zrušená a X bolo fixne stanovené na hodnotu 2. V terajšom regulačnom období už dosahuje hodnotu 4.

c) monitoring

13. mája 2002 sa rozhodol austrálsky minister dopravy nahradiť systém price caps monitoringom, tzv. „*light handed*“ reguláciou. Najdôležitejšie austrálske letiská mali byť počas piatich rokov pozorované a pokiaľ by nezávislá kontrola nezistila zneužitie postavenia, došlo by k úplnému zrušeniu kontrôl. Rozhodnutie ministra bolo založené na štúdií Productivity Commission, ktorá uprednostnila *monitoring* pred *price caps*.²⁸ Tento systém mal pre letiská vytvoriť väčší priestor pre stanovovanie cien, investície a efektívnu prevádzku.

²⁷ NIEMEIER, H.M. *Price Cap Regulation of German Airports*. Bremen : UoAS, 2003, s.9

²⁸ NIEMEIER, H.M. *Flughafenprivatisierung und Optionen der Entregulierung* [prednáška] Berlin : Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, 8.10.2002

Tab. 7 Aspekty monitoringu

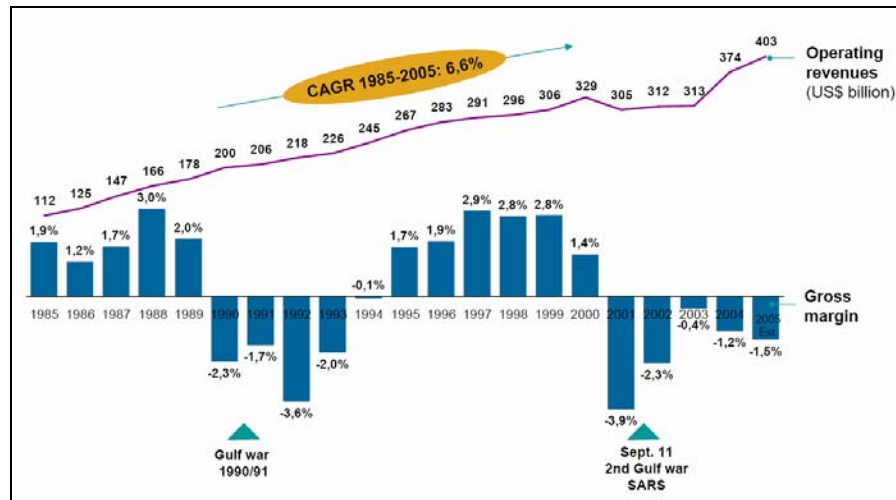
Monitoring: pre a proti	
stimul k podnikateľsky efektívnemu jednaniu	bez optimálnej hrozby neefektívne
stimul k cenovej diferenciácii	nebezpečenstvo rastúcich transakčných nákladov
nízke regulačné náklady	

Monitoring sa od kompletnej deregulácie odlišuje tým, že sa správanie letísk riadi hrozbou zavedenia ex-ante regulácie. V skutočnosti má byť jednoduchší ako regulácia cenovými stropmi, spojený s nižšími regulačnými nákladmi a má zabráňovať regulačným chybám. V prípade zistenia zneužitia postavenia má monitoring na rozdiel od cenových stropov stanoviť *pásmo* maximálnych cien, ktoré má korigovať nedokonalosti trhu. Pásmo má taktiež podporovať cenovú diferenciáciu. V porovnaní s cenovými stropmi, napriek teoretickým predpokladom, nie sú v praxi viditeľné podstatné rozdiely, ide skôr o cenový strop s flexibilným ohraničením. Do značnej miery ale odpadá problém s brzdením investícií, čo je považované za najväčšiu výhodu monitoringu.

3.3.3. Úvaha o efektívnosti regulácie v praxi

V tejto práci som sa už venoval výsledkom deregulácie trhu aerolínií. Obavy pred dereguláciou sa týkali toho, že letecké spoločnosti predstavujú prirodzený monopol a že budú zneužívať svoje postavenie. Očakával sa rast cien cestovného, najväčšiu časť alokačnej neefektívnosti mal na sebe niesť spotrebiteľ. Nič z uvedeného sa však nestalo. Mýty o aerolíniách ako prirodzenom monopole sa rozplynuli vďaka rapídному rastu trhu a ukázalo sa, že trh aerolínií je plnohodnotným konkurenčným trhom. Percentuálny pokles priemernej ceny leteniek v nasledujúcich dekádach predstavoval desiatky percent. Konkurencia na trhu leteckých spoločností je natoľko silná, že ženie výsledky hospodárenia malých spoločností do záporných čísiel. Na obr.12 vidíme, že aerolínie nielen nezneužívajú svoje postavenie, ale odvetvie je ako celok stratové.

Obr. 12 Celkový vývoj ziskovosti aerolínií vo svete



Zdroj: HOLDER, S. *Major Trends in the Airport Industry* [prednáška]. NERA UK Limited, Lisbon, 11.7.2006, s.1

Tržby aerolínií síce absolútne rastú, ale od roku 2001 vidíme jasný stratový trend. Za prepád v tomto roku sú zodpovedné teroristické útoky v USA, odvetvie sa z nich však dodnes nespamätalo. Nie všetky letecké spoločnosti však hospodária v záporných číslach. Tie, ktoré sa adaptovali na nové podmienky (*low cost, charter*) sú vo väčšine prípadov rentabilné a rastú. Ich podiel na trhu však ešte nie je dost' veľký na to, aby zvrátil trend v odvetví. Aerolíniám sa jednoducho darilo lepšie za regulácie ako bez nej. Otázkou zostáva, nakoľko je trh letísk podobný trhu aerolínií. Podľa môjho názoru letiská pri dnešnej sieti rýchlovlakov a diaľnic, už dávno stratili postavenie prirodzeného monopolu. Regulácia tak umelo udržuje ich monopolné postavenie a utlmuje konkurenčné tlaky, ktoré by prospeli hospodárstvu i spotrebiteľovi.

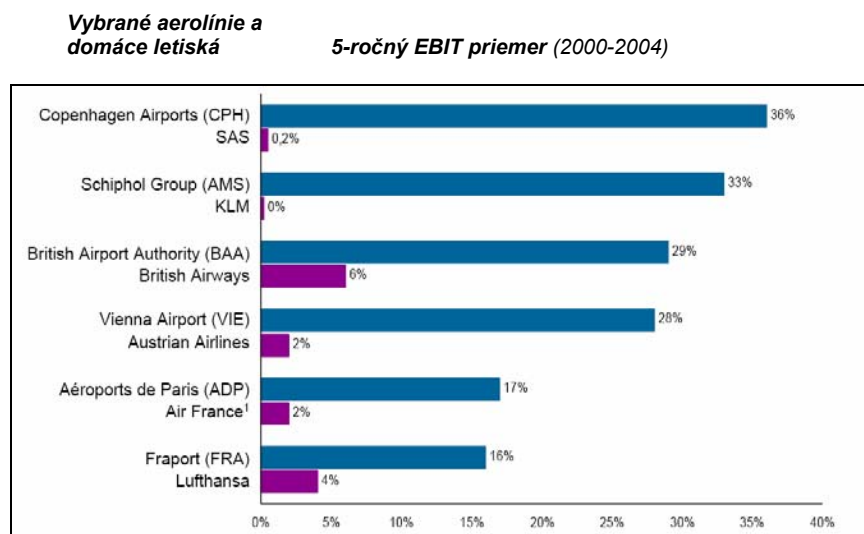
Ako povedal súčasný generálny riaditeľ IATA Giovanni Bisignani, „hodnotový reťazec leteckej dopravy je zaujímavý tvor. Deregulácia priniesla medzi aerolínie konkurenciu. Spotrebiteľia profitujú z viac ako 30% prepádu cien za posledných desať rokov. Ale nízke ceny môžete udržať len vtedy, keď ste schopní kontrolovať náklady. My sme ale veľmi frustrovaní nedostatkom pokroku na mnohých letiskách. Poplatky za pasažiera na letiskách v priemere stúpili o 13% len za posledné štyri roky.“²⁹ Bisignani ďalej uviedol, že parížske letiská Aeroports de Paris sú „najhorším“ previnilcom. Za posledných päť rokov napriek regulácii zvýšili poplatky o 44 %. Ba čo viac, francúzska

²⁹ Redakcia. IATA's Chief Criticizes Airports For Failure To Control Costs. *Airports*, New York, 2.5.2006, č.17, s.1

vláda schválila ďalší nárast o 5 % ročne na najbližších 5 rokov (to všetko pri priemernej inflácii 1,75 % ročne)³⁰, za čo IATA na francúzsku vládu podala žalobu na Európsky súd. Parížsky príklad je nasledovaný Amsterdamom s neuveriteľným skokom 34 % v rokoch 2001 až 2005; Stockholmom (35 %); španielskymi letiskami (priemerne 24 %) a Mníchovom (26 %)³¹. Tieto čísla sú zahanbujúcim dôkazom neefektívnosti regulácie letísk.

Je dôležité zdôrazniť, že pri neefektívnosti regulácie nejde o regionálny aspekt. Obr.13 porovnáva percentuálny zisk vybranej vzorky letísk a domácich aerolínií.

Obr. 13 Porovnanie ziskovosti letísk a aerolínií na regionálnom princípe



Zdroj: HOLDER, S. Major Trends in the Airport Industry [prednáška] NERA UK Ltd, Lisbon, 11.7.2006, s.2

Výsledkom regulačných snáh britskej vlády je monopolný zisk BAA na úrovni 29 % celkových výnosov (v prípade Heathrow je údaj ešte vyšší). Šokujúce čísla za letisko v Kodani (36 %) a Amsterdame (33 %) sú v ostrom kontraste s rentabilitou regionálnych aerolínií (0,2 % a 0 %). Tieto údaje dávajú za pravdu už zmieňovanej teórii zaujatia, podľa ktorej bude regulátor vždy ovládnutý regulovanými monopolmi a rozhoduje v ich prospech.

3.3.4. Súhrn poznatkov o cenovej regulácii letísk

³⁰ SPARACO, P. Cash Cows. *Aviation Week & Space Technology*, New York : 19.6.2006, č.25, s.1

³¹ Redakcia. IATA's Chief Criticizes Airports For Failure To Control Costs. *Airports*, New York, 2.5.2006, č.17, s.1

Napriek môjmu presvedčeniu, že európske letiská s rastom trhu stratili svoje pôvodné postavenie prirodzeného monopolu, som si vedomý skutočnosti, že je v hre príliš veľa politického potenciálu na to, aby bol trh letísk kompletne deregulovaný. Prínosy regulácie sú sporné hlavne z dvoch dôvodov. Po prvé negatíva predstavované prirodzeným monopolom sú obecné preháňané, po druhé regulácia týchto monopolných firiem zlyháva a tým sa jej efektívnosť stáva diskutabilnou. Regulácia už v tomto štádiu stojí veľa prostriedkov a v prípade, že by bola žiadaná ešte väčšia kontrola prirodzených monopolov, by regulačné náklady ešte vzrástli. Ako uviedol R. Posner, „regulácia môže byť prirovnaná k liečeniu choroby, ktorej vážnosť nie je známa, veľmi nákladným a nebezpečným liekom, ktorého účinnosť je veľmi neistá.“³²

Aká môže byť reakcia letísk na dereguláciu? Ako som už spomenul, letiská budú v dlhodobom období limitované minimálnou potenciálnou konkurenciou, v súčasnosti sa však ako relatívne blízky substitút javí napríklad rýchlovlaková doprava. Pokiaľ letiská predrazia svoje služby, letenky budú pre pasažierov jednoducho prídrahé a dajú prednosť železničnej doprave. Primárne tento pokles dopytu pocítia aerolínie, sekundárne cez aerolínie aj letiská. Letiská teda budú musieť svoje poplatky opäť znížiť. Trh nájde svoju rovnováhu vďaka nepriamemu efektu v dlhšom časovom intervale a letiská budú môcť spolplatňovať svoje služby len do výšky ceny alternatívneho substitútu.

Napriek všetkému vedú reálne úvahy k tomu, že dlhší časový interval nachádzania rovnováhy bude viesť politické špičky k tomu, aby zasiahli. Výsledkom bude tak či onak modifikovaný model regulujúci ceny letísk. V tomto prípade som jednoznačne zástancom modelu monitoringu, ktorý napriek spomínaným nevýhodám škodí hospodárstvu, výrobcovi i spotrebiteľovi najmenej.³³ Ako represívne opatrenie v prípade zneužitia postavenia by mali byť používané cenové stropy.

