

Martin Grančay
Nóra Szikorová

VONKAJŠIA EKONOMICKÁ POLITIKA ŠTÁTU A REGULÁCIA MEDZINÁRODNEJ LETECKEJ DOPRAVY – ŠTATISTICKÁ ANALÝZA A STAV V EURÓPSKEJ ÚNII^{1, 2, 3}

Abstract: *The aim of the paper is to determine whether there is a statistical dependency between a country's foreign trade policy and its international civil aviation policy. We use trade tariff restrictiveness index TTRI and overall trade restrictiveness index OTRI as proxies for the level of a country's protectionism in foreign trade. We apply weighted air liberalization index WALI as a proxy for the level of a country's protectionism in international aviation. Correlation analysis shows no evidence of a statistically significant link between the variables. That confirms the view that civil aviation is a specific sector and is subject to specific policies. In the latter part of the paper, we look at the air liberalization indices of the EU member states and analyse why they differ.*

Keywords: *air transportation, liberalization index, foreign trade, correlation analysis*

JEL: L 93, F 13

1 Úvod

Význam medzinárodného civilného letectva pre svetovú ekonomiku je všeobecne známy. Podľa niektorých odhadov prispieva ku globálnemu HDP 7,5 % a zamestnáva 32 miliónov ľudí. [1] Pre jeho súvis s vojenskou a ekonomickou bezpečnosťou ho mnohé vlády považujú za strategický sektor. Nie je preto prekvapivé, že medzinárodné civilné letectvo je jedným z najregulovanejších sektorov svetového hospodárstva. Otázkou, ktorej sa doteraz vo vedeckej verejnosti nevenovala pozornosť, však

¹ Článok bol vypracovaný v rámci projektu VEGA 1/0911/11 „Štyri slobody pohybu v Európskej únii“, riešenom na Fakulte medzinárodných vzťahov Ekonomickej univerzity v Bratislave v rokoch 2011 – 2013.

² Autori ďakujú za podnetné pripomienky k prvej verzii predkladaného článku anonymným recenzentom.

³ Predbežné výsledky výskumu obsiahnutého v tomto článku boli prezentované na konferencii Medzinárodné vzťahy 2012, organizovanej Fakultou medzinárodných vzťahov Ekonomickej univerzity v Bratislave v Smoleniciach. Výskum v súčasnej verzii článku je aktualizovaný, rozšírený, odstraňuje niektoré štatistické nedostatky predchádzajúcej verzie a obsahuje nové závery.

je, či táto regulácia je priamo úmerná stupňu protekcionizmu, ktorý krajiny uplatňujú v obchode s tovarom. Inými slovami, sú krajiny so všeobecne liberálnym prístupom k zahraničnému obchodu relatívne liberálne aj v leteckej doprave, a naopak, sú krajiny so všeobecne protekcionistickým prístupom k zahraničnému obchodu relatívne protekcionistické i v leteckej doprave?

Cieľom predkladaného článku je zistiť, či existuje štatistická závislosť medzi vonkajšou ekonomickou politikou štátu a jeho postojom k regulácii medzinárodnej leteckej dopravy. Prípadná negatívna odpoveď na položenú výskumnú otázku potvrdí špecifické postavenie sektora leteckej dopravy v hospodárskopolitickom uvažovaní vlád, tak ako to bez uvedenia štatistických dôkazov bežne uvádzajú najpoužívanejšie učebnice leteckej dopravy. Naopak, pozitívna odpoveď nepotvrdí špecifické postavenie leteckej dopravy v hospodárskopolitických opatreniach vlád v oblasti vonkajších ekonomických vzťahov a naznačí, že letecká doprava nie je úplne neštandardným odvetvím.

Článok je rozčlenený do šiestich sekcií. Po krátkom úvode v druhej sekcii prezentujeme stručný prehľad vedeckej literatúry venovanej problematike liberalizácie a protekcionizmu v leteckej doprave. Tretia časť objasňuje použité metódy výskumu a zdroje dát vrátane stručnej diskusie o indexoch liberálnosti leteckej dopravy. Štvrtá časť predstavuje samotné výsledky korelačnej analýzy a diskusiu o ich implikáciách. Po piatej časti analyzujúcej príčiny rozdielov v stupni liberalizácie leteckej dopravy v jednotlivých štátoch EÚ nasleduje krátky záver.

