

# Czy linie lotnicze powinny być subsydiowane?

Autor: **Jennifer Dirmeyer, Fred Tulley, Walter Block**

Źródło: [walterblock.com](http://walterblock.com)

Tłumacz: **Dorota Sadowska**

*Artykuł opublikowany pierwotnie w Journal of Social, Political and Economic Studies  
(Volume 27, Number 1, Spring 2002)*

## I. Wstęp

Popyt na podróże lotnicze w USA jest niski i należy zadać pytanie, czy rząd nie wpompowuje milionów dolarów w przemysł, z którego konsumenci nie chcą korzystać w takim stopniu, jak kiedyś.

Argumentacja „za” rządowym wsparciem po wydarzeniach 11 września skupia się na różnych zagadnieniach, ale wszystkie one zawierają podstawową tezę, że zadaniem rządu jest zapewnienie dynamiczności amerykańskiej gospodarki. Ci, którzy podobnie jak autorzy tego tekstu, sprzeciwiają się takiemu pogładowi, uważają, że to rynek sam w sobie wypełnia to zadanie za pomocą sił konkurencji oraz alokacyjnych mechanizmów cenowych i dochodowych. Takie osoby utrzymują, że najważniejszym elementem rynku jest przedsiębiorca, który koryguje jakiegokolwiek braki koordynacji poprzez swoje egoistyczne poszukiwanie zysków. Zabierając pieniądze tym, którzy pełnią taką funkcję i dając je liniom lotniczym, politycy zakłócają gospodarkę, którą mają podobno ocalić. W tym artykule rozważymy najbardziej powszechne argumenty używane dla poparcia rządowych subsydiów dla linii lotniczych.

### 1. Nieoczekiwany atak

W obecnych warunkach pierwszym argumentem za subsydiami jest to, że ataki terrorystyczne z 11 września były zaskoczeniem. John S. Irons stwierdził, że „(...)

Wydarzenia ostatniego tygodnia były nieoczekiwanym zdarzeniem i nie mają nic wspólnego z zasadniczą kondycją przemysłu. (Irons, s. 1)”.

Jest oczywiste, że ataki na World Trade Center i Pentagon były niespodziewane. W rzeczywistości konsumenci nawet nie byli świadomi ryzyka związanego z lataniem. Jednakże utrzymywanie, że niespodziewane zdarzenia są powodem do udzielania subsydiów jest z natury sprzeczne. Jest niemożliwością oddzielić wypadki mające miejsce w obrębie przemysłu od samego przemysłu. Kupcy i sprzedawcy nieustannie szacują koszty i korzyści z transakcji, tym samym podejmując decyzje korzystne dla obu stron. Kiedy przeciwne strony dowiadują się o nowych kosztach lub ryzyku parametry całej transakcji muszą się zmienić.

Ludwig Lachmann powiedział, że „(...) wartość nie jest wrodzoną właściwością rzeczy, ale stanowi związek pomiędzy oszacowującym umysłem a oszacowywanym obiektem. (Lachmann, s. 95)”. Stosując jego pogląd na naturę wartości, można dostrzec, że transport lotniczy nie posiada szczególnej wartości poza sferą osoby kupującej (lub nie) bilet. Tym samym, wycena tej wartości może ulec zmianie wraz ze zmianą postrzegania lub oczekiwań takiej osoby (Littlechild, s. 13). Dokładnie to się wydarzyło, gdy terroryści weszli na pokład czterech samolotów w celu użycia ich jako bomb. Konsumenci dowiedzieli się o fakcie, że terroryści mogą użyć komercyjnych samolotów w tym celu. Nie mogli dłużej ignorować nowego i znaczącego ryzyka podróżowania samolotami. Koszt i wartość latania zmieniły się. Widać to w spadku popytu i jednoczesnej znacznej redukcji cen biletów<sup>1</sup>.

Żeby przywrócić sprzedaż do poziomu sprzed 11 września ceny musiałyby spaść o tyle, o ile wzrosły ukryte koszty, *ceteris paribus*. Dlatego, chociaż wydarzenia z 11 września były zaskoczeniem i przedtem nie miały nic wspólnego z przemysłem lotniczym, to później silnie wpłynęły na kondycję tego biznesu. Fakt, że to nieoczekiwane zdarzenia spowodowały zmianę kosztu podróży samolotem nic nie zmienia. Nie jest ani sprawiedliwe, ani praktyczne, aby zmuszać konsumentów do

---

<sup>1</sup> Spadek cen biletów jest bezpośrednim skutkiem spadku popytu na latanie. Ponieważ wzrastają koszty ukryte, a mianowicie ryzyko, że znajdujemy się w latającej bombie, popyt musi spaść dla wszystkich poziomów cen znajdujących się na wzdłuż krzywej popytu.

płacenia za coś, czego najwyraźniej już nie chcą, a już na pewno nie w takim samym stopniu jak kiedyś.

## **2. Centralizm transportu lotniczego**

Mówi się, że lotnictwo jest integralną częścią gospodarki i nie powinno się pozwolić mu upaść. Wystarczy spojrzeć na wypowiedź Gordona Bethune'a, CEO Continental Airlines: „Nie można żyć bez jednej z istotnych części. Nie jesteśmy jakąś maszyną, jakimś komputerem. Jesteśmy pompą, taką samą jak serce, i musimy ułatwiać i napędzać gospodarkę” (cnn.com, biling airlines, s. 1).