³² POSNER, R.A. *Natural Monopoly and its Regulation*. Washington D.C. : CATO Institute 1999, s.106

³³ NIEMEIER, H.M. *Wettbewerbspolitische Aspekte der Flughafenprivatisierung*. Hamburg : LIT Verlag Hamburg, 2004, s.22

3.4. Problematika alokácie prevádzkových intervalov

Pridelovanie prevádzkových intervalov (*slot allocation*) je druhou problémovou oblasťou štátnych regulačných zásahov do činnosti letísk. Na prvý pohľad ide o zdanlivo zanedbateľnú súčasť regulácie, intervaly však majú ďalekosiahle dopady na fungovanie celej leteckej dopravy. Interval je definovaný ako „plánovaný čas priletu alebo odletu, ktorý je dostupný alebo pridelený na pohyb lietadla v stanovenom dni na koordinovanom letisku.“³⁴ Letisko má určitý limitovaný počet existujúcej infraštruktúry a interval je časovým vyjadrením zväzku práv na plné využitie tejto letiskovej infraštruktúry – nielen využitie vzletovej dráhy, ale aj terminálu pre pasažierov, registračnej prepážky a riadenia leteckej prevádzky. V EÚ ich pridelenie bližšie definuje *Council Regulation (EEC) č. 95/93* z 18. januára 1993. Súčasný systém alokácie intervalov porušuje všetky tržné princípy a na rozdiel od cenovej regulácie sa ani nesnaží imitovať hospodárku súťaž.³⁵ Do značnej miery obmedzuje konkurenciu na trhu, zabraňuje vstupu potenciálnych konkurentov, spôsobuje preťaženie letísk a meškanie letov. V tejto kapitole by som rád detailne rozobral fungovanie súčasného systému a priblížil alternatívy, ktoré by podľa mienky expertov súčasný stav mohli zlepšiť.

3.4.1. Súčasný systém alokácie intervalov

Cieľom regulácie 95/93 je na letiskách s nedostatočným počtom intervalov zabezpečiť, aby tieto boli alokované efektívne a distribuované na základe neutrálnych, transparentných a nediskriminačných pravidiel.³⁶ Regulácia presne ukladá kritériá, na základe ktorých môžu byť letiská delené na koordinované letiská (ustanovený koordinátor s cieľom uľahčiť prevádzku leteckých dopravcov) a plne koordinované (s pevne stanovenými prevádzkovými intervalmi). Členský štát, zodpovedný za koordinované alebo plne koordinované letisko po porade s leteckými dopravcami používajúcimi letisko

³⁴ dostupné z <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24085.htm> (11.10.2007)

³⁵ FORSYTH, P. *Congestion and Efficiency at Slot Constrained Airports* [prednáška], Air Transport Research Society Conference, Istanbul : 3.7. 2004, s.3

³⁶ EEC. Council Regulation No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports, OJ L 14, 22.1.1993, s. 1

pravidelne, zabezpečí vymenovanie fyzickej alebo právnickej osoby s podrobnou znalosťou plánovanej koordinácie leteckých dopravcov za koordinátora letiska.

Jadro systému predstavujú tzv. dedičné práva (*grandfather rights*), na základe ktorých je aerolína držiaca intervaly v minulom regulačnom období oprávnená ich držať aj v ďalšom období. Predpokladom je splnenie podmienky, aby bol daný pridelený interval využívaný minimálne 80 % z celkového času (*80/20 rule*).³⁷ Výnimky sa týkajú prípadov, keď aerolínie nie sú z pochopiteľných dôvodov schopné kvótu zaplniť – napr. prípady vis major, vážnych finančných strát aerolínií v minulom období, hromadného zrušenia plánovaných letov zo strany tour operátorov atď. Pokiaľ letecká spoločnosť vlastníca interval nesplní túto podmienku, padá tento do tzv. fondu prevádzkových intervalov (*slot pool*). Fond obsahuje novovytvorené prevádzkové intervaly, ktoré vznikli na základe rozšírenia infraštruktúry letiska, nevyužité prevádzkové intervaly a intervaly, ktoré dopravcovia vrátili počas alebo pred koncom sezóny. Intervaly, nachádzajúce sa vo fonde sú určené na redistribúciu podľa *50/50 rule*, resp. 50 % intervalov je pridelených novým subjektom a zvyšok je redistribuovaný. Za nový subjekt sa považuje spoločnosť, ktorá vstúpila na trh a nevlastní viac ako 2 % z celkového počtu intervalov na letisku. Intervaly sú prideľované zdarma a je povolené ich vymieňanie, európske normy však paradoxne zakazujú obchod. Na európskom trhu sa teda vytvoril pololegálny tzv. “šedý trh”.

Technická stránka regulácie prideľovania sa zdá byť premyslená, v praxi je však popísaný systém značne rigidný. Národné aerolínie vlastniace intervaly získali vo väčšine krajín ich podstatnú časť na domácom letisku takpovediac „navždy“, keďže im dedičné práva zabezpečili pravidelné dedenie existujúcich intervalov. Teoretická situácia vracania nepotrebných intervalov sa v praxi neuplatňuje, pretože sa držanie prístupu k infraštruktúre ukázalo ako účinný spôsob obmedzovania konkurencie.³⁸ Výsledkom dnešného systému je skutočnosť, že národné sieťové aerolínie vlastnia podstatný balík prístupov k infraštruktúre – napr. Lufthansa (54 % intervalov vo Frankfurtu); Air France (51 % na Charles de Gaulle); KLM (51 % na Amsterdam Schiphol) a British Airways (41 % na London Heathrow)³⁹. V situácii, keď letisko nerozširuje svoju infraštruktúru a existujúce aerolínie si na základe dedičných práv ponechajú intervaly z minulého obdobia, nezostáva novým subjektom na

³⁷ NIEMEIER, H.M. *Capacity Utilization, Investment and Regulatory Reform of German Airports*. Bremen : UoAS, 2004, s.

³⁸ Redakcia. EU suspends rules concerning airport takeoff / landing slots. *Airline Industry Information*, Coventry : 28.4.2003, s.1

³⁹ Redakcia. EU regulations: Airport slots on the block. *EIU ViewsWire*, New York : 16.10.2004, s.1

letisku ani jeden prevádzkový interval. Regulácia zachádza až tak ďaleko, že obsadené intervaly sa od vlastníacich spoločností nedajú kúpiť, takže neexistuje legálny spôsob získania intervalu. Daný systém veľmi úspešne eliminuje konkurenciu z nasledujúcich dôvodov:

- aerolínie vlastniace intervaly na základe dedičných práv majú tendenciu s nimi operovať neefektívne a snažia sa si ich udržať za každú cenu
- súčasný systém vytvára umelé bariéry vstupu do odvetvia, čím vedome ohrozuje hospodársku súťaž a potenciálnu konkurenciu
- pretrváva plná ignorácia „šedého trhu“ s intervalmi a faktu, že právo na užívanie intervalu má jasne monetárne vyjadriteľnú hodnotu
- podľa predpovedí porastie letecká doprava v najbližších dvoch dekádach tempom 5 % ročne, kapacita sa teda musí zdvojnásobiť do roku 2020. Existuje silný verejný odpor voči výstavbe nových letísk, zostáva teda kritická potreba efektívnejšej regulácie alokácie intervalov.

Vedecká obec sa v podstate zhoduje na tom, že by alokácia intervalov koordinátorom mala byť nahradená určitým typom tržného mechanizmu.⁴⁰ Základom tohto mechanizmu by malo byť zrušenie dedičných práv a povolenie obchodu s intervalmi. Viaceré odborné štúdie preferujú princíp sekundárneho obchodovania a systém aukcií.

3.4.2. Deregulácia alokácie prevádzkových intervalov

a) primárne a sekundárne obchodovanie s prirodzenými intervalmi

Prvým návrhom na reformu súčasného systému je princíp primárneho a sekundárneho obchodovania s intervalmi.⁴¹ Koncept tohto systému pochádza z čias bývalej komisárky pre dopravu Loyoly de Palacio. Ale len základným normám, ktoré by konštituovali rámec pre reformu trvalo 30 mesiacov, kým prešli európskym legislatívnym aparátom. Primárnym obchodovaním sa rozumie princíp, na základe ktorého by európske

⁴⁰ *Capacity Management and Slot Allocation* [prednáška], Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services, Montreal : 19-28.6.2000, s.2

⁴¹ NIEMEIER, H.M. *Capacity Utilization, Investment and Regulatory Reform of German Airports*. Bremen : UoAS, 2004, s.174

aerolínie platili určitú cenu za interval na periodickej báze. Dedičné práva by platili len vtedy, keď by spoločnosť bola ochotná zaplatiť stanovenú cenu aj za ďalšiu sezónu. Sekundárne obchodovanie by zahŕňalo transfer intervalov medzi aerolíniami za úplatu. V podstate by šlo o legalizáciu „šedého trhu“. Sekundárny predaj za trhom stanovenú cenu by mohol stimulovať účinnejší transfer nepotrebných intervalov. Európska komisia plánovala zavedenie nového systému v prvom rade na letiskách, kde existuje previs dopytu nad ponukou, ďalej tam kde je nedostatok kapacít počas dopravnej špičky a ako na posledných letiskách, na ktorých nové subjekty neboli schopné získať intervaly niekoľko sezón po sebe. Prvá kategória s najväčším previsom by predstavovala Düsseldorf, Frankfurt, London Gatwick, London Heathrow, Madrid, Milan Linate a Paris Orly.⁴²

V prípade predaja intervalov by išlo o veľmi výnosný biznis, aerolínie vlastniace intervaly v súčasnosti by predajom svojich nevyužitých kapacít mohli veľa získať. Podľa expertov Merrill Lynch sa neoficiálna cena za medzinárodný interval na London Heathrow v súčasnosti pohybuje na úrovni 40 miliónov dolárov.⁴³ Najväčším vlastníkom intervalov na interkontinentálne lety na Heathrow je spoločnosť BMI, ktorá dnes vlastní 83.

Sekundárne obchodovanie by mohlo do značnej miery zlepšiť krízovú situáciu na európskych letiskách, spoločnosti vlastniace intervaly by sa skôr vzdali svojich prebytočných intervalov za úplatu ako je to v súčasnosti. Podobne ako pri aukciách by však museli byť dominantným firmám stanovené kvóty, aby sa predišlo ovládnutiu intervalového fondu jednou firmou.

b) aukcia prevádzkových intervalov

Preplnenie letísk a meškanie letov je spôsobené absenciou možnosti adekvátne oceniť používanie vzletových dráh. Možnou alternatívou súčasného systému je podľa expertov⁴⁴ aukcia prevádzkových intervalov, ktorá by sa konala pravidelne za stanovené obdobie (navrhované je obdobie 10 rokov). Koncom obdobia by všetky intervaly spadli do *poolu* a následne by sa vydražili na ďalšie obdobie. Tento systém by predstavoval dve výhody – jednak by bola hodnota intervalu vyjadrená monetárne a za daný interval by zaplatila najviac tá spoločnosť, pre ktorú by predstavoval najväčší úžitok. Takisto

⁴² BAKER, C. A. Halt to Grandfather Rights? *Airline Business*, 11/2004, roč. 20, č.11, s. 34

⁴³ UNNIKRISSHANN, M. Merrill Lynch Sees a Gold Mine In London Heathrow Slots. *Aviation Daily*, Washington : 26.3.2007, č.57, s.2

⁴⁴ *Capacity Management and Slot Allocation* [prednáška], Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services, Montreal : 19-28.6.2000, s.5

spoločnosti vlastniace a nevyužívajúce interval by boli viac motivované ho predáť, na rozdiel od súčasného systému, kedy sa ho musia jednoducho vzdať bez úhrady. Na druhej strane by sa vyriešil problém s diferenciáciou cien intervalov v dobe dopravných špičiek. Všetky intervaly by nemali rovnakú hodnotu, ale za každý by bola zaplatená adekvátna cena určená trhom. Zároveň by v súvislosti s odlišnými cenami došlo k vyrovnaniu dopytu po intervaloch počas a mimo špičky.

Aukčný alokačný prístup nie je žiadnou novinkou, podobné tržné mechanizmy už boli úspešne aplikované pri alokácii prístupu k infraštruktúre v oblasti telekomunikácií, počítačov a distribúcie energie. Zo skúseností vieme, že na preplnených letiskách prichádzajú do úvahy aj hybridné riešenia, ktoré kombinujú tržné princípy s koordinovaným prístupom.