2 Krátky prehľad vedeckej literatúry

Štúdie skúmajúce liberalizmus a protekcionizmus v leteckej doprave sa do stredného prúdu vedeckej literatúry dostali po roku 1978, keď USA deregulovali domáci letecký trh. Väčšina ekonómov sa prikláňa k neoklasickému tvrdeniu, že deregulácia a liberalizácia leteckej dopravy vedú k rastu svetového blahobytu a z globálneho hľadiska sú preto výhodnejšie ako protekcionizmus a regulácia. Podľa R. Poola a V. Butlera [19], A. Stobera [21] či R. Doganisa [4] deregulácia a liberalizácia v USA viedli k nižším cenám leteniek, vyšším prepravným výkonom, k vyššiemu spotrebiteľskému blahobytu a spustili proces konsolidácie amerických leteckých dopravcov. K podobným záverom po analýze liberalizácie leteckého trhu EÚ prišla štúdia InterVISTAS [14] aj A. Richman s C. Lylom [20]. Ďalší autori, ktorí sa dlhodobo venujú tejto problematike, sú R. Göncü, G. Nicoletti [9], A. Micco, T. Serebrisky [17], R. Piermartini, L. Rousová [18], M. Geloso Grosso [8], X. Fu, T. H. Oum či A. Zhang [7]. Všetci títo autori ukazujú, že liberalizácia leteckej dopravy prináša významné ekonomické benefity. Výsledky ich štatistických analýz sú však spochybňované: najčastejšie trpia problémami multikolinearity a vynechania niektorej podstatnej vysvetľujúcej premennej.

Na rozdiel od ekonómov, politici sa liberalizmu v leteckej doprave bránia. Spomedzi 2 299 bilaterálnych leteckých dohôd, ktoré skúmali Piermartini a Rousová, je iba 15 percent vysoko liberálnych. [18] Sektor medzinárodnej leteckej dopravy preto možno charakterizovať ako vysoko protekcionistický. Keďže letecká doprava nie je zahrnutá

vo Všeobecnej dohode o obchode so službami [5], nemožno očakávať ani skorú zmenu tohto stavu. Dôvodov protekcionizmu je viacero. Najčastejšie sa spomínajú postavenie sektora ako verejnej služby, obavy zo škodlivého konkurenčného boja, bezpečnosť prevádzky či význam leteckej dopravy pre vojenskú a ekonomickú bezpečnosť štátov [4]. Spoločným prvkom týchto argumentov je snaha vykresliť leteckú dopravu ako špecifický sektor, pre ktorý je nutné zabezpečiť diferencované právne postavenie domácich a zahraničných aerolínií. Ako „špecifický“ však tento sektor naozaj je? Existuje korelácia medzi vonkajšou ekonomickou politikou vlád a ich postojom k liberalizácii leteckej dopravy? Alebo sú obidve oblasti úplne oddelené? Štatistickej analýze tejto otázky sa podľa našich vedomostí doteraz nevenovala žiadna zverejnená štúdia.

3 Metodológia a zdroje dát

Pre dosiahnutie cieľov článku je nutné vykonať korelačnú analýzu medzi indikátormi stupňa protekcionizmu v zahraničnom obchode krajiny a indikátormi stupňa protekcionizmu, ktorý krajiny uplatňujú v leteckej doprave. Logickým prvým krokom v našom výskume preto musí byť voľba týchto indikátorov.

Stupeň protekcionizmu v zahraničnom obchode krajiny zachytávajú tzv. indexy reštriktivity obchodu. Ich teoretický základ vypracovali v 90. rokoch 20. storočia R. C. Feenstra [6] a J. E. Anderson s J. P. Nearym [3]. Neskôr na nich nadviazali H. L. Kee, A. Nicita a M. Olarreaga [16], ktorých metodológia sa dnes používa najčastejšie. Vychádzajúc z diel uvedených autorov budeme v našom výskume používať dva indikátory reštriktivity obchodu: *index colnej reštriktivity obchodu (TTRI)*⁴ a *index celkovej reštriktivity obchodu (OTRI)*⁵. Tieto indexy zachytávajú stupeň deformácie obchodu vyvolaný antiimportnými opatreniami krajiny. Index colnej reštriktivity obchodu predstavuje hypotetické uniformné dovozné clo, ktoré ak by bolo zavedené na všetky produkty dovážané do krajiny, agregátna hodnota dovozu by sa rovnala hodnote dovozu pri aktuálnej štruktúre colných opatrení. Index celkovej reštriktivity obchodu zohľadňuje okrem ciel aj netarifné opatrenia. Čím vyššia je hodnota indikátorov TTRI a OTRI, tým vyšší je stupeň protekcionizmu, ktorý krajina uplatňuje vo svojom zahraničnom obchode.

Oba indexy reštriktivity obchodu sú náročné na výpočet, a preto najaktuálnejšie údaje Svetovej banky predstavujú hodnoty za roky 2004 – 2006. Každý z týchto indexov sa vyказuje pre celkový zahraničný obchod krajiny (TTRI, OTRI), samostatne pre obchod s poľnohospodárskymi statkami (TTRI A, OTRI A) a pre obchod s priemyselnými výrobkami (TTRI M, OTRI M). Najvyššie hodnoty indexov reštriktivity obchodu pritom dosahuje poľnohospodársky sektor. Disponujeme údajmi o TTRI pre 100 a údajmi o OTRI pre 66 štátov a území sveta.

Pre zistenie stupňa protekcionizmu v medzinárodných leteckých vzťahoch krajín budeme používať *vážený index liberálnosti leteckej dopravy (WALI)*⁶. Tento

⁴ Z angl. *trade tariff restrictiveness index*.

⁵ Z angl. *overall trade restrictiveness index*.