Zgodnie z tym apelem jeśli pozwolono by, aby przemysł lotniczy upadł, wtedy gospodarka umrze, podobnie jak ciało umiera, kiedy zatrzymuje się serce. Kolejny raz mamy do czynienia z podstawowym błędem. Zakłada się, że gospodarka przed 11 września była taka sama jak po 11 września. To prawda, że takie szybkie zmiany w naturze gospodarki są niespotykane, ale nie oznacza to, że w ogóle się nie zdarzają. Nie implikuje to także, że należy starać się o przywrócenie gospodarki do poprzedniego stanu (Hazlitt). Rynek nieustannie się zmienia, zostawiony sam sobie ciągle znajduje lepsze środki do produkcji większej ilości lepszych towarów<sup>2</sup>. Jeśli wartość podróży samolotem nie odzwierciedla kosztów, czemu zakładamy, że jest to ciągle ważna część naszej gospodarki? Dużo bardziej precyzyjnym byłoby stwierdzenie, że była to ważna część naszej gospodarki w przeszłości i nie wiadomo, jaką rolę będzie odgrywać w przyszłości. Rynek lokuje zasoby w najbardziej opłacalnych towarach i usługach. Robi to za pomocą cen, i patrząc na niskie ceny oraz mniejszą sprzedaż, jest oczywiste, że linie lotnicze nie są już tak wartościowe jak kiedyś i dlatego nie aż tak ważne.

Wpompowując miliony dolarów w linie lotnicze, rząd zabiera środki osobom, które wydałyby te pieniądze inaczej i zmusza je, żeby płaciły liniom lotniczym. Gdyby nie ta wymuszona inwestycja, konsumenci zużyliby swój dochód na rzeczy o

---

<sup>2</sup> Główny nurt traktuje rynek jako mechanizm, dzięki któremu określone dobra są produkowane przy pomocy określonej technologii, podczas gdy Littlechild postrzega rynek jako organizm, gdzie nowe dobra i technologie są nieumyślnie tworzone przez indywidualne jednostki poszukujące dochodu.

najwyższym koszcie alternatywnym. Może byłyby to koleje albo wypożyczenie samochodów albo kolacja i film w rodzinnym mieście, ale środki te powędrowałyby do przemysłu wartego dla konsumentów więcej niż linie lotnicze. Miliony należące do prywatnych osób, które biurokraci tak hojnie przekazują przemysłowi lotniczemu nie są niczym innym jak transferem od podatników i innych gałęzi przemysłu — które oni dobrowolnie by wsparliby — do przewoźników lotniczych i ich akcjonariuszy. Linie lotnicze zyskają tylko kosztem innych przedsiębiorstw (Hazlitt, s. 101)

Kiedyś w Ameryce kwitł biznes przewozów konnych i produkcji powozów. Też był „niezbędny” dla dobrobytu kraju. Oprócz kolei, rowerów i łyżew stopy były praktycznie jednym sposobem na przedostanie się z punktu do punktu. Kierując się logiką argumentu o integralności przemysłu, konie i powozy też powinny były zostać dofinansowane<sup>3</sup>. Jednak gdyby amerykański rząd zastosował politykę subsydiów, tak teraz zalecaną w odniesieniu do linii lotniczych, efekty zamiast pomóc gospodarce spowodowałyby jej miażdżycę. Według teorii kosztów alternatywnych przedsiębiorstwa mogą być subsydiowane kosztem eliminowania innych. Czy naprawdę radzilibyśmy sobie lepiej z powozami i maszynami do pisania zamiast samochodów i komputerów? Raczej nie.

### **3. Pomoc dla pracowników**

Zwolennicy przyznawania subsydiów domagają się ich nie tyle dla samych linii, ale dla zatrudnionych w nich osób. Ale jest to trochę podejrzane. Po pierwsze, jest wątpliwe, że pomoc rządowa uratuje posady. „Samoloty kursują, kiedy jest to opłacalne, a kiedy już nie jest — nie latają. Rozdawanie pieniędzy nie zmieni rentowności żadnego lotu, a więc i nie wpłynie na decyzję, jakie połączenia zaoferować” (Landsburg, s. 1) — pisze Steven S. Landsburg w artykule „Flying Pork Barrels”.

---

<sup>3</sup> Odnosi się to też do innych wymarłych albo praktycznie znajdujących się już na wymarciu produktów, tj. maszyny do pisania, hula-hop, świece etc. Kiedyś całe prawie całe zatrudnienie znajdowało się w rolnictwie, dzisiaj tylko niewielki odsetek ludzi pracuje w tym sektorze.

W rzeczywistości takie decyzje mają bezpośredni związek z popytem. Wraz z tendencją spadkową popytu obniżają się ceny, podobnie jak konsumpcja. Opłacalność lotów znacznie się zmniejszyła i dlatego też linie lotnicze oferują mniej połączeń. Skoro połączeń jest mniej, to potrzebują mniej pracowników, którzy zostaną zwolnieni, jeśli popyt nadal będzie niski. Wpompowywanie pieniędzy w linie tego nie zmieni. Niektórzy zwolennicy subsydiów zdają sobie sprawę z tego faktu i uważają, że rozwiązaniem będą „jasne i egzekwowalne gwarancje pracownicze (...) wbudowane w plan ratunkowy dla linii (Donahue, s. 3)”<sup>4</sup>.