Na George Mason University bola vykonaná vedecká simulácia fungovania aukčného princípu pri alokácii intervalov na Hartsfield Atlanta International Airport. Simulácia sa odohrala na základe empiricky zistených údajov z roku 2000. Analýza odhalila viaceré nedostatky systému. Po prvé je pre dominantnú leteckú spoločnosť jednoduché obmedziť konkurenciu tým spôsobom, že na aukcii nakúpi väčšie množstvo intervalov ako skutočne potrebuje. Preto by aukčný systém nemal byť aplikovaný bez absolútnych kvót na počty intervalov. Keď budú peniaze jediným kritériom pri posudzovaní alokácie intervalov, malé aerolínie s nižším obratom budú prvé vylúčené z dražieb. Vo výsledku by mohli mať malé trhliny v tomto systéme podstatný dopad na konkurenčné prostredie. Atlanta Airport má dve paralelné vzletové dráhy, ktoré môžu byť využívané pristávajúcimi lietadlami súčasne. Na priblíženie simulácie k realite autori projektu vytvorili sieť jedenástich letísk. V modeli sa predpokladalo, že všetky lety štartovali a pristávali podľa presne stanovených časov. Pri aplikovaní aukčného systému bolo priemerné meškanie radikálne zredukované zo 6 minút na 1,4 minúty u lietadiel od 6.00 do 12.00 hod (zníženie o 77%). Celková redukcia meškania na letisku predstavovala 133 hodín (21,7 %) pri štartoch a čakaní na štart za 24 hodín.⁴⁵

Ďalšou výhodou aukcií je potenciálne zlepšenie bezpečnosti, keďže by letisko nebolo natoľko preplnené a riadenie leteckej prevádzky by nemuselo monitorovať viac lietadiel, ako je povolené prevádzkovými normami. Keďže by bola použitá optimálna

⁴⁵ Redakcia. Airport Landing Slot Auctions Seen As Magic Bullet. *Airline Business Report*, Potomac : 26.4.2004, č.12, s.1

sekvencia, žiadne lety by neboli presmerovávané. Celkové výhody a nevýhody aukčného modelu sú zhrnuté do nasledujúcej tabuľky:

Tab. 8 Aspekty aukčného modelu

Aukčný model: pre a proti	
adekvátne oceňovanie intervalov na základe úžitku	potreba vytvorenia kvót pre dominantné firmy
možný prístup nových subjektov k infraštruktúre	špecifikácia kam presne by mali smerovať finančné výťažky z dražby
redukcia meškania	
zníženie preplnenia letiska	
zvýšenie bezpečnosti	

Ako som uviedol v tabuľke, pri aukciách vyvstáva na prvý pohľad banálna otázka, komu sa má pripísať cenový výťažok z dražby. Jadrom problému je nejasnosť, komu intervaly vlastne patria. Sú vlastníctvom štátu, letiska alebo aerolínií, ktoré nimi momentálne disponujú? V súčasnosti existujú návrhy všetkých záujmových skupín. Najradikálnejšie názory predstavujú modely, v ktorých by sa výťažky pripisovali na margo regionálnych municipalít. Štát je jednoducho presvedčený, že musí mať kontrolu nad aukciami a je neprijateľné, aby výťažky z dražby získavali letiská. Aerolínie momentálne držiace intervaly si uvedomujú, že sedia na miliardovom majetku. Sú jednoznačne toho názoru, že vydražené finančné prostriedky by mali patriť subjektom s momentálnymi právami na ich používanie.⁴⁶ Najlogickejšim riešením je pravdepodobne dražba na účet samotných letísk, avšak vzhľadom k ich monopolným ziskom je možné, že tento návrh nenájde podporu. Osobne zastávam názor, že najmenej by hospodársku súťaž poškodilo riešenie, v ktorom by výťažky z dražieb získali letiská. Napriek tomu, že by to ešte rozšírilo priepasť v ziskovosti aerolínií a letísk. Bolo by to výhodné hlavne z toho dôvodu, že by boli letiská motivované investovať a rozširovať svoje kapacity formou výstavby novej infraštruktúry.

c) hybridný systém

Plne aukčný princíp je pomerne radikálnym, aj keď možno správnym riešením problému preplnenia letísk. Najväčšiu podporu má návrh hybridného systému, ktorý kombinuje prvky aukcie a súčasného systému. Aukcia by prebiehala každoročne pri 10 % všetkých intervalov, dedičné práva by sa udeľovali na jedno regulačné obdobie – napríklad

⁴⁶ Redakcia. Airports Welcome Euro Slot Plan. *Airports*, New York : 6.4.2004, vyd.21, č.14, s.6

10 rokov. Po ubehnutí tohto obdobia by práva vypršali a boli pripravené k ďalšej dražbe.⁴⁷ Európska komisia predpokladala, že by tento systém fungoval v kombinácii so sekundárnym obchodovaním. Niektorí experti tvrdia, že by podobne ako aukcie mohol mať distorzné účinky, nakoľko by intervaly kúpili len spoločnosti, ktoré si ich môžu dovoliť.⁴⁸ AEA (*Association of European Airlines*) je práve z tohto dôvodu proti návrhu. Jej prezident je toho názoru, že „čím menej intervalov je v obehu, tým budú drahšie. Budú predstavovať silný motív pre letiská udržať ich preplnené, pretože fakticky budú odmeňovať neochotu rozširovať infraštruktúru.“⁴⁹

Na druhej strane ELFAA (*European Low Fares Airline Association*) je ochotná podporiť nový systém pod podmienkou, že sa dominantným aerolíniám stanoví percentuálny strop na kúpu intervalov. Podľa predbežných odhadov by mal predstavovať okolo 40 %. Druhou možnosťou by bolo, že by dominantné aerolínie mohli nakupovať len do výšky ich tržných podielov. Hybridný systém zvyšuje šance nízkorozpočtových aerolínií získať intervaly, preto je logické že ho podporujú. Na druhej strane by znamenal katastrofu pre sieťové modely, preto práve AEA obhajuje status quo.

3.4.3. Súhrn poznatkov o deregulácii alokácie prevádzkových intervalov

Je zrejmé, že súčasný systém predstavuje brzdu v rozvoji kapacity letísk. Nedávno vydané smernice EC 1554/2003 a 793/2004 síce riešili otázky efektívnosti a nezávislosti koordinátora, jadro systému alokácie intervalov však zostalo nezmenené. Ideálnym riešením situácie, v ktorej 70 % z 50 najväčších letísk v Európe momentálne dosahuje alebo dosiahlo svoj saturačný bod⁵⁰, by bolo zavedenie systému aukcií, či už v rýdzej alebo hybridnej podobe. Predtým, než by bol tento systém zavedený je však nutné doladiť niektoré detaily, aby sa zamedzilo ovládnutiu intervalov dominantnými aerolíniami so štátnou účasťou. Deregulácia tejto oblasti by do značnej miery uľahčila vstup nových subjektov na trh aerolínií a vytvorila konkurenčné prostredie s pozitívnym dopadom na spotrebiteľa.

⁴⁷ BAKER, C. A. Halt to Grandfather Rights? *Airline Business*, 11/2004, roč. 20, č.11, s.34

⁴⁸ EDWARDS, D. Slot shake-up, *Airline Business*, London : 07/2006, roč.22, vyd. 7, s.74

⁴⁹ PAYLOR, A. The Slots Game. *Air Transport World*, 4/2005, č.42, s.52

⁵⁰ WALL, R. Airport Agenda. *Aviation Week & Space Technology*, New York : 6.3.2006, č.10, s.24

4. Privatizácia letísk v EÚ

4.1. Základy teórie privatizácie prirodzených monopolov

V tejto kapitole by som chcel analyzovať všetky podstatné efekty späté s privatizáciou prirodzených monopolov. V ekonomickej teórii existuje mnoho hypotéz o tom, prečo sú súkromné spoločnosti efektívnejšie ako spoločnosti štátne. V prípade prirodzených monopolov ale vyvstávajú oprávnené obavy, ako sa bude na trhu správať práve súkromný monopol oproti štátnemu bez regulácie.

4.1.1. Neregulovaný privatizovaný prirodzený monopol

Výhody privatizácie spočívajú hlavne v zmenách efektívnosti fungovania podniku. Nestabilné tržné prostredie bez ochrany štátu vedie k väčšiemu tlaku na manažment a zamestnancov podniku. Títo sú v snahe udržať si svoje pracovné miesto nútení podávať kvalitnejšie pracovné výkony.⁵¹ Aby sme mohli objektívne zhodnotiť všetky efekty privatizácie, musíme zvážiť tri faktory: straty spojené s alokačnou neefektívnosťou cien monopolu, straty alebo zisky spojené so zmenou výrobnjej efektívnosti firmy a distribučné efekty cien.

a) straty spojené s alokačnou neefektívnosťou cien privatizovaného monopolu

Pre kvantifikáciu alokačných strát po privatizácii sa v ekonomickej teórii používajú rôzne modifikácie Harbergovej techniky⁵², ktorá kombinuje matematickú kalkuláciu a ekonomickú analýzu citlivosti stanovených parametrov:

$$W = \frac{1}{2} * P * Q * e * d^2$$

kde: W - blahobyt

P - konkurenčná cena

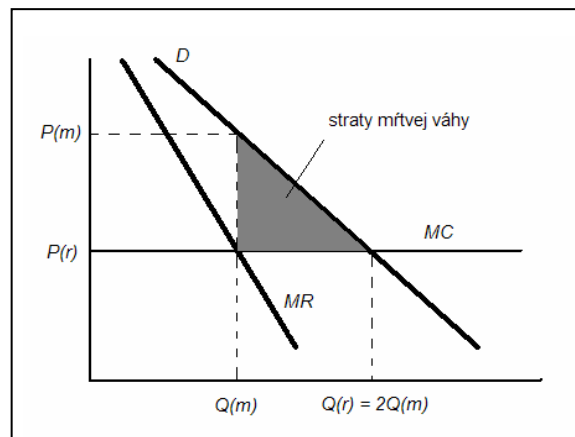
⁵¹ SHESHINSKY, E. *Privatization and Its Benefits: Theory and Evidence*, Munich : CESifo Economic Studies, vyd. 49, 03/2003, s.429-459

⁵² HARBERGER, A. Monopoly And Resource Allocation. *American Economic Review*, 5/1954, č.44, s.77-87

- Q - konkurenčný výstup
- e - cenová elasticita dopytu po monopolizovanom produkte
- d - percentuálny nárast ceny produktu monopolu.

Pretože sa praktické výsledky líšia od teoretických výstupov, je dôležité uviesť nasledovné predpoklady modelu. Pre jednoduchosť model predpokladá konštantné marginálne náklady MC v podstatnom rozsahu výroby a lineárnu dopytovú krivku D . Takisto predpokladá, že pred reguláciou podnik produkoval „konkurenčný“ alebo „sociálne optimálny“ výstup, resp. cena sa pri tomto výstupe rovnala marginálnym nákladom. Predpokladáme ďalej, že súkromná neregulovaná firma, ktorá nahradí štátny podnik, produkuje výstup, pri ktorom maximalizuje zisk v krátkom čase a bez cenovej diskriminácie. Tieto predpoklady implikujú, že výstup súkromného monopolu bude vždy presne polovica výstupu štátneho podniku pri každej úrovni výstupu (obr.14).

Obr. 14 Straty mŕtvej váhy prirodzeného monopolu



Z predpokladov vyplýva, že každá rovnováha tohto modelu je spojená s inou elasticitou dopytu (podľa toho, kde je alokovaná lineárna dopytová krivka) a že podľa elasticity sme schopní vypočítať nárast ceny v porovnaní so stavom pred privatizáciou. Naše predpoklady nám umožňujú vytvorenie tabuľky, ktorá spája rôzne úrovne predprivatizačnej elasticity s (maximálnym) zvýšením ceny po privatizácii:

Tab. 9 Alokačná neefektívnosť pri rôznych hodnotách elasticity dopytu po službách prirodzeného monopolu

Cenová elasticita	Percentuálna zmena ceny	Zmena blahobytu ako % výstupu odvetvia	Zmena blahobytu ako % výstupu odvetvia, ak náklady poklesnú o:		
			0,10	0,20	0,30
0,111111	450,00	-112,50	-104,96	-97,33	-89,62
0,176471	283,33	-70,83	-63,27	-55,57	-47,74
0,25	200,00	-50,00	-42,41	-34,62	-26,66
0,333333	150,00	-37,50	-29,87	-22,00	-13,88
0,428571	116,67	-29,17	-21,51	-13,52	-5,22
0,538462	92,86	-23,21	-15,51	-7,41	1,10
0,666667	75,00	-18,75	-11,00	-2,75	6,00
0,818182	61,11	-15,28	-7,47	0,95	9,98
1	50,00	-12,50	-4,63	4,00	13,38
1,222222	40,91	-10,23	-2,27	6,61	16,40
1,5	33,33	-8,33	-0,27	8,92	19,23
1,857143	26,92	-6,73	1,47	11,05	22,04
2,333333	21,43	-5,36	3,02	13,14	25,02
3	16,67	-4,17	4,46	15,33	28,46
4	12,50	-3,13	5,88	17,88	32,88
5,666667	8,82	-2,21	7,42	21,29	39,42
9	5,56	-1,39	9,49	27,11	51,49

Zdroj: BRADBURD, R. *Privatization of Natural Monopoly Public Enterprises: The Regulation Issue*. Country Economics Department / The World Bank, 4/1992, s.12

Zo stĺpca 2 je zrejmé, že pokiaľ štátny podnik pred privatizáciou vyrábala úroveň výstupu, pri ktorom bola krátkodobá elasticita veľmi nízka, maximalizácia zisku privatizovaného monopolu bude viesť k enormnému nárastu ceny. A naopak, čím vyššia bola hodnota elasticity pred privatizáciou, tým nižší bude nárast ceny. Vzťah medzi elasticitou dopytu a percentuálnym nárastom ceny je v našej úvahe kľúčový.