⁶ Z angl. *weighted air liberalization index*.

je stanovený metodológiou Svetovej obchodnej organizácie [22] a jeho hodnoty sú vysoko korelované s hodnotami ďalších dvoch existujúcich indexov liberálnosti leteckej dopravy vypracovaných Gönencom a Nicolettim [9], resp. Piermartini a Rosovou [18].

Vážený index liberálnosti leteckej dopravy krajiny je založený na priemere stupňa liberálnosti všetkých bilaterálnych leteckých dohôd tejto krajiny. Aby existovali pravidelné letecké spojenia medzi dvoma krajinami, tieto krajiny musia mať medzi sebou uzatvorenú bilaterálnu leteckú dohodu. Dohoda určuje všetky podmienky prevádzkovania pravidelných leteckých služieb medzi jej signatármi: 1. udeľuje dopravné práva, 2. stanovuje maximálnu povolenú kapacitu, 3. podmienky cenotvorby, 4. pravidlá vlastníctva aerolínií, 5. dezignáciu (t. j. počet aerolínií s právami prevádzkovať letecké služby na danom trhu), 6. určuje podmienky na výmenu štatistických údajov a 7. na spoluprácu aerolínií. Na svete existuje niekoľko tisíc bilaterálnych leteckých dohôd, z ktorých každá je samostatným dokumentom a v uvedených siedmich prvkoch je jedinečná. Experti Svetovej obchodnej organizácie v roku 2005 preskúmali všetky bilaterálne letecké dohody na svete a ohodnotili ich podľa stupňa liberálnosti v každom zo zmienovaných prvkov. Pre každú dohodu tak vypočítali tzv. index liberálnosti leteckej dopravy (ALI).⁷

Hodnoty ALI sa pohybujú v rozmedzí od 0 do 50, pričom 0 predstavuje dohodu s výlučne protekcionistickými a 50 dohodu s výlučne liberálnymi ustanoveniami. Najliberálnejšou bilaterálnou leteckou dohodou sveta podľa tejto metodológie je dohoda medzi Novým Zélandom a Brunejom, ktorá dosahuje plný počet bodov. Veľká väčšina dohôd je však relatívne protekcionistická s ALI nižším ako 20 bodov (takmer 80 % všetkých dohôd). [18]

Kvôli rozdielnym geografickým podmienkam, ktoré do veľkej miery ovplyvňujú leteckú politiku štátov, navrhli experti WTO okrem štandardného indexu liberálnosti leteckej dopravy aj ďalšie tri typy indikátora ALI. Každý z nich priradzuje vyššiu váhu niektorému zo siedmich prvkov bilaterálnych leteckých dohôd (tabuľka č. 1). ALI 5+ hodnotí ako liberálnejšie tie dohody, ktoré povoľujú právo piatej slobody vzduchu.⁸ ALI O+ sa zameriava na pravidlá vlastníctva aerolínií a ALI D+ na počet dezignovaných aerolínií na danom trhu. Napriek menšiemu rozdielom vo výpočte presahuje korelácia medzi všetkými párami indikátorov ALI 0,96.⁹

⁷ Z angl. *air liberalization index*.

⁸ Ekonomicko-právna úprava medzinárodnej leteckej dopravy je založená na deviatich slobodách vzduchu, pričom – veľmi zjednodušene – čím vyšší počet týchto slobôd si krajiny navzájom udeľujú v bilaterálnej leteckej dohode pri zachovaní ostatných jej ustanovení, tým liberálnejšia táto dohoda je. Prvé štyri slobody sú štandardom vo väčšine dohôd. Piatu slobodu vzduchu možno označiť za zlomovú, pretože umožňuje vykonávať nadväznú lety do tretích krajín. Pre viac informácií o tejto problematike pozri [10]

⁹ Pearsonov korelačný koeficient. Vlastný výpočet a [18].

Tab. č. 1

Váhy indikátorov v jednotlivých typoch indexu ALI

Indikátor	ALI St	ALI 5+	ALI O+	ALI D+
1) Dopravné práva	18	22	15	16,5
5. sloboda vzduchu	6	12	5	5,5
7. sloboda vzduchu	6	5	5	5,5
Voľná kabotáž	6	5	5	5,5
2) Kapacita	8	7	7	7,5
3) Tarify	8	7	7	7,5
4) Vlastníctvo aerolínií	8	7	14	7,5
5) Deziagnácia	4	3,5	3,5	7,5
6) Výmena štatistických údajov	1	1	1	1
7) Spolupráca aerolínií	3	2,5	2,5	2,5
Spolu	50	50	50	50

Prameň: WTO, 2006.

WALI sa vypočíta ako vážený priemer hodnôt ALI pre všetky bilaterálne letecké dohody danej krajiny, t. j.

$$WALI = \frac{\sum t_i \cdot ALI_i}{\sum t_i} \quad (1)$$

kde t je podiel dopravy upravenej danou bilaterálnou leteckou dohodou na celkovej leteckej doprave krajiny a i nadobúda hodnoty od 1 do n , pričom n je počet bilaterálnych leteckých dohôd krajiny. Rovnako ako ALI, WALI nadobúda hodnoty od 0 do 50. Zo 183 krajín v našej databáze iba 5 má WALI vyššie ako 30, čo samo osebe hovorí o vysokom stupni protekcionizmu v leteckej doprave.