Problem tkwi w tym, że powyższa propozycja odnosi się jedynie do krótkookresowych efektów w obrębie jednej grupy, a nie uwzględnia długookresowych skutków dla gospodarki jako całości, ani nawet krótkookresowych dla innych grup (Hazlitt, s. 18). Klauzula zapewniająca zatrudnienie po prostu rozszerza rozmiar subsydiów, nie rozwiązując wcale problemu. Jest to bezpośredni transfer pieniędzy od podatników do pracowników linii. Odbywa się kosztem osób zatrudnionych w innych gałęziach przemysłu, które wydałyby swoje pensje w inny sposób i tym samym szkodzi gospodarce. Jeśli siła robocza jest zatrudniana z powodów innych niż jej produktywność to inne, bardziej produktywne przedsiębiorstwa są pozbawiane zasobów kapitału. Dotyczy to także zasobów kapitału ludzkiego. Czy utrzymywanie tysięcy niepotrzebnych pracowników jest racjonalne? Okrutną prawdą jest, że ataki terrorystyczne miały wpływ na setki osób, ale trzymanie zatrudnionych na siłę pomoże im tylko na krótką metę i to kosztem innych ludzi, którzy nie będą mogli znaleźć pracy. W długim okresie obniża to wszystkim standard życia<sup>5</sup>.

Nie można też pominąć, że: „W dużych liniach starsi piloci zarabiają więcej niż 200 000 USD rocznie” (Samuelson, 2001). Reszta pensji w sektorze lotniczym też jest podobnie zawyżona ponad poziomy rynkowe. W takim razie większość

---

<sup>4</sup> John D. Donahue popiera subsydia, porównując je z dofinansowaniem Chryslera. Kolejne argumenty z jego analizy zostaną przedyskutowane w dalszej części.

<sup>5</sup> Hazlitt uważa, że zmuszając ludzi do dofinansowywania pracowników danego przemysłu rząd powstrzymuje ich od lokowania pieniędzy w innych przedsiębiorstwach, a tym samym uniemożliwia wzrost zatrudnienia w tych przedsiębiorstwach.

wsparcia finansowego dla linii jest tak naprawdę dofinansowaniem znacznie przepłacanych pracowników. To nic innego jak kolejny dowód na problematyczną naturę naszego rządu, a nie oznaka chciwości, zazdrości, egalitaryzmu czy czegoś takiego. Chodzi o sprzeciw wobec kolejnej rządowej ingerencji w rynek — obowiązkowej obecności związków zawodowych. Gdyby nie takie naruszenia wolnego rynku jak ustawy Wagnera i Tafta-Hartley'a organizacje pracownicze nie byłyby raczej wystarczająco silne, aby wymuszać tak ekstremalnie wysokie stawki płac (Block, 1991). To, że linie musiały te stawki płacić, jest powodem ich opłakanego stanu przed 11 września 2001 r. i nadal jest przeszkodą w jakiegokolwiek racjonalnej restrukturyzacji tego przemysłu. Dofinansowanie tylko uprawomocniłoby nadmierne płace. Bez subsydiów związki musiałyby przystać na radykalne obniżenie pensji lub — jak pasożyty — zniszczyłyby linie lotnicze, które zgodziły się na ich warunki. Wtedy to miejsce zajęłyby inne firmy, skuteczniej trzymające się twardej linii wobec związków.

#### **4. Koszty przystosowania**

Inny argument za ratowaniem sektora lotniczego pojawił się w artykule „Airline Package Harks Back to Chrysler Bailout” Johna Donahue. Donahue popiera dofinansowanie na podstawie tego, że: „Zamieszanie w sektorze linii lotniczych grozi konsekwencjami wykraczającymi poza bilanse przewoźników” oraz „całkowity krach linii może mieć poważne, daleko idące konsekwencje (s. 2)”. Błaga o przypomnienie sobie lekcji wyciągniętej z wsparcia Chylera, ale wydaje się, że sam o niej zapomniał. Donahue podkreśla, że: „Zbankrutowanie nie równa się zapomnieniu (s. 2)” — i ma tu zupełną słuszność. Tyle że obraca się to przeciw jego racjom. Skoro bankructwo nie oznacza całkowitej straty możliwości, więc jaki jest argument za ratowaniem linii lotniczych wobec faktu, że mogłyby one po prostu zreorganizować się na podstawie [Chapter Eleven](#) (Rozdziału jedenastego amerykańskiej ustawy o prawie upadłościowym — przyp. red.)? Donahue odpowiada, że koszty przystosowania powinny być minimalizowane. W takim razie należy spytać: skąd pochodzą koszty przystosowania? Jeśli linie lotnicze doświadczyłyby chwilowego załamania i największe przedsiębiorstwa musiałyby się przeorganizować, tylko po

to, aby po pewnym czasie powrócić na rynek z takimi samymi możliwościami produkcyjnymi, to wtedy pojawiłoby się pytanie, czy koszty przystosowania nie przewyższyłyby kosztów wsparcia finansowego. Donahue uważa, że tak by się stało (s. 2). Jednak jego argument opiera się na błędnych podstawach. Wychodzi z założenia, że wszyscy, a już w szczególności urzędnicy, posiadają potrzebne informacje, aby określić jakie będą koszty dostosowania. Ale jest to bezpodstawne i nie zostało udowodnione nawet przez zwolenników państwa opiekuńczego (Hayek, 1948). Ponadto koszty przystosowania byłyby nieusprawiedliwione, jeśli sektor szybko powróciłby do poprzedniego stanu, a tego nie można przewidzieć. Nie można oczekiwać, że rząd bez takiej wiedzy będzie podejmował trafne decyzje będące w jak najlepszym interesie gospodarki. Rynek sam zminimalizuje koszty przystosowania poprzez realizację interesów jednostek.