Tabuľka 9 uvádza podľa Habergovho vzorca vypočítané straty mŕtvej váhy (*deadweight loss*), spôsobené alokačnou neefektívnosťou cenovej politiky monopolu. Stĺpec 3 uvádza stratu blahobytu (ako percento výstupu odvetvia), ktorá vznikne ak štátny podnik bude nahradený privatizovaným monopolom krátkodobo maximalizujúcim zisk. Prvá vec, ktorú musíme podotknúť je, že simulované straty spojené s cenami monopolu sa veľmi odlišujú od zmien ceny. Nárast ceny o 93 % bude znamenať stratu mŕtvej váhy vo výške 23 % výstupu odvetvia. Pri 41 % bude strata 10 % a pri 21% náraste ceny má za následok stratu vo výške 5 % výstupu odvetvia.

b) straty alebo výnosy spojené s výrobnou efektívnosťou privatizovaného monopolu

V doterajšom hodnotení efektov zmeny štátneho prirodzeného monopolu na súkromný neregulovaný monopol sme sa sústredili na problematiku alokačnej efektívnosti s implicitným predpokladom, že neexistujú rozdiely vo výrobnej efektívnosti, pri ktorej súkromný a verejný monopol vyrába svoj výstup. Pokiaľ sú však výrobné techniky súkromného ziskovo orientovaného monopolu efektívnejšie ako tie verejného monopolu, nákladové úspory spojené so súkromným vlastníctvom sa môžu vyrovnat' alebo dokonca prevážiť straty mŕtvej váhy spojené s monopolnými cenami.⁵³ Musíme preto zväžiť teoretické a praktické aspekty efektívnosti súkromného a verejného monopolu.

Existuje viacero dôvodov, prečo sú verejné podniky pri rovnakej úrovni výstupu menej efektívne ako súkromné. V prvom rade pri verejných podnikoch neexistuje žiadny nárokovateľ, ktorý by priamo poberal zisky podniku. Následne neexistuje nikto, koho záujmom by bolo, aby rozdiel medzi nákladmi a výnosmi bol čo najvyšší. Pokiaľ je externý audit verejného podniku relatívne neefektívny, jeho zamestnanci majú záujem získať čo najvyššie platy v rámci firmy ako je to len možné. Ako uvádzajú mnohé štúdie, tento problém existuje aj v súkromných firmách. Ale rozsah interného platového zisku (*internal rent capture*) je u súkromných spoločností omnoho menší.⁵⁴

Druhým dôvodom, prečo budú verejné podniky pravdepodobne menej efektívne ako súkromné je, že ich manažéri sú z veľkej časti krytí pred tlakmi trhu. Manažéri súkromných firiem sú nútení udržovať vysoké zisky svojich firiem z obáv, že slabý výkon by mohol spôsobiť nepriateľské prevzatie firmy. Táto hrozba pri verejných podnikoch kompletne absentuje.

Tretím dôvodom väčšej neefektívnosti verejného podniku je to, že jeho manažéri musia často plniť rôzne ciele stanovené politikmi. Keď existujú viaceré ciele, neexistujú žiadne jasné pravidlá a kľúčové indikátory výkonnosti, podľa ktorých sa dá zmerať výkon. Pokiaľ sa nedá zmerať výkon, hrozba interného platového zisku je oveľa vyššia. Mäkké rozpočtové pravidlá verejných firiem takisto hrajú významnú úlohu v posilňovaní neefektívnosti. V prípade zníženia úrovne výnosov v porovnaní s nákladmi sa vo verejnom sektore rieši štátnymi subvenciami. A naopak, manažéri sú si vedomí, že všetky snahy

⁵³ SHESHINSKY, E. *Privatization and Its Benefits: Theory and Evidence*, Munich : CESifo Economic Studies, vyd. 49, 03/2003, s.429-459

⁵⁴ BRADBURY, R. *Internal Rent Capture and The Profits-Concentration*. Review of Economics and Statistics, 8/1991

o krátenie rozpočtu a znižovanie nákladov nie sú odmeňované ničím iným, ako znížením štátnych subvencií.

A nakoniec, štruktúra odmeňovania za podstúpené riziko vo verejných podnikoch podstatne menej motivuje k podstúpeniu rizika a inováciám. Bez vidiny veľkého zisku, existuje len malá vôľa na to, aby sa podstupovalo vysoké riziko, ktoré by mohlo skočiť neúspechom.

Existuje mnoho štúdií o relatívnej efektívnosti verejných a súkromných podnikov z mnohých odvetví a krajín. Veľmi dôkladná analýza bola prevedená T.E. Borcheringom v roku 1982⁵⁵, v ktorej približuje hospodárske výsledky päťdesiatich štúdií verejných a súkromných podnikov. Ako uvádza, z viac ako päťdesiatich len tri preukázali, že verejné podniky vyrábali efektívnejšie ako súkromné. Dve z týchto troch boli považované za neplatné, pretože súkromné podniky prešli k produkcii iného výrobku. V energetickom sektore istá štúdia preukázala, že náklady verejného podniku boli o 40 až 75 % vyššie ako súkromného. Vo vodohospodárskom sektore preukázali tri štúdie nižšiu efektívnosť v rozsahu 15 až 40 %. V netechnických sektoroch štúdie potvrdili neefektívnosť presahujúcu 50 %. Ak tieto výsledky zosumarizujeme, analýzy prevedené T.E. Borcheringom presvedčivo preukázali, že verejné firmy sú neefektívnejšie ako súkromné a že tento poznatok platí vo všetkých odvetviach a krajinách. Rozdiely v efektívnosti sú v mnohých prípadoch obrovské.

Aby sme určili celkový hospodársky dopad privatizácie, bude nutné porovnať celkové straty spôsobené alokačnou neefektívnosťou súkromných podnikov a celkové prínosy výrobnej efektívnosti privatizovaných podnikov maximalizujúcich zisk. Vzorec pre kalkuláciu čistej straty alebo zisku blahobytu (*net welfare gain*), je pre komplikovanejší výpočet uvedený v prílohe⁵⁶. Prístup je odvodený z prác O. Williamsona, upravený do súčasnej podoby, aby prezentoval zmeny blahobytu ako percentuálne vyjadrenie výstupu odvetvia. Stĺpec 4 tabuľky 9 uvádza odhady zmeny blahobytu (merané ako percento výstupu odvetvia) pre každú cenovú elasticitu pôvodnej konkurenčnej ceny za predpokladu, že privatizovaný podnik zvýši výrobnú efektívnosť o 10 %. Z výpočtu je zrejmé, že pre pôvodnú cenovú elasticitu 1,85 sú straty mŕtvej váhy plne vyvážené zvýšením výrobnej

⁵⁵ BORCHERDING, T.E. Comparing the Efficiency of Private and Public Production: the Evidence from Five Countries, *Zeitschrift für Nationalökonomie*, 1982, č.2, s.127-156

⁵⁶ BOS, D. *Public Enterprise Economics: Theory and Application*. Amsterdam : Nord Holland, 1986

efektívnosti privatizovaného monopolu a privatizácia vlastne vedie k zvýšeniu celkového blahobytu. Stĺpce 5 a 6 poskytujú rovnaký výpočet ako stĺpec 4 s tým rozdielom, že predpokladajú úspory z výrobných efektívnosti 20 a 30 %. Pri úsporách 30 % sa dostávame k bodu vyrovnania strát s prínosmi už pri pôvodnej cenovej elasticite 0,53. Záverom tejto analýzy je, že to či privatizácia neregulovaného monopolu prinesie pokles alebo nárast blahobytu, záleží na pôvodnej cenovej elasticite dopytu.⁵⁷ Je preto kľúčové pred privatizáciou zvážiť empirické hodnoty cenovej elasticity výrobkov a služieb produkovaných prirodzeným monopolom.

c) distribučné efekty cien monopolu

V našich úvahách sme doteraz abstrahovali od situácie, že neregulovaný prirodzený monopol bude praktizovať cenovú diskrimináciu. Dnes je prax stanovovania rôznych cien pre dopytové segmenty pomerne bežným javom, a preto je nepravdepodobné, že by si monopol maximalizujúci zisk stanovoval len jednu úroveň ceny pre všetky segmenty. Či už bude monopol praktizovať diskrimináciu prvého, druhého alebo tretieho stupňa, bude táto mať dopady na naše výpočty. Systematická cenová diskriminácia má vždy za následok efekt posunu prebytku spotrebiteľa na účet monopolu, inak by túto techniku nepraktizoval. Je všeobecne známe, že jednoduché cenové diskriminácie prvého a druhého stupňa vždy zvyšujú úroveň výstupu oproti situácii, v ktorej by monopol nediskriminoval. Zvýšenie výstupu má ale za následok väčšie či menšie priblíženie sa k optimálnemu konkurenčnému výstupu. V našom prípade teda s najväčšou pravdepodobnosťou dôjde k redukcii alokačnej neefektívnosti, vyjadrenej stratou mŕtvej váhy (obr.14).

V prípade cenovej diskriminácie prvého stupňa je každá jednotka výstupu monopolu predaná za maximálnu cenu, ktorú je spotrebiteľ ochotný zaplatiť. Výstup je v tomto prípade presne na tej úrovni, kde sa marginálne náklady rovnajú cene a neexistujú žiadne straty mŕtvej váhy.⁵⁸ Dopad na naše výpočty v tabuľke 9 bude ten, že hranica vyrovnania výrobných efektívnosti s alokačnou neefektívnosťou bude dosiahnutá oveľa skôr, ako v nami predpokladanom prípade. Graficky je redukcia strát mŕtvej váhy znázornená

⁵⁷ COOK, P., UCHIDA, Y. *Privatisation and Economic Growth in Developing Countries*. Manchester : University of Manchester, 2001, s.9

⁵⁸ MACÁKOVÁ, L. *Mikroekonomie: Základní kurs*. Praha : Melandrium, 2002, s.126

v tabuľke 10. Čím je výstup privatizovaného monopolu bližší k optimálnemu výstupu, tým nižšia je alokačná neefektívnosť.

Tab. 10 Znižovanie alokačnej neefektívnosti na základe cenovej diskriminácie

	Vzdialenosť monopolného výstupu od optimálneho výstupu	% zostávajúcej mŕtvej váhy
Optimálny výstup ($P=MC$)	1,00	0,00
	0,90	0,01
	0,80	0,04
	0,70	0,09
	0,60	0,16
	0,50	0,25
	0,40	0,36
	0,30	0,49
	0,20	0,64
	0,10	0,81
Monopolný výstup maximalizujúci zisk	0,00	1,00

Zdroj: BRADBURD, R. *Privatization of Natural Monopoly Public Enterprises: The Regulation Issue*. Country Economics Department / The World Bank, 4/1992, s.29

Napr. straty mŕtvej váhy sú redukované na polovicu pri zvýšení výstupu o jednu tretinu rozdielu medzi optimálnym a maximalizujúcim výstupom. Straty sú ďalej redukované na štvrtinu, pokiaľ sa výstup posunie o polovicu. Ak dané poznatky zosumarizujeme, veľmi veľká časť strát mŕtvej váhy môže byť redukovaná, ak bude monopol praktizovať cenovú diskrimináciu. Tým sa hodnota cenovej elasticity, pri ktorej dochádza k vyrovnaniu výrobnjej efektívnosti a alokačnej neefektívnosti výrazne znižuje.

4.1.2. Regulovaný privatizovaný prirodzený monopol

Čo sa dá reguláciou privatizovaného monopolu získať? Dá sa zvýšiť alokačná efektívnosť prirodzeného monopolu stanovením ceny a výstupu blízkeho optimálnemu? Aj najlepšia regulácia nemôže dokázať viac ako zredukovať straty mŕtvej váhy. Regulácia síce môže prispieť k zvýšeniu alokačnej efektívnosti, má ale radu ďalších vedľajších účinkov, ktoré prinášajú viac škôd ako úžitku. Preto bude záležať na porovnaní týchto dopadov.

Ak uvážime strednú hodnotu alokačnej neefektívnosti monopolu (stĺpec 3 tabuľky 9), ktorá je spôsobená nediskriminačnou politikou monopolu, dospejeme k záveru, že aj

najdokonalejšia regulácia pri nulových nákladoch by mohla prispieť k redukcii alokačných strát o veľkosti 5 až 20 % výstupu odvetvia. Pokiaľ budeme uvažovať, že monopol aplikuje nelineárnu cenovú politiku vo forme cenovej diskriminácie, redukcia alokačných strát dokonalou reguláciou s nulovými nákladmi sa bude pohybovať na úrovni 2 až 10 % výstupu.⁵⁹ Bohužiaľ, aj v ideálnom prípade nie je regulácia bezplatná a vo svete, v ktorom žijeme sa ani zďaleka neblíži dokonalosti. Bradburd a Ross⁶⁰ vypracovali štúdiu o histórii regulácie v USA a z väčšej časti ide o históriu nesprávnych záverov a regulačných chýb. Existuje viacero dôvodov, prečo je regulácia nedokonalá. Niektoré chyby môžu byť minimalizované excelentným návrhom regulačných postupov, niektorým sa však vyhnúť nedá. Regulátory nemajú prístup k dobrým informáciám a už vôbec nie k dokonalým informáciám o dopyte a optimálnych nákladových podmienkach. Stanovovanie optimálnej ceny sa v praxi viac blíži hádaniu optimálnej hodnoty. Shepherd a Wilcox⁶¹ vypracovali detailnú analýzu faktorov, ktoré musí regulátor zvážiť, pokiaľ stanovuje cenové sadzby a cenové štruktúry a keď stanovuje povolenú hranicu zisku monopolných firiem. Ich záver je, že straty blahobytu, spôsobené reguláciou v mnohých prípadoch presahujú výhody regulácie. Základným problémom, ktorý vzniká pri regulácii je, že regulátor často siahne k ochrane regulovaných statkov pred konkurenciou a tým posilňuje ich monopolné postavenie. Vo výsledku sa z predpokladaného monopolu často stáva skutočný monopol, aj keď pôvodný predpoklad bol nesprávny. Ďalším problémom je fakt, že regulátor má nedokonalú informáciu. Výsledkom je potom známy nákladový systém regulácie, ktorý spolieha na kalkuláciu nákladov navýšených o povolenú hranicu zisku. Tento systém, ktorý som analyzoval v kapitole 3, zvyšuje výrobnú neefektívnosť regulovaných firiem a prínos takejto regulácie je minimálne diskutabilný.