Zdroje údajov, ktoré používame v predkladanom výskume, sumarizuje tabuľka č. 2. Napriek tomu, že ide o dáta z roku 2005, v prípade indikátorov TTRI, OTRI a WALI ide o najaktuálnejšie dostupné údaje. Preto im boli prispôsobené aj ostatné premenné – podiel na leteckej doprave a HNP na obyvateľa.

Tab. č. 2

Zdroje dát

Premenná	Rok údajov	Zdroj dát	Počet
Vážený index lib. leteckej dopravy (WALI)	2005	Databáza WTO QUASAR	183
Podiel na leteckej doprave	2005	Databáza WTO QUASAR	183
Index colnej reštriktivity obchodu (TTRI)	2004-2006	Svetová banka (Kee et al.)	100
Index celkovej reštrikt. obchodu (OTRI)	2004-2006	Svetová banka (Kee et al.)	66
HNP/obyvateľ (Atlasova metóda)	2005	World Bank Data	174

Poznámka: údaj v stĺpci „počet“ predstavuje počet štátov a území sveta zahrnutých v databáze.

Metódou použitou v príspevku je korelačná analýza. Používame Pearsonove a Spearmanove koeficienty korelácie a v prípade potreby aj Kendallov tau koeficient.

4 Výsledky a diskusia

Zatiaľ čo vyššie hodnoty indexov reštriktivity obchodu značia vyšší stupeň protekcionizmu vo vonkajšej ekonomickej politike krajiny, vyššie hodnoty váženého indexu liberalizácie leteckej dopravy sú, naopak, znakom vyššieho stupňa liberalizmu v leteckej politike krajiny. Ak sa má potvrdiť existencia štatistickej závislosti medzi uvedenými indikátormi, dá sa očakávať, že táto závislosť bude záporná.

Tab. č. 3

Výsledky korelačnej analýzy

	WALI St	WALI 5+	WALI O+	WALI D+
TTRI	-0,2546 (-0,2347)	-0,1982 (-0,1503)	-0,2870 (-0,2453)	-0,2800 (-0,2436)
TTRI A	-0,1067 (-0,1010)	-0,0224 (-0,0109)	-0,1293 (-0,1107)	-0,1122 (-0,1212)
TTRI M	-0,2509 (-0,2242)	-0,2090 (-0,1592)	-0,2802 (-0,2364)	-0,2719 (-0,2331)
OTRI	-0,2699 (-0,2242)	-0,2396 (-0,1647)	-0,2992 (-0,2192)	-0,2817 (-0,2153)
OTRI A	-0,1855 (-0,0883)	-0,1008 (-0,0347)	-0,1990 (-0,0853)	-0,1716 (-0,0794)
OTRI M	-0,2573 (-0,2073)	-0,2367 (-0,1558)	-0,2831 (-0,2024)	-0,2689 (-0,1964)

Poznámka: Pearsonov (Kendallov tau) korelačný koeficient. Údaje pre 100 (TTRI), resp. 64 štátov a území sveta (OTRI) za rok 2005.

Prameň: vlastné výpočty na základe údajov databázy WTO QUASAR (2012) a Svetovej banky (2012).

Výsledky korelačnej analýzy (tabuľka č. 3) ukazujú, že závislosť medzi skúmanými indikátormi je veľmi slabá. Všetky Pearsonove aj Spearmanove koeficienty korelácie dosahujú priemerné hodnoty -0,2, resp. -0,3. Z dôvodu nízkych hodnôt Spearmanovho poradového koeficientu korelácie sme vykonali aj dodatočný výpočet Kendallov tau koeficientu, ktorý potvrdil predchádzajúce výsledky. Nulovú hypotézu o štatistickej závislosti medzi stupňom liberalizácie zahraničného obchodu a stupňom liberalizácie leteckej dopravy tak môžeme zamietnuť.

Zdá sa, že medzi vonkajšou ekonomicou politikou vlády a jej postojom k liberalizácii medzinárodných leteckých vzťahov neexistuje priamy súvis. Krajiny, ktoré zaťažujú import nízkymi clami a netarifnými opatreniami, nie sú zástancami liberalizmu aj v leteckej doprave. Niektoré krajiny s najnižšou hypotetickou uniformnou colnou sadzbou dokonca v leteckej doprave patria medzi najprotekcionejších aktérov. Napríklad Papua Nová Guinea dosahuje TTRI 1,7 % (táto hodnota je porovnateľná s Nórskom, Islandom či USA). V leteckej doprave je ale najprotekcionejším z našej vzorky 100 štátov a území sveta s hodnotou WALI 1,5. Prípady Moldavska, Kazachstanu a Maurícia sú podobné. Na druhej strane, Mexiko je jedným z 20 najliberálnejších štátov v leteckej doprave, pritom má jednu z najvyšších hypotetických uniformných colných taríf na svete. Rozdelenie krajín podľa stupňa protekcionizmu v leteckej doprave v porovnaní so stupňom protekcionizmu vo vonkajšej ekonomickej politike ukazuje matica v tabuľke č. 4.