## **5. Promocja konkurencji**

Najbardziej kontrowersyjnym argumentem za dofinansowaniem jest możliwość poprawienia konkurencji w sektorze lotniczym. Thomas (2001) uważa, że wsparcie rządowe powinno zawierać warunek, iż przewoźnicy ograniczą swoją dominację na poszczególnych lotniskach. Cytując dane Amerykańskiej Federacji Konsumentów, podaje, że ceny obniżyłyby się o 20-50 proc. (s. 2)<sup>6</sup>. Problem w tym, że każde lotnisko jest traktowane jako osobna jednostka. Różne linie mają przewagę na różnych lotniskach. Jednak jak sam Thomas zauważa, każdy przewoźnik wie, które lotnisko „jest jego”: US Airways ma Charlotte i Pittsburgh, Delta Atlantę, American Miami i Dallas-Forth Worth, United Denver, Northwest Detroit, Continental Houston (s. 1)<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Co ciekawe, Thomas nie dodaje, że dane Amerykańskiej Federacji Konsumentów nie mają nic wspólnego z lotniskami. Nie wyjaśnia także użytego przez siebie sformułowania „rynki konkurencyjne”.

<sup>7</sup> Warto zwrócić uwagę na to, że Thomas jest związany z Uniwersytetem w Pensylwanii, znajdującym się niedaleko Pittsburgha, który jest jednym z lotnisk US Airways, gdzie zapowiedziano cięcia. Thomas używa tego przypadku jako dowodu, że przewaga na lotniskach jest szkodliwa, ale nie zauważa, iż prawie wszystkie wymienione wyżej linie lotnicze też zapowiedziały cięcia, więc przypuszczalnie wszystkie lotniska ucierpią, bez względu na fakt dominowania na nich poszczególnych linii.



Bez względu na to linie lotnicze ciągle konkurują ze sobą. Lot z Denver liniami United nie kosztuje więcej, dlatego że te linie mają na tamtejszym lotnisku dużo bramek. W rzeczywistości lot prosto do Denver z United i może kosztować mniej, niż liniami, które nie mają tam siedziby, ponieważ nie oferują one bezpośrednich połączeń.

Subtelniejszy i bardziej niebezpieczny jest pogląd, że interwencje rządowe są lekiem na rzekome defekty rynku (Hummel). Pomysł, że państwo jest zobowiązane do rozwiązywania problemów gospodarczych, nie uznaje samoregulujących mechanizmów rynkowych. Brak koordynacji na rynku, przejawiający się niedoborami tudzież możliwościami zarobku, jest łagodzony poprzez działania szukającego zysków przedsiębiorcy, który czeka na okazję do zaspokojenia potrzeb konsumentów. Jeśli faktycznie ceny mogłyby spaść o 20-50 proc. bez negatywnych następstw dla przedsiębiorstwa, oznaczałoby to, że linie lotnicze zgarniały o 20-50 proc. więcej pieniędzy, niż byłoby to możliwe w „warunkach konkurencyjnych”. Jeśli tak, to dochody istniejących przedsiębiorstw byłyby jeszcze bardziej niepokojące dla biznesu, dopóki te niezrównoważone zyski nie zostałyby zniwelowane przez działania konkurencji (Littlechild, s. 23).

Czy można stwierdzić, że koszty rozpoczęcia działalności są tak wysokie, a korzyści skali tak duże, że możliwości wejścia na rynek usług lotniczych są ograniczone, co oznacza, że małe firmy pragnące konkurować z gigantami nie mają szans? W żadnym wypadku — wystarczy spojrzeć na linie Southwest Airlines, które pojawiły się na rynku całkiem niedawno i są jedyną firmą, która osiągnęła zysk w ostatnim czasie. Co więcej, Southwest osiągnęło to raczej dzięki niskim kosztom operacyjnym niż wysokim cenom. Ogólnie mówiąc, taki argument jest błędny. Jeśli inwestorzy dostrzegliby możliwość zysku w wejściu na rynek, tzw. „bariery wejścia” można by obejść dzięki akumulacji kapitału na giełdzie. Te „bariery” biorą się nie z „niedoskonałości rynku”, ale z ekonomicznego faktu, że faza inwestycyjna jest w przypadku niektórych branż (np. linii lotniczych) bardziej istotna niż w innych (np. branży czyścicieli obuwia).

Thomas zauważa, że „każde wsparcie dla biznesu udzielane przez rząd federalny... odsuwa nas dalej od kapitalizmu”. I ma rację — ale kończy tę myśl



stwierdzeniem, że „każde działanie musi mieć tę zaletę, że w końcu poprawi sprawność działania rynku (s. 3)”. Tym samym sam sobie zaprzecza<sup>8</sup>. Każda interwencja rządowa odsuwa nas od wolnego rynku, na którym alokacja zasobów odbywa się z zależności od popytu i nie ma żadnego wyjątku dla „zalet” tych działań.

Kolejnym problemem związanym z takimi interwencjami na rynku jest kwestia, jak podejmować decyzje dotyczącego tego, co ma być zrobione. Było już mówione, że rząd nie ma możliwości posiadania niezbędnych informacji do podejmowania tych decyzji z jakąkolwiek dozą dokładności.

Kongres Stanów zjednoczonych ustanowił Air Transportation Board (Radę Transportu Lotniczego), aby zbierała informacje i decydowała jak przydzielać pomoc pieniężną (Zuckerman, s. 1). David M. Walker w swoim wywiadzie z Laurencem Zuckermanem powiedział: „to jasne, że Rada będzie miała znaczną swobodę (s. 1)”. To znaczy, że to ona zadecyduje, które linie mogą otrzymać kredyty gwarantowane przez rząd. W liście do Mitcha E. Daniela trzynastu senatorów napisało, iż da to rządowi możliwość decydowania, które linie mogą funkcjonować, a które nie (Zuckerman, s. 3) Jednakże jeśli Rada dopuści wszystkie linie do kredytów, tym samym pomoże nawet tym, które miały problemy finansowe już przed 11 września (Zuckerman, s. 3). Jest skrajną naiwnością wierzyć, że politycy nie będą ingerować w decyzje podejmowane przez radę”.