Preto je dôležité porovnať prínosy a náklady regulácie. Ako som už uviedol, je nepravdepodobné, že redukcia alokačnej neefektívnosti stanovením „optimálnej“ ceny bude vyššia ako 10 % oproti stavu pred reguláciou. Ak však regulácia spôsobí zvýšenie výrobnéj neefektívnosti 10 %, jej aplikácia stráca zmysel. Náklady regulácie od tohto okamihu začínajú prevažovať nad výnosmi. Som však toho názoru, že udržiavanie regulačných

⁵⁹ BRADBURD, R. *Privatization of Natural Monopoly Public Enterprises: The Regulation Issue*. Country Economics Department / The World Bank, 4/1992, s.33

⁶⁰ BRADBURD, R., ROSS, D.R. *Regulation and Deregulation in Industrial Countries: Some Lessons for LDC's*. World Bank Working Paper Series, 6/1991, č.699

⁶¹ SHEPHERD W.G., WILCOX, C. *Public Policies Toward Business*, 6.vyd., Homewood / Illinois : D.Irwin, Inc., 1979

režimov naprieč spektrom odvetví, je spôsobené populistickou politikou nízkych cien. Spotrebiteľovi samozrejme prvé udrie do očí zvýšenie ceny po privatizácii, a tak sa právoplatne dožaduje regulácie tejto ceny. Ako laický pozorovateľ nemá šancu si uvedomiť, že privatizácia so sebou prináša výrobnú efektívnosť (všeobecné zvýšenie blahobytu), ktorá môže prevážiť efekty spôsobené zvýšením ceny. Regulačný režim (obzvlášť regulácia podľa nákladov) vedie k priamej výrobnej neefektívnosti a fakticky neguje účinky privatizácie. Pokiaľ mám byť realista, nepredpokladám že by bol regulovaný monopol v EÚ niekedy privatizovaný a deregulovaný zároveň. Politické obavy zo zvyšovania ceny pravdepodobne vždy prekryjú racionálne odborné úvahy.

4.1.3. Alternatívy k regulácii privatizovaného monopolu

Hospodárska súťaž je veľmi lacným a efektívnym prostriedkom regulácie. Ako sa ukázalo v prípade mnohých deregulácií, veľa tradičných prirodzených monopolov v skutočnosti monopolmi nebolo. Bol to určite prípad diaľkových a lokálnych telefonických operátorov, energetických distribučných firiem a podľa môjho názoru aj letísk. Dnes množstvo domácností v USA poberá elektrickú energiu za nižšie ceny a bez zbytočných nákladov, spôsobených reguláciou. Absencia štátnych zásahov a aspoň určitý stupeň konkurenčného tlaku sa javí ako reálna alternatíva pre mnohé „prirodzené“ monopoly. Veľká časť alokačnej neefektívnosti spôsobenej monopolom môže byť eliminovaná hrozbou potenciálnej konkurencie. Inými slovami si monopol na trhu leteckej dopravy nemôže stanoviť ľubovoľnú cenu. Musí však brať ohľad na to, že na trh by potenciálne mohol vstúpiť iný subjekt s lacnejšími službami. Je ťažké schváliť existenciu komplexného regulačného aparátu, keď tržné sily sú schopné priniesť tie isté výsledky a bez nákladov.

4.1.4. Súhrn teoretických poznatkov o privatizácii prirodzeného monopolu

Stručne som objasnil základy teórie privatizácie monopolu a dospel som k záveru, že nevyvstáva otázka, či privatizovať alebo nie, ale či privatizovať s reguláciou alebo bez nej. Existujú neodškriepiteľné dôkazy, že privatizované firmy operujú oveľa efektívnejšie

ako verejné podniky. Privatizácia za absencie regulačného mechanizmu vo väčšine prípadov prináša zvýšenie ceny, ktoré spôsobuje alokačnú neefektívnosť. Zvýšenie ceny má však pri určitých hodnotách elasticity nižší dopad na blahobyt, ako zvýšenie výrobné efektívnosti monopolu. Celkový efekt privatizácie je teda pozitívny. Z tohto dôvodu je pred privatizáciou potrebné uvažovať empiricky namerané hodnoty cenovej elasticity dopytu po službách monopolu. Politické tlaky majú väčšinou za následok ustanovenie regulátora, ktorý umelo znižuje cenu a alokačnú neefektívnosť. Na druhej strane je treba zvážiť dopady regulácie na výrobnú efektívnosť monopolu. V tomto prípade by som zdôraznil vhodnosť *price cap* regulácie, ktorá priamo stimuluje znižovanie nákladov. Keďže podľa môjho názoru európsky trh letísk stratil postavenie prirodzeného monopolu (hodnoty elasticity dopytu sú pomerne vysoké), som jednoznačne zástancom súčasnej deregulácie a privatizácie letísk. V praxi je však tento postup z dôvodu zasadenia do dnešného politického kontextu skôr nepravdepodobný.

4.2. Privatizácia letísk v praxi

V praxi existuje viacero prístupov k privatizácii letísk. Jednotlivé typy sa líšia na základe zostávajúceho vplyvu štátu na privatizovaný subjekt. Aby sme využili všetky pozitívne aspekty privatizácie, musíme *ex-ante* jasne definovať rámec budúcej regulácie. Hodnota privatizácie závisí okrem iného aj na ochote investora ďalej investovať do infraštruktúry letiska. Táto ochota môže byť v mnohých prípadoch ohrozená regulačnou neistotou, spôsobenou nejasne definovanými praktikami pred samotnou privatizáciou. Prehľadný rámec budúcej regulačnej politiky je výhodný nielen preto, že zjednodušuje analýzu výnosov a nákladov, ale aj preto, že rozširuje transparentnosť politiky a umožňuje určitý stupeň kontroly politického rozhodovania. V prípade letísk vo vlastníctve štátu okrem iných neefektívností nedochádza k deleniu moci. Štát predstavuje vlastníka, regulátor aj politickú zložku, čo môže viesť k určitým problémom. V privatizovanom prostredí je dôležité rozdeliť právomoci politickej a kontrolnej zložky a z praktických dôvodov je výhodnejšie nezávislý kontrolný orgán ustanoviť ešte pred privatizáciou. To umožní kontrolnému orgánu vybudovať si reputáciu a nájsť včas dobrých investorov.

4.2.1. Formy privatizácie letísk

Z pohľadu skromných investorov predstavujú letiská zaujímavé investičné objekty, keďže predpokladajú vysoký potenciál výnosov, vysoké tempo rastu a dobré strategické perspektívy do ďalších rokov. Empirické skúsenosti jednoznačne dokazujú, že stabilne rastúce priemerné výnosy letísk znamenajú pre súkromných investorov vysoké ziskové prirážky pri relatívne nízkom riziku. V priebehu privatizácie vznikajú medzi rôznymi záujmovými stranami konflikty, ktoré musia byť prekonané. Mala by byť vypracovaná privatizačná stratégia, ktorá by zohľadňovala záujmy štátu, bývalých prevádzkových spoločností a súkromných investorov. Štát povolí prenos majetkových práv len vtedy, ak budú zabezpečené jeho dopravné, bezpečnostné, súťažné a regionálno-politické záujmy. Súkromné spoločnosti budú naopak investovať len vtedy, ak za podrobenie svojho kapitálu riziku obdržia určitý stupeň slobody, na základe ktorého bude ich investícia rentabilná. V prvom rade potrebujú pri rozhodovaní určitú istotu ohľadom rozsahu štátnych zásahov

do ich činnosti. Na základe týchto záujmov by mal byť vypracovaný určitý privatizačný rámec a zvolená forma privatizácie.

Z hľadiska plnenia privatizačných cieľov musí byť v prvom rade určené, či sa poskytnú na predaj všetky podiely (plná privatizácia) alebo len ich časť (čiastočná privatizácia). Empirické štúdie potvrdzujú väčší nárast efektívnosti pri plnej privatizácii.⁶² Tento fakt je odôvodnený tým, že na kapitálových trhoch je nový manažment letiska viac disciplinovaný. Pri plnej privatizácii dochádza k menšiemu konfliktu záujmov v porovnaní s čiastočnou privatizáciou, pri ktorej štát spravidla vykonáva rolu vlastníka aj regulátora. Plná privatizácia zvyšuje dôveryhodnosť privatizačného procesu a tým vytvára stabilnejšie investičné prostredie pre súkromných investorov, pretože sú predpokladané škody spôsobené zásahmi štátu v prípade kompletného ústupu štátu nižšie. Štruktúra vzťahov medzi manažmentom a vlastníkmi letiska sa dá vytvoriť prehľadnejšie v prípade plnej privatizácie. Tento fakt vedie k vyššiemu transferu *know-how*, stimuluje nákladovú efektívnosť a maximalizáciu zisku. Z uvedeného vyplýva, že je plná privatizácia výhodnejšia ako čiastková.

V ďalšom kroku sa spravidla rozhoduje o časovo obmedzenej a trvalej privatizácii. Pod časovo obmedzenou privatizáciou sa rozumejú formy kooperácie štátneho sektoru a súkromných spoločností, ktoré sú označované akronymom PPP (*Public Private Partnership*). Do skupiny PPP patria všetky formy kooperácie medzi tradičným poskytovaním služieb a plnou privatizáciou -menovite prevádzkové, kooperačné a koncesionárske modely. Koncesionárske modely sú viac flexibilné a môžu byť uplatnené v širokom spektre privatizácií (od jednotlivých funkčných oblastí až po celé letiská). Prenos hospodárskeho rizika na súkromných investorov a tým aj transfer *know-how*, podnecujú investorov k zvyšovaniu efektívnosti a znižovaniu nákladov. V tomto procese hrá doba koncesie primárnu úlohu. Pri krátkej dobe na konci trvania zmluvy hrozí nebezpečenstvo, že klesne iniciatíva uskutočňovať väčšie investície, a že zdroje letiska môžu byť odčerpávané súkromným prevádzkovateľom na úkor kvality služieb. Preto sa vo všeobecnosti odporúča udeľovať dlhodobejšie koncesie.

V prípade trvalého prenosu majetkových práv na strategických investorov je najdôležitejším procesom umiestenie podielov spoločnosti na burzu (tiež známe pod

⁶² SHESHINSKY, E. *Privatization and Its Benefits: Theory and Evidence*, Munich : CESifo Economic Studies, vyd. 49, 03/2003, s.442-445

akronymom IPO – „*Initial Public Offering*“). Strategickými investormi sa rozumejú súkromné konzorcia prevádzkovateľov (napr. BAA plc; Fraport AG), iné letiská, aerolínie, dopravné, stavebné a energetické spoločnosti (napr. Hochtief; BEWAG). Strategickí investori sa pri svojej účasti na podniku okrem bežných výnosov (vo forme dividend alebo predaja svojich podielov) snažia dosiahnuť zisk na základe rôznych synergických a zákazkových potenciálov.⁶³ Uvedenie letiska na burzu je oproti iným privatizačným možnostiam zriedkavé. IPO sa používa pri relatívne veľkých letiskách (minimálne 5-8 miliónov pasažierov) s jasne definovanými vývojovými a podnikateľskými stratégiami, ktoré by mali vykazovať relatívne vysokú rentabilitu. Motívom uvedenia letiska na burzu je okrem „odštátnenia“ letiska aj obstarávanie kapitálu pre financovanie rastu. IPO môže značne posilniť kapitálovú silu s výhodou vysokej transparentie pri predaji akcií. Tlak na výkon na akciovom trhu núti letisko fungovať efektívne. Zvýšením finančného potenciálu letiska a flexibility rastie konkurencieschopnosť letiska. Nevýhodou tejto formy je, že z dôvodu rozptylu akcií nedochádza ku transferu *know-how* a uvedenie na burzu predstavuje aj značné transakčné náklady.⁶⁴ Musí byť vynaložené úsilie na vytvorenie burzového konceptu, ktorý by zahŕňal záujmy štátu a pri tom garantoval atraktivitu investičného objektu z pohľadu investorov (druh akcií, rozsah emisie akcií, cena, štatutárne ustanovenia atď.).

4.2.2. Vzťah regulácie a privatizácie

V tejto časti by som chcel priblížiť praktické skúsenosti s privatizáciou letísk. Rovnako ako aj v iných odvetviach prvenstvo v privatizácii týchto „prirodzených“ monopolov patrí tradične Spojeným štátom americkým. V Európe bol privatizačný vývoj výrazne oneskorený, v podstate je dodnes väčšina letísk v štátnom vlastníctve. Dôvodom tohto stavu je tradične sociálne orientovaná politika Európy, tlaky lobistických skupín a v neposlednom rade politické prostredie. Aj keď je vedecká obec v podstate toho názoru, že výhody privatizácie prevažujú nad nevýhodami, v niektorých z najvyspelejších krajín EÚ sa vývoj týmto smerom stále nepohol.