Vonkajšia ekonomická politika štátu vs. vonkajšia politika v leteckej doprave

		Vonkajšia obchodná politika	
		liberálna	protekcionalistická
Vonkajšia politika v leteckej doprave	liberálna	Azerbajdzan, Bahrajn, Brunej, Čile, Egypt, Ekvádor, El Salvador, EÚ-27, Filipíny, Guatemala, Hongkong, Chorvátsko, Indonézia, Island, Izrael, Japonsko, JAR, Kanada, Katar, Kostarika, Libanon, Malajzia, Nikaragua, Nový Zéland, Nórsko, Panama, Paraguaj, Saudská Arábia, Singapur, Spojené arabské emiráty, Thajsko, Trinidad a Tobago, Turecko, Uruguaj, USA	Argentína, Bolívia, Brazília, Etiópia, Honduras, Jordánsko, Južná Kórea, Kamerun, Kolumbia, Maroko, Mexiko, Namíbia, Peru, Tunisko, Zambia
	protekcionalistická	Austrália, Bulharsko, Cyprus, Čína, Kazachstan, Kirgizsko, Maurícius, Moldavsko, Mongolsko, Mozambik, Papua Nová Guinea, Rusko, Srí Lanka, Švajčiarsko, Ukrajina	Albánsko, Alžírsko, Bangladéš, Benin, Bielorusko, Botswana, Burkina Faso, Burundí, Gabon, Ghana, Guinea, Guyana, India, Irán, Kambodža, Keňa, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauritánia, Nepál, Niger, Nigéria, Omán, Pakistan, Pobrežie Slonoviny, Rumunsko, Rwanda, Senegal, Stredoafriická republika, Sudán, Tanzánia, Togo, Uganda, Venezuela

Poznámka: štáty a územia sveta boli zjednodušene rozdelené na liberálne a protekcionalistické pomocou mediánov jednotlivých skupín.

Prameň: vlastné výpočty na základe údajov databázy WTO QUASAR (2012) a Svetovej banky (2012).

Výsledok analýzy naznačuje, že vonkajšia ekonomická politika vlád v leteckej doprave nie je podmienená vonkajšou ekonomickou politikou vlád v obchode s tovarmi z hľadiska liberalizmu či protekcionalizmu ako základných politických zásad vo vonkajších ekonomických vzťahoch. Naš výskum preto potvrdzuje, že letecká doprava je špecifickým sektorom a vlády v ňom uplatňujú špeciálne podmienky. Keď vezmeme do úvahy otázky bezpečnosti, vojenskej stratégie, rolu leteckej dopravy ako verejného statku a ďalšie štandardne uvádzané argumenty, zdá sa pochopiteľné, prečo sa aj tradične liberálne krajiny k medzinárodným leteckým vzťahom stavajú protekcionalisticky. Kvantitatívny výskum však nedokáže vysvetliť fakt, že niektoré tradične protekcionalistické krajiny uplatňujú v leteckej doprave liberálny režim.

Čiastočne možno uvedený paradox vysvetliť na základe geografických faktorov. Krajiny s najvyšším stupňom liberalizácie leteckej dopravy podľa indikátora WALI zahŕňajú malé štáty Strednej Ameriky – na prvých štyroch priečkach sa nachádzajú Salvador, Honduras, Guatemala a Nikaragua. Žiadna z týchto krajín pritom nie je známa pre svoje liberálne postoje vo vonkajšej ekonomickej politike. Ich TTRI a OTRI dosahujú priemerné hodnoty. To je pochopiteľné, keďže v Strednej Amerike neexistuje žiadne pokročilé integračné zoskupenie. Tieto krajiny sú zároveň charakteristické nízkou úrovňou cestnej a železničnej infraštruktúry. Letecká doprava je preto pre ne dôležitá tak z hľadiska vnútroštátnej, ako aj medzinárodnej dopravy. Navyše, regionálny letecký dopravca TACA má zvláštnu vlastnickú štruktúru (pozostáva z niekoľkých menších, nezávisle vlastnených stredoamerických aerolínií), čo

vedie vlády k udržiavaniu relatívne liberálnych pravidiel v bilaterálnych leteckých dohodách.