Tracąc miliony dolarów na ratowanie przemysłu lotniczego, rząd popełnił dwa poważne błędy. Po pierwsze, założył, że posiada potrzebną wiedzę do jak najlepszego dysponowania pieniędzmi podatników. Przez to okradł zarówno obywateli, jak i przedsiębiorstwa, których klientami oni byli. Podstawą każdego argumentu „za” dofinansowaniami rządowymi dla linii lotniczych jest pogląd, że rząd lepiej wie, na co ludzie powinni wydawać pieniądze niż ci sami ludzie, którzy te pieniądze zarobili. Paternalizm jest niebezpieczną rzeczą i jest całkowicie niezgodną

---

<sup>8</sup> Thomas odwołuje się do „niewidzialnej ręki” Adama Smitha, dając do zrozumienia, że przymusowe pozbawienie jest przykładem tej idei, ponieważ poprawi konkurencyjność.

z ideą demokracji. Najgorszym rodzajem błędnej logiki jest zakładanie, że dorośli potrzebują kogoś to podejmowania za nich decyzji i jednocześnie danie im prawa wyboru osób, które te decyzje podejmą.

Pomimo tego, że wszystkie argumenty obracają się wokół innych kwestii, takich jak zapewnienie wydajności lub znaczenie linii dla gospodarki, zwolennicy pomocy rządowej tak naprawdę mówią Amerykanom: „zaufaj mi, któregoś dnia mi za to podziękujesz”. Zbyt duże zaufanie do rządu zwykle nie przynosi konsumentom tego, czego chcą. Dużo lepiej zaufać rynkowi, gdzie przynajmniej wiadomo, kto komu i za co płaci.

## **II. Narodowy błąd**

### **1. Hojność rządu**

Rząd Stanów Zjednoczonych daje liniom lotniczym 5 mln dolarów bezpośrednio i kolejne 10 mln w kredytach, żeby zapobiec krachowi w tym sektorze gospodarki. Dużo osób sądzi, że konieczne jest odmłodzenie przewoźników, aby chwiejąca się amerykańska gospodarka mogła wydobrzeć. Niemniej jednak udzielanie subsydiów jest bezzasadne. Jeśli rząd pragnie zmaksymalizować dobrobyt obywateli poprzez odpowiednią politykę, to powinien przyjąć kierunek kapitalizmu leseferystycznego. Wolna gospodarka jest jedynym środkiem — zarówno koniecznym jak i wystarczającym — do zapewnienia jednocześnie dobrej koniunktury i sprawiedliwości ekonomicznej.

Wiele problemów przerastało kompanie lotnicze jeszcze przed 11 września. Wysokie koszty operacyjne i hamująca gospodarka podkopały zyskowność prawie każdej linii lotniczej. The Airline Handbook stwierdza:

*Każda linia lotnicza zatrudnia prawdziwą armię pilotów, stewardes, mechaników, bagażowych, osób zajmujących się rezerwacjami, obsługującymi bramki, ochronę, kucharzy, sprzętaczkę, managerów, księgowych, prawników etc. Komputery umożliwiły automatyzację wielu procesów, co nie zmienia faktu, że jest to biznes usług, gdzie klienci wymagają osobistej obsługi. Ponad jedna trzecia dochodu*

*generowanego codziennie przez linie lotnicze idzie na wypłaty. Koszty pracy na osobę są jednymi z najwyższych ze wszystkich sektorów.*

Paliwo i nadmierna przepustowość spowodowały kolejne problemy. Benzyna jest główną częścią kosztów całkowitych. Kiedy ceny paliw zaczęły rosnać w 2000 r., dochody zaczęły spadać. Kolejnym wyzwaniem była zbyt duża przepustowość wynikająca z przeszacowania popytu na podróże lotnicze. The Airline Handbook wyjaśnia:

*Ponieważ kupno nowego samolotu zabiera trochę czasu (często dwa albo trzy lata, jeśli są opóźnienia w produkcji), linie lotnicze muszą dokonywać prognoz gospodarczych przed złożeniem zamówienia na nową maszynę. Możliwe, że jest to najtrudniejsza część procesu planowania, ponieważ nikt nie jest w stanie przewidzieć, co będzie za miesiąc lub parę lat. Zapaść gospodarcza zbiegająca się z dostawą dużej liczby drogich samolotów może prowadzić do dużych strat finansowych. I odwrotnie, nieoczekiwany boom na rynku może oznaczać utratę zysku dla linii lotniczej, która odwlekała zakup nowych maszyn, podczas gdy konkurencja szła do przodu. (Airline Handbook, online)*

Z powodu nagłego spadku popytu wiele nowych samolotów nie było używanych. Linie lotnicze funkcjonowały na bardzo niskich marżach. Spółka macierzysta nie pozwoli, aby koszty lotów długo przewyższały dochody. Inaczej spółka będzie ponosiła straty. Z powodu spadku popytu maleją marże zysku. W wyniku tego wiele samolotów czekało bezczynnie. Co więcej, popyt na loty z małych lotnisk zmalał. Przez to dużo połączeń z centralnymi lotniskami już nie funkcjonowało.