⁶³ DUMMANN, F. *Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafenektor*, GAP, 7/2005, s.5

⁶⁴ tamtiež, s.6

a) privatizácia bez regulácie

Transfer majetkových podielov letiska na súkromných investorov sa v praxi javí ako značne diskutabilná záležitosť, ktorá je viac ovplyvňovaná politickými predstavami vládnych garnitúr ako racionalitou a snahou o skutočnú efektívnosť. Privatizácia letiska bez jeho následnej cenovej regulácie je tou radikálnejšou formou, ktorá podľa mojich predpokladov ešte dlho nebude predstavovať reálnu možnosť pre európsky trh. Jediným príkladom privatizácie letísk bez regulácie na svete je Nový Zéland, ktorý sa pre tento krok rozhodol v roku 1991. Zaujímavosťou je, že k tejto praxi došlo práve na Novom Zélande – ostrovnom štáte, v ktorom letecká doprava nemá skutočne blízke substitúty. V kapitole 2 analyzujem európsky trh letísk a dochádzam k záveru, že medzi letiskami môže dochádzať k potenciálnej konkurencii, alebo minimálne existujú substitúty leteckej dopravy vo forme železničnej a cestnej dopravy. Na Novom Zélande z dôvodu malého trhu letísk táto možnosť neexistuje a vďaka geografickým podmienkam neexistuje ani blízky substitút, teda letiská môžu skutočne mať status „prirodzeného monopolu“. Dá sa predpokladať, že sa hodnota cenovej elasticity dopytu po službách letiska bude pohybovať bližšie k hodnote 0 ako 9 (tab.7), a že cenový nárast po privatizácii by mohol rádovo dosahovať stovky percent. Dnes, po 15 rokoch po privatizácii je Air New Zealand podľa hovorcov „šokovaný nárastom cien, ktoré navrhuje letisko Auckland. Letecké spoločnosti požadujú od ministra dopravy spustiť prehodnotenie legislatívy, ktorá zakázala cenové kontroly.“⁶⁵ Pokiaľ však urobíme benchmarking a porovnáme ako relevantný ukazovateľ napr. podiel čistého zisku na celkových tržbách, výsledky sú viac ako prekvapivé.

Tab. 11 Výsledky hospodárenia vybraných letísk v roku 2006

	Copenhagen Airports A/S	Macquarie Airports	BAA plc*	Auckland International Airport Limited
tržby (mil.)	\$ 510,3	\$ 1 167,6	\$ 4 199,4	\$ 182,3
prevádzkový zisk (mil.)	\$ 218,4	-	\$ 1 673,9	\$ 120,2
čistý zisk (mil.)	\$ 128,8	\$ 474,0	\$ 966,4	\$ 61,5
podiel čistý zisk / tržby	25,2%	40,6%	23,0%	33,7%

* údaje za prvých 9 mesiacov finančného roku

Zdroj: dostupné z www.datamonitor.com (5.11.2007)

⁶⁵ KNIBB, D. Airlines lobby for airport fees shake-up. *Airline Business*, 22.9.2006, č.9, s.1

Otázkou teda zostáva, aký je skutočný rozdiel oproti dánskym alebo londýnskym letiskám, ktoré boli dlhé desaťročia regulované, a napriek tomu je ich ziskovosť podobná ako v prípade Aucklandu. Nový Zéland jasne predstavuje najčistejší príklad najradikálnejšej privatizácie a deregulácie na najnevhodnejšom mieste. A výsledok je rovnaký, ako na regulovaných letiskách v potenciálne konkurenčnom prostredí. Tento príklad je samozrejme príliš malou vzorkou na to aby sme vyvodzovali závery, minimálne nám však môže poslúžiť ako podnet na zamyslenie.

b) privatizácia s reguláciou

Regulácia, alebo istá forma monitoringu je prítomná na takmer všetkých privatizovaných letiskách sveta. R. Doganis sa svojho času vyjadril: „*privatization entails regulatory control*“⁶⁶ a toto pravidlo sa skoro bez výnimky aplikuje vo všetkých členských štátoch EÚ. Jednou z prvých európskych krajín, ktoré pristúpili k privatizácii, bola Veľká Británia v roku 1987, keď sa privatizovala BAA. V súčasnosti BAA predstavuje jednu z najsilnejších spoločností na európskom trhu letísk vlastniac len vo Veľkej Británii sedem letísk. Podstatná časť trhu sa koncentruje v rukách 5 hráčov (tab.10).

Fakt, že BAA disponuje dominantným tržným podielom v juhovýchodnom a vôbec celom Anglicku (Heathrow, Gatwick, Stansted) viedol k tomu, že OFT (*Office of Fair Trading*) podal na Competition Commission v roku 2006 podnet na prešetrenie dominantného postavenia.⁶⁷ Podnet bol založený na tvrdení, že dominantné postavenie na trhu obmedzuje hospodársku súťaž. Len pri súčte tržných podielov troch najväčších letísk sa dostávame k číslu 54 % trhu. Optimálnou situáciou by bolo, ak by sa súčasný majetok BAA rozdelil medzi nezávislých investorov tak, aby si letiská mohli konkurovať. Majetková diverzifikácia vlastníckeho portfólia by zastavila rapídne cenové nárasty pri stále nižšej kvalite aj napriek regulácii. V mojom ponímaní je primárne ex ante zabezpečiť konkurenciu medzi letiskami a následne nebude nutná ani regulácia. Sily trhu zabezpečia lepšie výsledky pri nulových nákladoch. V tomto prípade som toho názoru, že v roku 1987 išlo o nezvládnutú privatizáciu, ktorá vytvorila dominantné postavenie BAA na britskom trhu. Následná regulácia slúžila ako slabá záplata na diery v systéme. Podľa najnovších vyjadrení Competition Commission bude rozhodnutie v prípade BAA známe najskôr o rok,

⁶⁶ DUMMANN, F., *Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafenektor*, GAP, 7/2005, s.15

⁶⁷ OFT. *BAA: The OFT's reference to the Competition Commission*, OFT 912, London : 4/2007

už dnes však predbežné výsledky svedčia v jej neprospech. BAA zostáva jedným z kľúčových svetových hráčov, v tomto roku prejavilo záujem o 75% balík akcií Budapest Ferigehy Airport.⁶⁸ Budúca hodnota BAA bude vo veľkej miere záležať od rozhodnutia CC. V súčasnosti o ňu prejavil záujem španielsky stavebný gigant Ferrovial (ročný obrat 7,3 mld. EUR). Ponuka sa pohybovala na úrovni 14,21 USD za akciu, túto však BAA odmietla s odôvodnením, že ponuka „ani zďaleka neodráža skutočnú hodnotu“ jej aktív.⁶⁹

Tab. 12 Letiská vo Veľkej Británii podľa vlastníctva a podielu pasažierov

Vlastník	Letisko	Miliónov pasažierov za rok	%
BAA	Heathrow*	67,7	30
	Gatwick*	32,7	14
	Stansted*	22,0	10
	Glasgow	8,8	4
	Edinburgh	8,4	4
	Aberdeen	2,9	1
	Southampton	1,8	1
	Manchester Airport Group	Manchester*	22,1
	Nottingham East Midlands	4,2	2
	Bournemouth	0,8	0
	Humberside	0,5	0
Albertis	Belfast International	4,8	2
	Cardiff Wales	1,8	1
	Luton	9,1	4
Macquarie	Birmingham	9,3	4
	Bristol	5,2	2
Peel Airports	Doncaster Sheffield	0,6	0
	Durham Tees Valley	0,9	0
	Liverpool	4,4	2
	Newcastle	5,2	2
	Leeds Bradford	2,6	1
	Prestwick	2,4	1
	Belfast City	2,2	1
	London City	2,0	1
	iné	5,7	2
	spolu	228,2	100

* letiská sú predmetom cenovej regulácie

Zdroj: OFT. BAA: *The OFT's reference to the Competition Commission*, London : 4/2007, s.14

Nemecký trh je v otázkach privatizácie značne opatrnejší a konzervatívnejší. Takmer všetky privatizované i neprivatizované letiská sú dodnes regulované na

⁶⁸ Budapest gains private bids. *Airline Business*, 22.8.2005, s.23

⁶⁹ Spanish construction giant Ferrovial eyes bid for UK airports operator BAA. *Flight International*, 8.2.2006, s.12

nákladovom princípe. Zo 17 medzinárodných letísk má súkromný podiel len 6, vo väčšine z nich dodnes držia majoritný balík regionálne samosprávy (viď prílohu 2). Typickým príkladom nemeckého modelu je privatizácia frankfurtského letiska spoločnosťou Fraport AG, ktorého akcionári sú spolková zem Hessen (32,1 %), regionálne spolky a zväz (38,9 %) a súkromné konzorcium (29 %).⁷⁰

Privatizácia nemeckých letísk začala pomerne neskoro. Prvým čiastočne privatizovaným letiskom bolo Flughafen Düsseldorf, dôvodom bol požiar letiska v roku 1996. Privatizácia sa ukázala ako veľmi efektívny prostriedok financovania investícií. 50 % balík akcií letiska bol predaný konzorciu Airport Partners GmbH (pozostávajúceho z Hochtief Airport GmbH a írskoho Air Rianta International) za 180 mil. EUR.⁷¹ Podmienkou pri tejto transakcii ale bolo, že sa investor zaviazal v krátkom čase plne obnoviť prevádzku letiska. Airport Partners investovali v krátkom čase 378 mil. EUR do nasledujúcej infraštruktúry: obnova terminálu A a rozšírenie terminálu B, výstavba nového terminálu C a vytvorenie 800 parkovacích miest. Výsledok tejto privatizácie teda prospel celkovému vývoju letiska.

V roku 2000 bolo privatizované ako druhé nemecké letisko Flughafen Hamburg. Pre nás je táto privatizácia dôležitá tým, že pri jej príležitosti bol spustený pilotný projekt *price caps* regulácie v Nemecku. V ďalších rokoch boli privatizované primárne huby Frankfurt a spomínané Flughafen München, sekundárne letiská Berlín, Kolín / Bonn a Stuttgart. Na príklade Nemecka je podľa môjho názoru nemožné demonštrovať zvýšenie výrobných efektívnosti po privatizácii, pretože regulácia podľa nákladov neguje všetky pozitívne aspekty privatizácie. Je preukázané, že privatizácia vedie k optimalizácii nákladov, čo má však efekt len vtedy, ak nie je letisko regulované vôbec, alebo je regulované systémom cenových stropov. Privatizácia letísk pri uplatňovaní regulácie podľa nákladov, teda okrem získania prostriedkov do verejných rozpočtov pre politické ciele, postráda zmysel.

⁷⁰ DUMMANN, F., *Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafenektor*, GAP, 7/2005, s.11

⁷¹ tamtiež, s.15

4.2.3. Situácia na českom trhu letísk

Český trh letísk pomaly začína nasledovať svetové trendy. Z letísk s osobnou prepravou pasažierov má doteraz zahraničnú účasť len Letište Brno a.s., ktoré je stopercentne vlastnené spoločnosťou B.A.W.D.F. a.s. Na rok 2008 sa plánuje privatizácia Letište Praha-Ruzyně s.p.. Letište Ostrava zatiaľ zostáva majetkom Moravskoslezského kraja a stopercentným vlastníkom Letište Pardubice je Statutární město Pardubice. K týmto letiskám pribudnú v okolí Prahy ďalšie v Pardubiciach a vo Vodochodoch. V Pardubiciach chce vybudovať nové letisko britská firma John Laing a konzorcium Pardubice Airport City, ktorého členmi sú skupiny Odien a Dexia Kommunalkredit. Konzorcium plánuje, že premení vojenské letisko na medzinárodné už v roku 2009. Neskôr chce z Pardubíc urobiť aj centrum nákladnej leteckej dopravy. Rozsah investícií do projektu sa podľa odhadov bude pohybovať na úrovni piatich miliárd korún. Vo Vodochodoch chce československá skupina Penta Investments, ktorá sa prednedávnom stala vlastníkom Aera Vodochody, rozšíriť súčasné továrenské letisko a plne ho pretransformovať na komerčné. Vstupom tohto subjektu na trh budú v relatívne blízkom okolí Prahy existovať tri komerčné letiská. Toto je podľa mňa dostatočný rámec na to, aby sa po privatizácii neuvažovalo o ustanovení regulátora.

Privatizácia pražského letiska našla v českých médiách široký ohlas. Aký podiel si štát v letisku Praha-Ruzyně podrží, zatiaľ nebolo oznámené. Podľa ministra dopravy Aleša Řebíčka (ODS) sú možné rôzne varianty. Tieňový minister Roman Onderka (ČSSD) je toho názoru, že by si metropola mala ponechať 34 % akcií.⁷² Aký podiel si štát skutočne podrží, sa vyjasní počas transformácie letiska na akciovú spoločnosť. Doteraz nie je vylúčené, že by určitý podiel získalo mesto Praha alebo Stredočeský kraj. Celkový výnos z privatizácie by mal podľa odhadov predstavovať 70 až 90 miliárd CZK.

