

Otwarte Niebo ruszyło

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 1 kwietnia 2008

30 marca był pierwszym dniem obowiązywania zasady Otwartego Nieba w ruchu lotniczym między USA a Europą. Na razie wielkich zmian nie ma.

Skutki wprowadzenia Open Skies Agreement między UE a USA będą najbardziej odczuw

Regulacje między Unią Europejską a USA polegają na rezygnacji z pośrednictwa państw w planowaniu tras lotów międzykontynentalnych. Do tej pory poszczególne stolice zawierały umowy o otwieraniu połączeń między konkretnymi miastami i z określoną liczbą lotów. Stąd, np. nasze samoloty mogły latać do wybranych miast amerykańskich z Warszawy (na podstawie umowy między Polską a USA). Teraz LOT będzie mógł – teoretycznie – planować połączenia transatlantyckie, chociażby z Lizbony czy Londynu.

Miało to usprawnić ruch i zmniejszyć ceny biletów, przez dopuszczenie szerszej konkurencji. Okazuje się jednak, że sprawa nie jest taka prosta. Po pierwsze, wzrastają koszty, związane z szybującymi w górę cenami paliwa. Po drugie, problemem okazuje się rezerwowanie miejsc i terminów lotów na najbardziej tłocznych lotniskach europejskich. Dlatego analitycy uspakajają nastroje, przestrzegając przed zbytnim optymizmem. Twierdzą, że realne zmiany w ruchu lotniczym wymagają czasu.

W 2010 powinny wejść w życie kolejne regulacje umowy. Przewidują one, że przewoźnicy ze Starego Kontynentu będą mogli odbywać loty między miastami USA, a europejscy inwestorzy – wykupywać amerykańskie linie lotnicze.



Continental Airways)

Skutki wprowadzenia Open Skies Agreement między UE a USA będą najbardziej odczuwalne na londyńskim Heathrow. Do tej pory loty transatlantyckie mogły z niego realizować tylko cztery linie lotnicze: British Airways, Virgin Atlantic Airways oraz amerykańskie United Airlines i American Airlines. Kolejne trzy – Air New Zealand, Kuwait Airways i Air India – otrzymały ograniczone pozwolenia. Obecnie korzystać z lotniska będą mogli teoretycznie wszyscy. Pod warunkiem wykupu slotów. Do tej pory sztuka ta udała się nielicznym (m.in.

Regulacje między Unią Europejską a USA polegają na rezygnacji z pośrednictwa państw w planowaniu tras lotów międzykontynentalnych. Do tej pory poszczególne stolice zawierały umowy o otwieraniu połączeń między konkretnymi miastami i z określoną liczbą lotów. Stąd, np. nasze samoloty mogły latać do wybranych miast amerykańskich z Warszawy (na podstawie umowy między Polską a USA). Teraz LOT będzie mógł – teoretycznie – planować połączenia transatlantyckie, chociażby z Lizbony czy Londynu.

Miało to usprawnić ruch i zmniejszyć ceny biletów, przez dopuszczenie szerszej konkurencji. Okazuje się jednak, że sprawa nie jest taka prosta. Po pierwsze, wzrastają koszty, związane z szybującymi w górę cenami paliwa. Po drugie, problemem okazuje się rezerwowanie miejsc i terminów lotów na najbardziej tłocznych lotniskach europejskich. Dlatego analitycy uspakajają nastroje, przestrzegając przed zbytnim optymizmem. Twierdzą, że realne zmiany w ruchu lotniczym wymagają czasu.