Rząd w swojej nieskończonej mądrości postanowił, że ta podstawowa część gospodarki nie może upaść. Uzasadnienie: Plan stymulowania gospodarki jest

absolutnie niezbędny dla dobrej koniunktury. Subsydia utrzymają stanowiska pracy tysięcy osób, tym samym redukując stopę bezrobocia. Ponieważ nie pozwoli to upaść wielu przedsiębiorstwom, pasażer będzie miał do wyboru sporo alternatyw z powodu wzrostu podaży linii lotniczych, w porównaniu z sytuacją kiedy niektóre z nich by zbankrutowały. Ceny biletów także zostaną obniżone. To z kolei zwiększy ilość podróży samolotowych, tym samym zwiększając cały krajowy handel.

Tak wypaczony sposób myślenia nie ma racjonalnych podstaw w rzeczywistości i doprowadzi tylko do dodatkowych trudności. Jeśli linie lotnicze nie będą mogły zbankrutować, nastąpi nieefektywna alokacja zasobów. Praca i kapitał są potrzebne gdzie indziej, ale subsydia zachęcają siłę roboczą i innych uczestników rynku do dalszej pracy w sektorze lotniczym. Oto, jak Hazlitt analizuje ratowanie umiającego przemysłu:

*W przypadku subsydiów jest oczywiste, że podatnik musi stracić dokładnie tyle, ile zyska przedsiębiorstwo X. Powinno być też tak samo jasne, że w efekcie inne przedsiębiorstwa stracą to, co zyska X. Płacą część podatków przeznaczanych na wsparcie dla X. A klientom, obarczonym pomocą dla X, zostanie znacznie mniej dochodu na zakup innych rzeczy. W rezultacie inne przedsiębiorstwa muszą być mniejsze niż w innym wypadku – aby X pozostało duże. Ale skutkiem subsydiów nie jest tylko transfer dobrobytu czy dochodu albo fakt, że inne przedsiębiorstwa skupiły się w mniejsze grupy w takim stopniu, w jakim X się rozwinęło. Skutkiem jest także odpływ kapitału i pracy z sektorów, w którym są one efektywnie użytkowane, do przemysłu, gdzie wykorzystuje się je mniej produktywnie. (Hazlitt, 1946, s.101)*

## **2. Ekonomia transportu lotniczego**

Linie lotnicze operują w oparciu o koncepcję współczynnika obłożenia miejsc w samolocie pozwalającego na osiągnięcie progu rentowności. Oznacza to, że pewna liczba biletów musi zostać sprzedana po określonej cenie, aby pokryć koszty. Jeśli

rosną wydatki, to rośnie też próg rentowności. Subsydia rządowe nie wpłynęły na wysokość kosztów. Tym samym próg rentowności nie uległ zmianie. Jeśli lot nie jest w stanie zarobić na pokrycie swoich kosztów, to nie będzie go w harmonogramie. Ponieważ siła robocza pozostaje w ścisłym związku z liczbą wykonywanych połączeń, wiele osób straciło pracę po 11 września. Linie lotnicze nie potrzebują pracowników, więc ich zwalniają. Przewoźnicy zwykle zatrzymują tych, którzy nie zajmowali się bezpośrednio lotami. Stanowią część kosztów stałych. Jednakże takie przedsiębiorstwa zatrudniają dużą siłę roboczą. Jeśli nie ma popytu, nie ma pracy do wykonania.

Pięciomiliardowe subsydium nie zmieniło podstawowego modelu ekonomicznego. Popyt nie wzrósł. Wręcz przeciwnie. Ceny paliwa i siły roboczej pozostały wysokie. Jeśli jakieś przedsiębiorstwo rozważałoby, czy nie zamknąć jednego z połączeń, porównałoby dochody z wydatkami. Jeśli te drugie przewyższają pierwsze, lot zostałby zlikwidowany. Jeśli zdecydowano by się go utrzymać, linia ponosiłaby straty. „Linie lotnicze zyskują pieniądze dzięki zamykaniu połączeń, które tym samym nie generują już kosztów paliwa i płac” — napisał Allan Sloan w Newsweeku (2001, s. 65).

Główna myśl argumentacji Hazlitta jest nadal aktualna. Linie lotnicze mogą pozbywać się niepotrzebnego personelu, ale i tak na pewno nadal będą zatrudniać pracowników, którzy nie zatrzymaliby swoich stanowisk, gdyby linie nie otrzymały subsydiów. Alokacja siły roboczej jest oczywiście nieefektywna.

Koncepcja, że linie lotnicze są kluczową częścią gospodarki, jest bardzo przesadzona. Widać, że przewoźnicy utrzymują różne branże np. turystykę. Powszechnie uważa się, że jeśli ludzi przestaną latać, to hotele, restauracje, wypożyczalnie samochodów etc. poważnie ucierpią. Nie można temu zaprzeczyć. Ale jeśli gospodarka miałaby się załamać, to w każdym przypadku turystyka zbankrutowałaby jako pierwsza. Linie lotnicze to tylko środek transportu. Jeśli konsumenci zmniejszają swój popyt, oznacza to, że używają jakiegoś innego środka transportu lub zmniejszył się ich popyt na podróże i turystykę. Czemu rząd miałby dofinansowywać branżę, żeby utrzymać jej podaż, skoro spadł popyt konsumentów?

Na pożyczki gwarantowane przez rząd przeznaczono 10 miliardów dolarów. Wielu uważa to za konieczność. Hazlitt (1946, s. 42) napisał „Powszechnym i błędnym przekonaniem dotyczącym kredytu jest, że jego koszt dla rządu i podatników jest znikomy, bo sam się spłaci”. Dlaczego coś, co samo się spłaci, ma być złe? Odpowiedź leży w naturze instytucji finansowych. Prywatne pożyczki zostały stworzone, aby przekazać środki od strony ze znacznymi funduszami do strony, która bardziej ich potrzebuje.