Ruzyně vyrazilo smerom k privatizácii s rekordnými hospodárskymi výsledkami. Väčšie výnosy mu prinieslo odbavovanie lietadiel a cestujúcich spolu s prenájmom priestorov letiska. Za prvý polrok odbavilo viac než 5,58 miliónov cestujúcich, čo ho radí k stredne veľkým európskym letiskám. Medziročne sa počet cestujúcich zvýšil o rekordných deväť percent. Najrýchlejšie, skoro o tretinu viac, rástli počty pasažierov, ktoré

⁷² Redakcia. Řebíček: Stát prodá Letište Praha do konce roku 2008. *MF Dnes*, 9.9.2007

priniesli nízkorozpočtové aerolínie. Ich celkový podiel na letisku teda predstavuje 23,1 %.⁷³ Pražské letisko v minulom roku hospodáril s čistým ziskom 935 miliónov CZK (pri výnosoch 2,554 mld. CZK). Za prvý polrok tohto roku však už dosiahlo čistý zisk 654,1 miliónov korún.⁷⁴

Skutočnosť, že na trh v regióne Prahy plánujú vstúpiť ďalšie dve letiská je podľa môjho názoru dôkazom, že Ruzyně nie je prirodzený monopol. Z teórie prirodzeného monopolu vyplývalo, že z nákladových dôvodov je pre konkurentov nerentabilné vstupovať na trh. Relevantný trh sa natoľko rozrástol, že je svojim dopytom schopný pokryť viac ako jedno letisko.

4.2.4. Súhrn poznatkov o privatizácii letísk v praxi

Privatizácia letísk v EÚ pokročila najviac vo Veľkej Británii, kde je v súkromnom vlastníctve cca. 92 % letísk. Priniesla úspory z efektívnosti, ktoré v tomto prípade nie sú negované účinkami regulácie podľa nákladov. Na chvoste sa stále drží Nemecko, ktoré je v svojom prístupe skôr opatrné. Jediné privatizované a neregulované letisko na svete je Auckland International Airport Limited. Letisko si voľne stanovuje výšku svojich poplatkov a jeho ceny sú jednými z najvyšších na svete. Pri porovnaní jeho monopolného zisku a monopolných ziskov regulovaných letísk spoločností BAA plc alebo Copenhagen Airports A/S však zistíme, že ich výška sa veľmi nelíši. Vzniká preto otázka, aká je účinnosť regulácie, keď neregulovaný privatizovaný monopol dosahuje porovnateľný monopolný zisk ako regulovaný, s oveľa vyššou hodnotou elasticity dopytu. Regulácia v tomto prípade stráca opodstatnenie najmä pokiaľ uvažíme výrobnú neefektívnosť ňou spôsobenú.

⁷³ CIZNER, J. Letiště Praha míří k privatizaci se ziskem. *Hospodářské noviny*, 26.9.2007, s.28

⁷⁴ tamtiež, s.28

Záver

Na tému prirodzeného monopolu na trhu EÚ bolo doteraz spracovaných len málo analytických štúdií. Existujúce štúdie však preukázali, že najväčšie letiská v Európe prestali vykazovať primárne kritérium prirodzeného monopolu – klesajúce marginálne náklady. K tomuto trendu dochádza z dôvodu rastu dopytu a preplnenia letísk cestujúcimi. Štúdie nemeckého trhu dospeli k záveru, že väčšina letísk nemá prirodzene monopolné postavenie na svojom relevantnom trhu. S rastom trhu dochádza napriek odporu verejnosti proti výstavbe nových letísk k vstupu nových subjektov na trh. Odvetvie, ktoré kedysi trpelo nedostatkom cestujúcich sa postupne mení na konkurenčný trh. Na príklade juhovýchodného Anglicka sme preukázali, že medzi letiskami môže existovať súťaž o zákazníka. Okrem zmien na trhu letísk dochádza k približovaniu substitútov k službám leteckej dopravy. Modernizovaná pozemná doprava v západnej Európe poskytuje vďaka pokroku a komfortu relatívne porovnateľné služby. Objavujú sa vzdialené substitúty, ktoré ale majú dopad na hodnotu elasticity dopytu po službách leteckej dopravy. Ak zosumarizujeme uvedené závery, môžeme rovnako ako množstvo odborníkov tvrdiť, že trh letísk v EÚ v priemere prestáva vykazovať známky prirodzeného monopolu. Výsledky sa však môžu od prípadu k prípadu líšiť.

S nepotvrdením predpokladu prirodzene monopolného charakteru európskych letísk padá hlavný argument pre reguláciu. Monitorované sú všetky letiská v EÚ, konkrétny typ regulácie je však zverený do kompetencie členských štátov. V niektorých štátoch sú regulované všetky činnosti letísk, najviac sa však v súčasnosti odporúča regulácia len leteckých činností (*dual till*). Diskutabilná je predovšetkým regulácia dvoch oblastí – ceny poskytovaných služieb a prístupu aerolínií k infraštruktúre.

Z analyzovaných typov regulácie cien sa vo všeobecnosti za najnevhodnejší považuje regulácia podľa priemerných nákladov. Pri tomto type neexistuje motivácia znižovať svoje náklady, preto dochádza k výraznej nákladovej neefektívnosti. Pre európsky trh sa javí ako vhodná alternatíva austrálsky model monitoringu. Letiská sú monitorované a pokiaľ nedochádza k zneužívaniu ich monopolného postavenia, štát nezasahuje do ich činnosti. Keď sa zistia prehrešky, je konkrétne letisko zavedené do systému pásma cenových stropov. Stropy síce vedú k nákladovej efektívnosti, potláčajú ale investície do

rozširovania infraštruktúry. Tento aspekt môže byť v dnešnom kontexte nedostatku letiskovej infraštruktúry krízový.

V oblasti regulácie pridelovania prevádzkových intervalov aerolíniám dnešný zastaraný systém spôsobuje rigiditu systému. Existencia dedičných práv na prevádzkové intervaly má za následok pridelovanie intervalov už existujúcim aerolíniám. V prípade, že na trh chcú vstupovať nové subjekty, je ich prístup k infraštruktúre obmedzený. V najbližšej dobe bude nutná revízia dnešného modelu. Ako vhodné alternatívy sa javia aukčný princíp a sekundárne obchodovanie s intervalmi. Potrvá však prinajmenšom roky, kým dôjde k potrebnej zmene v legislatíve EÚ, aby bol kodifikovaný vhodný právny rámec.

V otázkach vlastníctva letísk bola v mnohých analýzach preukázaná výhodnosť privatizácie. V EÚ sa na čele drží Veľká Británia, v ktorej je privatizovaná väčšina letísk. Štátne vlastníctvo vedie z viacerých dôvodov k výrobnej neefektívnosti. Privatizáciou sa dá táto neefektívnosť výrazne znížiť. V niektorých prípadoch mimo leteckej dopravy bolo zaznamenané zvýšenie výkonnosti o viac ako 50 %. Meranie zvýšenia efektívnosti je pomerne problematické hlavne z dôvodu regulácie privatizovaných letísk. Obzvlášť v prípade regulácie podľa priemerných nákladov dochádza k negácii výhod poskytnutých privatizáciou.

V rámci vzťahu privatizácie a regulácie je kľúčovým uvažovanie hodnôt elasticity dopytu po službách letiska. Pri nižších hodnotách elasticity sa dá po privatizácii očakávať enormné zvýšenie ceny, ktoré predstavuje alokačnú neefektívnosť. V našej úvahe o prínosoch privatizácie teda dochádza ku kolízii alokačnej neefektívnosti a výrobnej efektívnosti. Podľa toho, ktorá z nich preváži, hodnotíme výhodnosť alebo nevýhodnosť privatizácie. Pre každú hodnotu elasticity dochádza k vyrovnaniu oboch efektov pri inej hodnote. Napríklad ak privatizácia prinesie 20% zvýšenie výrobnej efektívnosti, výhody privatizácie budú prevažovať už pri hodnote elasticity 0,8 a vyššie. Uvedená hodnota sa ešte znižuje, ak prirodzený monopol praktizuje cenovú diskrimináciu. Pred samotnou privatizáciou musíme teda dôkladne zvážiť hodnotu elasticity a očakávané zvýšenie výrobnej efektívnosti.

V súčasnosti existuje len jedno privatizované a neregulované letisko na svete – Auckland International Airport Limited. Pri bližšej analýze jeho hospodárskych výsledkov zistujeme, že neexistujú výrazné rozdiely s najväčšími európskymi regulovanými

letiskami. Nový Zéland predstavuje najčistejší príklad najradikálnejšej privatizácie a deregulácie na najnevhodnejšom mieste. A predsa je výsledok trhu porovnateľný s výsledkom dlhodobej nákladnej regulácie. Tento malý príklad potvrdzuje závery práce o diskutabilnosti celkových výhod regulácie.

Prínosy tejto práce vidím v tom, že je daná téma využiteľná aj Českej republike. V roku 2008 sa plánuje privatizácia najväčšieho českého letiska Praha-Ruzyně a moje závery by pri tejto príležitosti mohli poslúžiť pri priblížení tejto problematiky verejnosti. Verím, že sa authority budú pri privatizácii a regulácii viac riadiť odbornými úvahami, ako politickým tlakom záujmových skupín.

Literatúra

BAKER, C. A. Halt to Grandfather Rights? *Airline Business*, 11/2004, 20.vyd., č.11. ISSN 0268-7615

BORCHERDING, T.E. Comparing the Efficiency of Private and Public Production: the Evidence from Five Countries, *Zeitschrift für Nationalökonomie*, 1982, č.2

BOS, D. *Public Enterprise Economics: Theory and Application*. Amsterdam & New York : Nord Holland 1986

BRADBURD, R. *Internal Rent Capture and The Profits-Concentration*. Review of Economics and Statistics, 8/1991

BRADBURD, R. *Privatization of Natural Monopoly Public Enterprises: The Regulation Issue*. Country Economics Department / The World Bank, 4/1992

BRADBURD, R., ROSS, D.R. *Regulation and Deregulation in Industrial Countries: Some Lessons for LDC's*. World Bank Working Paper Series, 6/1991, č.699

CARLTON, D.W., PERLOFF, J.M. *Modern Industrial Organization*. New York : Harper Collins College Publishers 1994

CIZNER, J. Letiště Praha míří k privatizaci se ziskem. *Hospodářské noviny*, 26.9.2007, s.28

COOK, P., UCHIDA, Y. *Privatisation and Economic Growth in Developing Countries*. Manchester : University of Manchester, 2001. ISBN 1904056067

DONE, K.A New wave of privatisation. *Financial Times*, London : 13.6.2005. ISSN 03071766

DONE, K. Airlines go to court over charges at Paris airport. *Financial Times*, London : 28.4.2006, ISSN 03071766

DONE, K. BAA dismisses calls to end monopoly. *Financial Times*, London : 1.9.2006, 2.vyd., ISSN 03071766

DUMMANN, F. *Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafensektor*, GAP, 7/2005

EDWARDS, D. Slot shake-up, *Airline Business*, London : 07/2006, roč.22, vyd. 7, s.74

GILLEN, D.H. *Airport Financing, Costing, Pricing and Performance in Canada*. Final Report to the Canadian Transportation Act Review Committee, Waterloo, 2001

HARBERGER, A. Monopoly And Resource Allocation. *American Economic Review*, 5/1954, č.44

JARRELL, G. The Demand for State Regulation of the Electric Utility Industry. *Journal of Law and Economics*, Chicago : 10/1978, roč.21

JONES, I. The Economics of Airport Slots. *Fiscal Studies*, 11/1993, 14.vyd., č.4

KNIBB, D. Airlines lobby for airport fees shake-up. *Airline Business*, 22.9.2006, č.9. ISSN 0268-7615

MACÁKOVÁ, L. *Mikroekonomie: Základní kurs*. Praha : Melandrium, 2002. ISBN 8086175200

MALINA, R. *Market power and the need for regulation in the German airport market*, Münster : Institute of Transport Economics, 3/2006

MANKIW, N.G. *Zásady ekonomie*. Praha : Grada, 1999. ISBN 8071698911

NAIDOO, V. The ACSA Journey. *Accountancy SA*, 09/2000, s.11

NIEMEIER, H.M. *Capacity Utilization, Investment and Regulatory Reform of German Airports*. Bremen : University of Applied Sciences, 2004

NIEMEIER, H.M. *Flughafenprivatisierung und Optionen der Entregulierung* [prednáška] Berlin : Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, 8.10.2002

NIEMEIER, H.M. *Price Cap Regulation of German Airports*. Bremen : University of Applied Sciences Bremen, 2003

NIEMEIER, H.M. *Wettbewerbspolitische Aspekte der Flughafenprivatisierung*. Hamburg : LIT Verlag Hamburg, 2004

O'LEARY, M. Break-up of BAA monopoly would spark competition. *Financial Times*, London : 29.5.2006, s.12. ISSN 03071766

OFT. *BAA: The OFT's reference to the Competition Commission*, OFT 912, London : 4/2007

OUM, T.H. Airport Pricing: Congestion Tolls, Lumpy Investment, and Cost Recovery. *Journal of Public Economics*, Amsterdam : 12/1990, vyd. 43, č.3

PAYLOR, A. The Slots Game. *Air Transport World*, 4/2005, č.42, s.52

POSNER, R.A. *Natural Monopoly and its Regulation*. Washington D.C. : CATO Institute 1999. ISBN 1882577817

Redakcia. Airport Landing Slot Auctions Seen As Magic Bullet. *Airline Business Report*, Potomac : George Mason University, 26.4.2004, č.12