Geografické faktory dokážu pomerne uspokojivo vysvetliť liberálnu pozíciu stredoamerických krajín. Čo však s krajinami, ako Nepál, Seychely alebo Šalamúnove ostrovy, ktoré tiež majú geograficky náročné dopravné podmienky a napriek tomu uplatňujú vysoko protekcionistickú zahraničnú leteckú politiku?¹⁰ Je zrejme, že determinantom liberalizmu/protekcionizmu v leteckej doprave nebude jeden faktor, ale kombinácia mnohých geografických, kultúrnych, ekonomických a politických faktorov, ktoré sa prejavujú odlišným spôsobom v konkrétnych bilaterálnych leteckých dohodách. Spomeňme napríklad problém nerovnej negociačnej pozície krajín rozdielnej veľkosti a ekonomickej sily pri rokovaní o obsahu leteckých dohôd. Samostatným faktorom je aj pocit ohrozenia zo strany silných zahraničných aerolínií, resp. jeho absencia – tak získali práva na lety do mnohých krajín sveta dubajské aerolínie Emirates, ktoré boli v 90. rokoch malou regionálnou spoločnosťou a nik neočakával, že sa v priebehu desaťročia rozvinú na jednu z najväčších a najkonkurencieschopnejších svetových leteckých spoločností.

Keďže komplexná analýza všetkých potenciálnych faktorov by vyžadovala omnoho väčší priestor, ako je ten, ktorý máme k dispozícii, preskúname tie, ktoré sa zdajú najsamozrejmejšie: podiel krajiny na globálnych výkonoch leteckej dopravy a jej hospodársku úroveň meranú národným dôchodkom na obyvateľa (tabuľka č. 5).

Tab. č. 5

Matica priemerných hodnôt WALI podľa národného dôchodku na obyvateľa a podielu na leteckej doprave

GNI p. c.	Percentuálny podiel na globálnej leteckej doprave			
	>1%	0,1-1%	0,01-0,1%	<0,01%
Krajiny s nízkym dôchodkom	7,9 (1)	7,7 (12)	6,6 (20)	7,2 (13)
Krajiny s nízkym stredným dôchodkom	9,1 (4)	14,5 (14)	11,8 (22)	9,4 (10)
Krajiny s vysokým stredným dôchodkom	11,3 (5)	12,7 (16)	9,3 (6)	9,9 (8)
Krajiny s vysokým dôchodkom	16,0 (15)	11,3 (19)	11,3 (8)	5,0 (1)

Poznámka: údaje predstavujú vážené priemery WALI St pre 174 štátov a území sveta za rok 2005. (Údaj v zátvorke je počet štátov v danej skupine.)

Prameň: vlastné výpočty na základe údajov databázy WTO QUASAR (2012) a Svetovej banky (2012).

Všeobecne možno skonštatovať, že stupeň liberalizácie, ktorý krajina uplatňuje vo svojich medzinárodných leteckých vzťahoch, stúpa s jej podielom na globálnej leteckej doprave a s výškou národného dôchodku. Toto tvrdenie platí predovšetkým pri porovnaní krajín s nízkym a vysokým dôchodkom a krajín s podielom viac ako 1 % a menej ako 0,01 %. Priemery krajín v štyroch stredných skupinách matice sa vymykajú uvedenému pravidlu. Ide o vnútorne veľmi rozmanité skupiny, ktoré zahŕňajú štáty zo všetkých kontinentov a z mnohých politických, kultúrnych a geografických

¹⁰ Nepál uplatňuje aj jednu z najprotekcionistickejších vonkajších ekonomických politík na svete. Údaje o TTRI a OTRI pre zvyšné dve uvedené krajiny nie sú k dispozícii.

prostredí. Ich postoj k liberalizácii leteckej dopravy je rôzny a jednoduchými štatistickými metódami nepredpovedateľný.