Instytucje finansowe działają w taki sam sposób. Skupiają wielu pożyczkodawców i pożyczkobiorców. W ich interesie leży skierowanie funduszy do jak najlepszych inwestycji dla swoich klientów. Może to oznaczać inwestycje z wysoką stopą zwrotu ze względu na wchodzące w grę ryzyko<sup>9</sup>. Instytucje finansowe są skłonne pożyczać pieniądze tylko stronom o największej przewidywanej stopie zwrotu, biorąc pod uwagę towarzyszące ryzyko. Jeśli miałyby wybierać pomiędzy pożyczką dla linii lotniczych, a inwestowaniem w coś innego, to wybrałyby projekt o możliwie najbardziej opłacalnym wyniku. Linie lotnicze prosiły o pożyczkę, ale banki nie skorzystały z okazji, co sugeruje kilka możliwości. Po pierwsze, stopa zysku oferowana przez linie była za niska. Po drugie, związane z tym ryzyko było zbyt duże. Trzecią możliwością jest to, że inne inwestycje były bardziej opłacalne.

Kiedy rząd udziela liniom lotniczym subsydiów, fundusze są transferowane z najlepszego zastosowania do innych, mniej efektywnych o większym ryzyku niepowodzenia. Gdy rządowi biurokraci zapewniają pożyczki z pieniędzy podatników, wystawia pieniądze ludzi na ryzyko, którego urzędnicy nie podjęliby, dysponując własnymi środkami. Ważne, aby pamiętać, że w rzeczywistości chodzi tu o przekazywanie kapitału, nie pieniądze. Pieniądze są jedynie środkiem wymiany. Biorąc na siebie rolę instytucji finansowej, rząd zmienia kierunek przepływu kapitału. Odbiorcy kredytów rządowych zyskują kosztem tych, którym normalnie powierzono by prywatne fundusze. W każdym czasie istnieje tylko ograniczona ilość kapitału. Kiedy jakieś przedsiębiorstwo dostaje kapitał w formie pożyczek

---

<sup>9</sup> Banki stosują się do życzeń klientów. Niektóre z nich są gotowe podjąć większe ryzyko w zamian za większe zyski. Oznacza to, że klienci z funduszami są chętni do podjęcia takiego ryzyka.

gwarantowanych przez rząd, inne przedsiębiorstwo, które otrzymałoby prywatny kredyt, traci możliwość nabycia tego kapitału. Rezultatem jest zmiana alokacji kapitału od organizacji o niskim ryzyku do tych o ryzyku wysokim. Rząd przechwytuje pieniądze podatników i finansuje złe pożyczki<sup>10</sup>.

Założmy, że żadna prywatna instytucja finansowa nie udzieliłaby liniom lotniczym pożyczki, a żaden z inwestorów nie chciałby podjąć tak wysokiego ryzyka. Pieniądze na pożyczki zostałyby rozdysponowane w innych kierunkach. Ponieważ linie nie miałyby dodatkowych środków na pozyskanie kapitału, poddostawcy byłiby zmuszeni do zmniejszenia produkcji. Ich kapitał i siła robocza zostałyby uwolnione do innych dziedzin przemysłu, na które wzrasta popyt. W przeciwieństwie do tego subsydia powodują złą alokację zasobów. J.D. Tucille pisał:

*Spośród wszystkich argumentów przeciwko używaniu pieniędzy podatników do ratowania linii lotniczych prawdopodobnie najlepszym był ten sformułowany przez same United Airlines. Kilka dni po tym jak Kongres uchwalił pomoc w wysokości 15 miliardów dolarów, z czego 802 milionów dolarów plus gwarantowane pożyczki przeznaczone było dla United Airlines, spółka-matka dokonała przedpłaty na 30 nowych luksusowych samolotów (2001, online).*

Pomimo tego zastrzyku gotówki, ciągle nie opłaca się latać samolotami, a podatnicy ponoszą koszty nowych zakupów.

---

<sup>10</sup> Nie można zaprzeczyć, że jest możliwe, iż rząd przekierowuje pieniądze z ryzykownych przedsięwzięć do innych, o mniejszym ryzyku. Mimo wszystko rynek nie jest idealny i jeśli rząd udzieli wielu subsydiów, to niewykluczone, że niektóre z nich przyniosłyby skutki lepsze od tego, co miałyby miejsce na wolnym rynku. Jednak subsydia rządowe nie podlegają wolnorynkowej próbie zysku lub straty. Gdy prywatni przedsiębiorcy popełniają błąd — tracą, a niewidzialna ręka Adama Smitha prowadzi ich do naprawienia swoich pomyłek lub bankrutują. Żaden podobny automatyczny mechanizm nie działa w sektorze publicznym. Dlatego można oczekiwać dużo lepszych rezultatów w pierwszym przypadku niż w drugim.



Landsburg (2001) także sprzeciwia się subsydiom, zauważając, że na ich wprowadzeniu zyskują wyłącznie akcjonariusze linii lotniczych, kosztem pozostałych jednostek.