Redakcia. Airports Welcome Euro Slot Plan. *Airports*, New York : 6.4.2004, vyd.21, č.14

Redakcia. Budapest gains private bids. *Airline Business*, 22.8.2005, č.8. ISSN 0268-7615

Redakcia. EU regulations: Airport slots on the block. *EIU ViewsWire*, New York : 16.10.2004

Redakcia. EU suspends rules concerning airport takeoff / landing slots. *Airline Industry Information*, Coventry : 28.4.2003. ISSN 0268-7615

Redakcia. IATA: Fixing the UK's Airports. *M2 Presswire*, Coventry, 9.8.2007. ISSN 1317786561

Redakcia. IATA's Chief Criticizes Airports For Failure To Control Costs. *Airports*, New York, 2.5.2006, roč.24, č.17. ISSN 10449469

Redakcia. Řebíček: Stát prodá Letiště Praha do konce roku 2008. *MF Dnes*, 9.9.2007

Redakcia. Spanish construction giant Ferrovial eyes bid for UK airports operator BAA. *Flight International*, 8.2.2006, č.2

Redakcia. UK report calls for slot flexibility. *Airline Business*, London : 04/2006, vyd.22, č.4. ISSN 02687615

SAMUELSON, P.A. *Economics*. New York : McGraw-Hill, 2005. ISBN 0072872055

SANCHANTA, M. ACCJ sceptical over Narita privatisation. *Financial Times*, London : 1.6.2005, ISSN 03071766

SHEPHERD W.G., Wilcox, C. *Public Policies Toward Business*, 6.vyd., Homewood / Illinois : D.Irwin, Inc., 1979

SHESHINSKY, E. *Privatization and Its Benefits: Theory and Evidence*, Munich : CESifo Economic Studies, 49.vyd, 03/2003

SPARACO, P. Cash Cows. *Aviation Week & Space Technology*, New York : 19.6.2006, č.25

STARKIE, D. Reforming UK Airport Regulation. *Journal of Transport Economics and Policy*, č.35, 2001

TETHER, B.S., METCALFE, J.S. Horndal at Heathrow? Capacity creation through co-operation and system evolution. *Industrial and Corporate Change*, 06/2003, vyd.12, č.3

UNNIKRISHNAN, M. Merrill Lynch Sees a Gold Mine In London Heathrow Slots. *Aviation Daily*, Washington : 26.3.2007, č.57. ISSN 01934597

VALENTA, L. *Přirozený monopol a jeho regulace* [diplomová práce]. Praha : VŠE, 2004.

WALL, R. Airport Agenda. *Aviation Week & Space Technology*, New York : 6.3.2006, č.10. ISSN 00052175

WILSON, B. ACI Answers IATA Charges on Airport Monopolies, High Costs. *Aviation Daily*, Washington : 7.7.2006, vyd.365, č.3. ISSN 01934597

Prednášky:

BARETT, S.D. *Paper to Hamburg Aviation Conference*. [prednáška] Hamburg : 20.2.2004

FORSYTH, P. *Congestion and Efficiency at Slot Constrained Airports*. [prednáška] Air Transport Research Society Conference, Istanbul : 3.7.2004

HOLDER, S. *Major Trends in the Airport Industry*. [prednáška] NERA UK Limited, Lisbon : 11.7.2006

Sekretariát. *Capacity Management and Slot Allocation*. [prednáška] Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services, Montreal : 19-28.6.2000

WOLF, H. *Airport Privatisation and Regulation - Getting the Institutions Right*. [prednáška] 2nd German Aviation Seminar, Bremen : 8-9.11.2002

Legislatívne normy:

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports, OJ L 14, 22.1.1993

Commission Communication of 9 December 2005 "Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports", OJ C 312, 09.12.2005

Council Directive (EC) No 96/67 of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports, OJ L 272, 25.10.1996

Regulation (EC) No 1554/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Council, OJ L 221, 4.9.2003

Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council, OJ L 138, 30.4.2004

Council Regulation (EEC) No 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services, OJ L 240, 24.8.1992

Internetové databázy:

<http://proquest.umi.com> (14.9.2007)

www.datamonitor.com (5.11.2007)

www.eur-lex.europa.eu (11.10.2007)

www.viewswire.com (29.9.2007)

Zoznam obrázkov a tabuliek

Obr. 1 Nárast počtu prepravených cestujúcich	9
Obr. 2 Doprava cestujúcich v sieťovom modeli z miesta A do miesta B	10
Obr. 3 Doprava cestujúcich v nízkorozpočtovom modeli z miesta A do miesta B	11
Obr. 4 Nízkorozpočtový model: podiel na trhu a počet spoločností v Európe	12
Obr. 5 Nákladové krivky prirodzeného monopolu	15
Obr. 6 Vývoj na trhu pri posune dopytovej krivky D	16
Obr. 7 Regulácia cien prirodzeného monopolu	17
Obr. 8 Sieť komerčných letísk v juhovýchodnom Anglicku	23
Obr. 9 Dojazdová analýza na území Londýna (90 min.)	25
Obr. 10 Regulácia cien prirodzeného monopolu	29
Obr. 11 Flexibilná stupnica faktoru X pre letisko v Hamburgu	39
Obr. 12 Celkový vývoj ziskovosti aerolínií vo svete	41
Obr. 13 Porovnanie ziskovosti letísk a aerolínií na regionálnom princípe	42
Obr. 14 Straty mŕtvej váhy prirodzeného monopolu	52
Tab. 1 Príjmy a náklady aerolínií	5
Tab. 2 Príjmy a náklady letísk	5
Tab. 3 Tržné podiely najväčších letísk v juhovýchodnom Anglicku	24
Tab. 4 Štruktúra zákazníkov na vybraných letiskách, ktorí nepochádzajú z daného regiónu	24
Tab. 5 Aspekty cost-based regulácie	36
Tab. 6 Aspekty price-cap regulácie	38
Tab. 7 Aspekty monitoringu	40
Tab. 8 Aspekty aukčného modelu	49
Tab. 9 Alokačná neefektívnosť pri rôznych hodnotách elasticity dopytu po službách prirodzeného monopolu	53
Tab. 10 Znižovanie alokačnej neefektívnosti na základe cenovej diskriminácie	57
Tab. 11 Výsledky hospodárenia vybraných letísk v roku 2006	64
Tab. 12 Letiská vo Veľkej Británii podľa vlastníctva a podielu pasažierov	66

Príloha 1**Kalkulácia zmeny celkového blahobytu pri vyššej výrobnej efektívnosti monopolu**

Pokiaľ má dopytová krivka lineárny priebeh

$$Q = a - b.P$$

a marginálne náklady verejného podniku sú konštantné,

$$MC = m$$

d'alej predpokladáme, že súkromná firma je efektívnejšia ako verejný podnik, takže jej marginálne výrobné náklady sú nižšie ako verejného podniku o konštantný faktor rovný decimálnej frakcii μ . Potom marginálne náklady monopolistu sú dané

$$MC(M) = (1-\mu) \cdot m$$

Ak verejný podnik vyrábala výstup na úrovni, kde sa marginálne náklady rovnali cene, potom môžeme celkové zvýšenie, resp. zníženie blahobytu W , spôsobené zmenou verejného charakteru podniku na súkromný vyjadriť:

$$W = \mu \cdot (m \cdot Q(c) / 2) \cdot (1 + \mu \cdot e) - e \cdot (P(c) \cdot Q(c) / 2) \cdot [(P(m) / P(c)) \cdot (1 / (1 + 2 \cdot e)) \cdot (1 + 2 \cdot e - \mu \cdot e) - 1]^2$$

- kde:
- μ - decimálna frakcia zvýšenia efektívnosti
 - e - cenová elasticita dopytu pri cenách verejného podniku
 - $P(c)$ - cena verejného podniku
 - $P(m)$ - cena monopolu krátkodobo maximalizujúceho zisk
 - $Q(c)$ - výstup verejného podniku
 - $Q(m)$ - výstup monopolu krátkodobo maximalizujúceho zisk

Čistá zmena celkového blahobytu, vyjadrená ako percento výstupu pred privatizáciou je:

$$W' = 100 \cdot (\mu / 2) \cdot (1 + \mu \cdot e) - e \cdot (P(c) \cdot Q(c) / 2) \cdot [(P(m) / P(c)) \cdot (1 / (1 + 2 \cdot e)) \cdot (1 + 2 \cdot e - \mu \cdot e) - 1]^2$$

Aby sme do úvahy zahrnuli fakt, že distorzia monopolnej ceny vstupov ovplyvňuje alokáciu zdrojov vo výrobných procesoch, násobíme straty mŕtvej váhy koeficientom 1,4. Celková zmena blahobytu spôsobená nahradením verejného podniku efektívnejším súkromným podnikom bude:

$$W'' = 100 \cdot (\mu / 2) \cdot (1 + \mu \cdot e) - (1,4) \cdot (e \cdot (P(c) \cdot Q(c) / 2) \cdot [(P(m) / P(c)) \cdot (1 / (1 + 2 \cdot e)) \cdot (1 + 2 \cdot e - \mu \cdot e) - 1]^2)$$

Príloha 2

Prehľad vlastníkov medzinárodných letísk na nemeckom trhu

<i>Letisko</i>	<i>Prevádzkovateľ</i>	<i>Vlastník</i>	<i>Podiel v %</i>
Primárne letiská			
Frankfurt (FRA)	Fraport AG	s.k. Hessen súkromní akcionári	32,1 29,0
		spolky	20,5
		zväz	18,4
München (MUC)	Flughafen München GmbH	s.k. Bayern spolky mesto München	51,0 26,0 23,0
Sekundárne letiská			
Berlín celkovo (TXL; SXF; THF)	Berlin Brandenburg Fughafen Holding GmbH	s.k. Berlín s.k. Brandenburg spolok	37,0 37,0 26,0
Düsseldorf (DUS)	Flughafen Düsseldorf GmbH	mesto Düsseldorf Hochtief Airport GmbH Air Rianta International	50,0 30,0 20,0
Hamburg (HAM)	Flughafen Hamburg GmbH	mesto Hamburg Hochtief Airport GmbH Dublin Airport Authority plc	51,0 49,0
Köln / Bonn (CGN)	Flughafen Köln / Bonn GmbH	mesto Köln spolok s.k. Nordrhein-Westfalen mesto Bonn iné mestá a okresy	31,0 31,0 31,0 6,0 1,0
Stuttgart (STR)	Flughafen Stuttgart GmbH	s.k. Baden-Württemberg mesto Stuttgart	50,0 50,0
Terciárne letiská			
Bremen (BRE)	Flughafen Bremen GmbH	mesto Bremen	100,0
Dortmund (DTM)	Flughafen Dortmund GmbH	Dortmundské závody mesto Dortmund	74,0 26,0
Dresden (DRS)	Flughafen Dresden GmbH	s.k. Sachsen mesto Dresden spolky	75,0 21,0 4,0
Erfurt (ERF)	Flughafen Erfurt GmbH	s.k. Thüringen mesto Erfurt	95,0 5,0
Hahn (HHN)	Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Fraport AG s.k. Rheinland-Pfalz s.k. Hessen	65,0 17,5 17,5
Hannover (HAJ)	Flughafen Hannover GmbH	s.k. Niedersachsen mesto Hannover Fraport AG Norddeutsche Landesbank	35,0 35,0 15,0 15,0
Leipzig / Halle (LEJ)	Flughafen Leipzig / Halle GmbH	s.k. Sachsen	35,0

		s.k. Sachsen-Anhalt	35,0
		mesto Leipzig	15,0
		spolky	15,0
Münster / Osn. (FMO)	Flughafen Münster GmbH	spolky	100,0
Nürnberg (NUE)	Flughafen Nürnberg GmbH	s.k. Bayern	50,0
		mesto Nürnberg	50,0
Saarbrücken (SCN)	Flughafen Saarbrücken GmbH	Fraport AG	51,0
		s.k. Saarland	48,0
		mesto Saarbrücken	1,0

Zdroj: DUMMANN, F. *Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafensektor*, GAP, 7/2005, s.17

ZÁZNAM O DIPLOMOVÉ PRÁCI

AUTOR	Jaroslav Buriličev	
NÁZEV DP	Deregulácia a privatizácia letísk v EÚ	
FAKULTA	Mezinárodních vztahů	
OBOR	Evropská integrace	
ROK OBHAJOBY	2008	
POČET STRAN	82	
POČET PŘÍLOH	2	
VEDOUcí DP	Ing. Josef Abrahám, PhD.	
ANOTACE	<p>Predmetom analýzy tejto práce sú otázky deregulácie a privatizácie letísk v kontexte Európskej únie. Mojim cieľom bolo nájsť podložené stanovisko k týmto otázkam, ktoré by bolo pochopiteľné pre širokú verejnosť. Základy regulácie sú postavené na teórii prirodzeného monopolu, preto musí byť metodika založená na teoretických podkladoch. Na základe nálezu o monopolnom charaktere letísk rozoberám rôzne modely regulácie a privatizácie a hodnotím ich skutočný prínos.</p>	
KLÍČOVÁ SLOVA	letisko, prirodzený monopol, deregulácia, privatizácia, EÚ	
	MÍSTO ULOŽENÍ	SIGNATURA