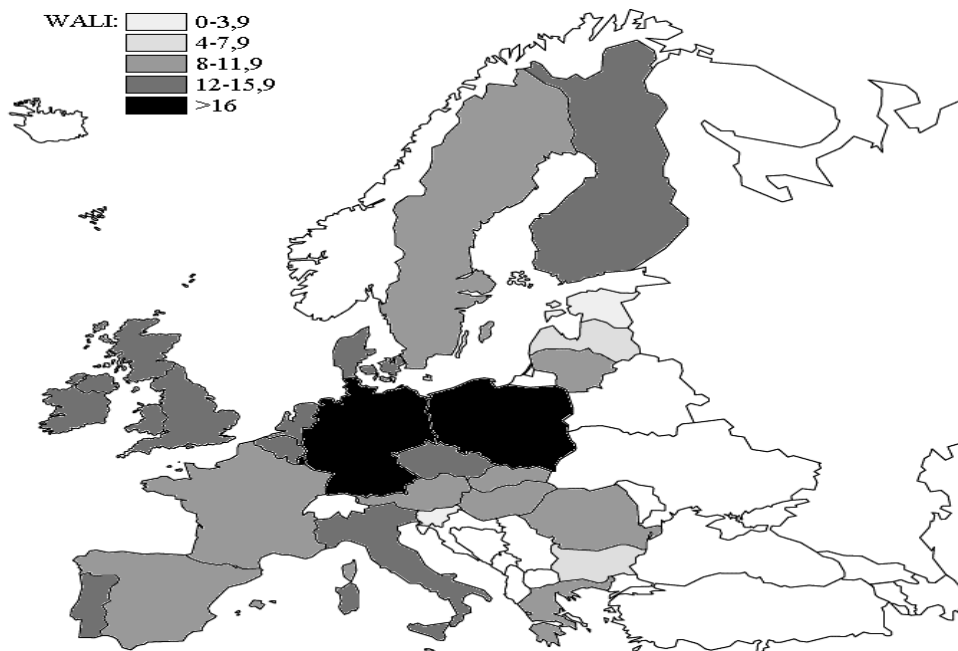
5 Stav v Európskej únii

Napriek tomu, že v rámci Európskej únie existuje spoločný letecký trh, navonok si každý členský štát zachováva vlastnú leteckú politiku v zmysle uzatvárania samostatných bilaterálnych dohôd s nečlenskými krajinami, s výnimkou krajín, s ktorými už Európska komisia ukončila rokovanie o multilaterálnej dohode (napr. USA, Kanada alebo Brazília). Zásadnou podmienkou samostatnosti leteckých politík je uplatňovanie rovnoprávnosti komunitárnych aerolínií, t. j. zabezpečenie rovnakých práv pre všetky aerolínie so sídlom v EÚ.

Keďže členské štáty Európskej únie uplatňujú spoločnú colnú politiku, metodológia založená na porovnaní indikátorov restriktivity obchodu s váženým indexom liberálnosti leteckej dopravy je nepoužiteľná.¹¹ K štatisticky významným výsledkom nevedie ani korelačná analýza zohľadňujúca podiel krajín na výkonoch leteckej dopravy a ich národný dôchodok. Mapa č. 1 poukazuje na to, že rozdielny stupeň liberalizácie nedokážu vysvetliť ani odlišné geografické podmienky.

Mapa č. 1

Hodnoty WALI v členských štátoch Európskej únie



Prameň: vlastné spracovanie na základe údajov databázy WTO QUASAR (2012).

¹¹ Európska únia mala v roku 2005 hodnotu TTRI 1,4 % a hodnotu OTRI 6,6 %, čo ju vo vonkajšej ekonomickej politike radilo medzi najliberálnejšie štáty a územia sveta.

Členmi Európskej únie s najliberalizovanejšími medzinárodnými leteckými vzťahmi sú Poľsko, Luxembursko, Nemecko, Dánsko a Portugalsko. Naopak, najprotektionistickejšie krajiny zahrňajú Estónsko, Slovinsko, Cyprus, Lotyšsko a Bulharsko. Až na niekoľko malých výnimiek platí, že čím dlhšie štát participuje na európskej integrácii, tým vyšší stupeň liberalizácie leteckej dopravy dosiahol.¹² Najväčšiu výnimku z tohto pravidla predstavuje Poľsko. Jeho situácia je však špecifická. Keďže WALI je založený na vážených priemeroch, hodnota indexu liberálnosti bilaterálnej leteckej dohody, ktorá upravuje vzťahy s krajinou s vysokým podielom vzájomnej dopravy, má pri jeho výpočte najväčšiu váhu. Bilaterálne letecké dohody medzi členskými štátmi EÚ neexistujú – najväčší význam vo výpočte WALI Poľska má preto dohoda s USA. Tá bola v skúmanom období (2005) podobne ako u mnohých iných členov EÚ nadpriemerne liberálna s ALI 34.¹³ Vysoký podiel dopravy do USA na celkových medzinárodných leteckých vzťahoch Poľska (vďaka významnému počtu zahraničných Poliakov žijúcich v USA a spojeniam prevádzkovaným spoločnosťou LOT) zvyšuje hodnotu váženého indexu liberalizácie leteckej dopravy krajiny. Pri abstrahovaní od USA by liberalizačný index Poľska bol v súlade s ostatnými krajinami východného rozšírenia.

6 Záver

Prínos tohto príspevku je trojaký. Ukázali sme, že neexistuje silná štatistická závislosť medzi vonkajšou ekonomickou politikou štátu a jeho prístupom k regulácii medzinárodnej leteckej dopravy. To značí, že vlády nemajú jednotnú orientáciu vonkajšej ekonomickej politiky vo všetkých odvetviach, ale ich prístup je minimálne v leteckej doprave odlišný. To potvrdzuje názor mnohých teoretikov¹⁴, že letecká doprava je špecifickým sektorom, ktorý vlády podriaďujú iným pravidlám ako zahraničný obchod so statkami. Zároveň sme demonštrovali, že krajiny s vysokým národným dôchodkom a veľkým podielom na celosvetovej leteckej doprave uzatvárajú v priemere liberálnejšie bilaterálne letecké dohody ako krajiny s nízkym národným dôchodkom a malým podielom na globálnej leteckej doprave.

Predkladaný výskum má niekoľko nedostatkov. Prvý sa týka použitia váženého indexu liberalizácie leteckej dopravy. WALI je meradlo založené na metóde expertnej analýzy, čo so sebou prináša riziko subjektívneho hodnotenia. Navyše, každá bilaterálna letecká dohoda je jedinečný dokument. To vedie k problémom z hľadiska určenia jej stupňa liberálnosti. Napríklad udelenie piatej slobody vzduchu sa všeobecne považuje za znak vysokého stupňa liberálnosti dohody. Niektoré dohody však udeľujú právo piatej slobody paušálne, iné stanovujú rôzne výnimky. Rozdiely sú aj vo formulácii niektorých práv. WALI nezohľadňuje tieto odlišnosti. Nedostatkom je

¹² Šesť pôvodných zakladateľských štátov má priemerné WALI St 13,8. Štáty, ktoré sa k integrácii pridali v 70. rokoch, dosahujú priemernú hodnotu liberalizácie 13,5; v 80. rokoch 11,4; v 90. rokoch 10,7 a najnovšia dvanásťka členských štátov má priemernú hodnotu WALI St 8,5.