### **III. Zamiast rządowych subsydiów**

Rząd nie musi wprowadzać żadnego planu stymulującego, aby zwiększyć podróżowanie samolotami. Rynek może to zrobić samemu. Potrzebne jest wyłącznie brak wtrącania się przez państwo, czyli kapitalizm leseferystyczny. Weźmy na przykład nowe środki bezpieczeństwa wymuszone przez ustawodawcę i wynikające z nich długie i nieprzyjemne odprawy. Te procedury stanowią dodatkowy koszt dla linii lotniczych i zmniejszają popyt na podróżowanie samolotami ze względu na konieczność kilkugodzinnych odpraw oraz naruszanie prywatności przez ochronę. Nie negujemy tego, że środki bezpieczeństwa są potrzebne. Jednak nie ma żadnego powodu, aby były wymuszane przez państwo a linie lotnicze nie mogły swobodnie konkurować w tym zakresie. Tak jak oczekujemy od rynku coraz lepszych butów, kanap itd., tak samo może on dostarczyć wyższy poziom bezpieczeństwa. Istnieje wiele możliwości w tym zakresie, chociażby pozwolenie załodze na noszenie broni. Przykładowo, w każdym locie realizowanym przez jedną z izraelskich linii lotniczych uczestniczy uzbrojony ochroniarz po cywilnemu. To są racjonalne środki, których możemy spodziewać się w prywatnych firmach poddanych — w przeciwieństwie do Federal Aviation Administration — mechanizmowi zysków i strat.

### **Bibliografia**

Airline Transport Association, „Airline Handbook” online: [www.air-transport.org/public/pnblications/displayl.asp7nid=964](http://www.air-transport.org/public/pnblications/displayl.asp7nid=964)

Anderson, William L., 2001 „What to do about the Recession”, Ludwig von Mises Institute, Nov. 2, 2001, [www.mises.org](http://www.mises.org).

Beyer, Lisa, 2001, „Is This What We Really Want?”, *Time*, Sept. 24, 2001.

Block, Walter, 1976, *Defending the Undefendable*, San Francisco, CA, 1976.

- Block, Walter, 1991, „Labor Relations, Unions and Collective Bargaining: A Political Economic Analysis”, *Journal of Social, Political and Economic Studies*, Vol. 16, No. 4, Winter 1991, s. 477-507.
- Clark, Kim, 2001, „Blips in Your Trips”, US News and World Report, Oct. 2001 CNN, 2001, „Ailing Airlines Look for Financial Aid”, CNN.com (2001): 17 Sept. 2001: [www.cnn.com/2001/TRAVEL/NEWS/09/17/rec.struggling.airlines/](http://www.cnn.com/2001/TRAVEL/NEWS/09/17/rec.struggling.airlines/)
- Dougherty, Jon, 2001, „Airline Bailout Criticized”, World Net Daily, Sept. 27, 2001: [www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE\\_ID=24684](http://www.worldnetdaily.com/news/article.asp?ARTICLE_ID=24684).
- Eisenburg, Daniel, 2001, „How Safe Can We Get?”, *Time*, Sept. 24, 2001.
- Hayek, F.A., 1948 „Socialist Calculation” I, II & III, "Individualism and Economic Order”, Chicago: University of Chicago Press.
- Levin, Michael, 1997, *Why Race Matters: Race Differences and What They Mean*, New York: Praeger, 1997.
- Hazlitt, Henry, 1946, *Economics in One Lesson*, New York, 1946.
- Hummel, Jeffrey, 1990, „National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament and Free Riders”, *The Review of Austrian Economics*, Vol. IV, 1990, s. 88-122.
- Landsburg, Steven E., 2001, „Flying Pork Barrels” MSN Slate Archives, September 2001, <http://slate.msn.com/Economics/01-09-27/Economics.asp>
- Schultz, Stacey, 2001, „Scrambling the Jets”, U.S. News and World Report, Oct. 8, 2001,
- Sloan, Allen, 2001, „Pork Barrel or Kick Start?”, *Newsweek*, Oct. 15, 2001.
- Tucille, J.D., 2001, „The Baneful Bailout”, *Free-market.net*, Sept. 27, 2001: [www.free-market.net/spolight/bailout/](http://www.free-market.net/spolight/bailout/)
- Donahue, John D., 2001, „Airline Package Harks Back to Chrysler Bailout”, Tom Paine Commentary (2001): 24 Sept. 2001: [www.tompaine.com/features/2001/09/24/2.html](http://www.tompaine.com/features/2001/09/24/2.html)
- Hazlitt, Henry, 1962, *Economics in One Lesson*, New York: Crown Publishers, Inc., 1962.
- Irons, John S., 2001, „The World Trade Center and the Economy”, *About* (2001): 19 Sept. 2001.: [www.about.com](http://www.about.com)

Landsburg, Steven E., 2001, „Flying Pork Barrels" *Slate* (2001) : 28 Sept. 2001,  
[www.slate.msn.com/?id=116288](http://www.slate.msn.com/?id=116288)

Littlechild, Stephen C., 1979, *The Fallacy of the Mixed Economy*, San Francisco:  
CATO Institute, 1979.

Thomas, Kenneth, 2001, „Airline Bailout Opportunity for Reform", *The Business  
Journal* (2001):1 Oct. 2001:

[www.charlotte.bcentral.com/charlotte/stories/2001/10/01/editorial3.html](http://www.charlotte.bcentral.com/charlotte/stories/2001/10/01/editorial3.html)

Zuekerman, Laurence, 2001, „U.S. Takes Big Role in Airlines' Crisis", *New York  
Times Online*(2001): 4 Oct. 2001:

[www.nytimes.com/2001/10/04/business/04AIR.html](http://www.nytimes.com/2001/10/04/business/04AIR.html)

Paul Craig Roberts, 2002,

<http://www.washingtontimes.com/commentary/20020102-81821760.htm>;  
1/5/02

Samuelson, Robert J., 2001, "Don't Rescue the Airlines", *Newsweek*, 11/19/01, s.  
64.