¹³ Tzv. dohoda typu otvorené alebo.

¹⁴ Napríklad S. Hollowaya alebo R. Doganisa.

i nízky počet údajov v databázach indikátorov reštriktivity obchodu. Keďže výpočet TTRI a OTRI je náročný, Svetová banka nevykazuje tieto indikátory pravidelne a disponuje údajmi iba pre obmedzený počet krajín (v prípade OTRI je to menej ako 70). Výsledky výskumu preto treba interpretovať opatrne.

Literatúra

- [1] Air Transport Action Group: *The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008*. [Online.] Ženeva : ATAG, 2008.
- [2] ANDERSON, J. E. – NEARY, J. P.: Measuring the Restrictiveness of Trade Policy. In : *World Bank Economic Review*, 1994, roč. 8, č. 2, s. 151 – 169.
- [3] ANDERSON, J. E. – NEARY, J. P.: A New Approach to Evaluating Trade Policy. In: *Review of Economic Studies*, 1996, roč. 63, č. 1, s. 107 – 125.
- [4] DOGANIS, R.: *Flying off Course: Airline Economics and Marketing*. Abingdon: Routledge, 2010. ISBN 978-0415447362.
- [5] DUDÁŠ, T.: Liberalizačné tendencie v oblasti služieb v súčasnosti. In: *Medzinárodné vzťahy*, 2008, roč. 6, č. 1, s. 40 – 51.
- [6] FEENSTRA, R.: Estimating the Effects of Trade Policy. In: GROSSMAN, G – ROGOFF, E.: *Handbook of International Economics*. Amsterdam: Elsevier, 1995, s. 1553 – 1595.
- [7] FU, X. – OUM, T. H. – ZHANG, A.: Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. In : *Transportation Journal*, 2010, roč. 49, č. 4, s. 24 – 41.
- [8] GELOSO GROSSO, M.: *Air Passenger Transport in APEC*. Paríž: OECD Publishing, 2010.
- [9] GÖNENÇ, R. – NICOLETTI, G.: *Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation*. Paríž: OECD Publishing, 2000.
- [10] GRANČAY, M.: *Právna úprava ekonomickej dimenzie medzinárodného civilného letectva vo svete a na Slovensku*. In: Zborník príspevkov z 10. medzinárodnej vedeckej konferencie Medzinárodné vzťahy 2009. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2010, s. 28 + CD ROM.
- [11] HOLLOWAY, S.: *Straight and Level: Practical Airline Economics*. Aldershot: Ashgate, 2008. ISBN 978-0754672586.
- [12] IATA: *Facts & Figures*. [Online.] Montreal: IATA, 2012. [Citované 5. 9. 2012.] Dostupné na internete: <http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/Pages/index.aspx>.
- [13] ICAO: *ICAO Data*. [Online databáza.] Montreal: ICAO, 2012. [Citované 6. 9. 2012.] Dostupné na internete: <<http://icaodata.com>>.
- [14] InterVISTAS: *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Washington: InterVISTAS-ga², 2006.
- [15] KEE, H. L. – NEAGU, C. – NICITA, A.: *Is Protectionism on the Rise? Assessing National Trade Policies during the Crisis of 2008*. Washington : Svetová banka, 2010. Policy Research Working Paper 5274.
- [16] KEE, H. L. – NICITA, A. – OLARREAGA, M.: Estimating Trade Restrictiveness Indices. In: *Economic Journal*, 2009, roč. 119, č. 1, s. 172 – 199.
- [17] MICCO, A. – SEREBRISKY, T.: Competition Regimes and Air Transport Costs: The Effects of Open Skies Agreements. In : *Journal of International Economics*, 2006, roč. 70, č. 1, s. 25 – 51.

- [18] PIERMARTINI, R. – ROUSOVÁ, L.: *Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic*. Ženeva: WTO, 2008. SWP ERSD-2008-06.
- [19] POOLE, R. W. – BUTLER, V.: *Airline Deregulation: The Unfinished Revolution*. Los Angeles: Reason Public Policy Institute, 1998.
- [20] RICHMAN, A. – LYLE, C.: *The Economic Benefits of Liberalising Regional Air Transport – A Review of Global Experience*. Montreal: ICAO, 2006.
- [21] STOBER, A.: Who Soars in Open Skies? In: *Journal of Air Transportation*, 2003, roč. 8, č. 1, s. 111 – 133.
- [22] WTO: *Second Review of the Air Transport Annex: Developments in the Air Transport Sector*. Ženeva: WTO, 2006.