





OPEN ACCESS V OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ – SHRNUÍ ZAHRANIČNÍCH A MODELOVÝCH ZKUŠENOSTÍ

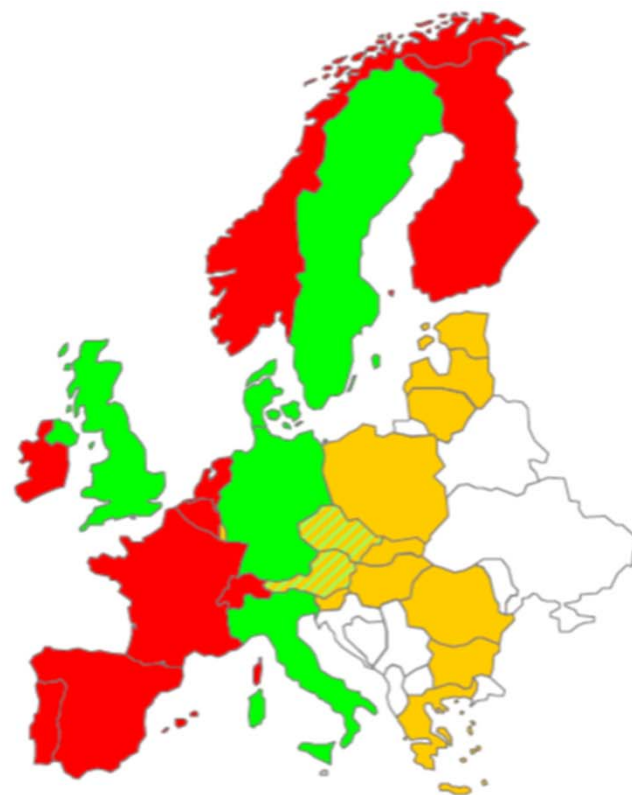
Zdeněk Tomeš

Masarykova univerzita Brno

Telč, 7.11.2013

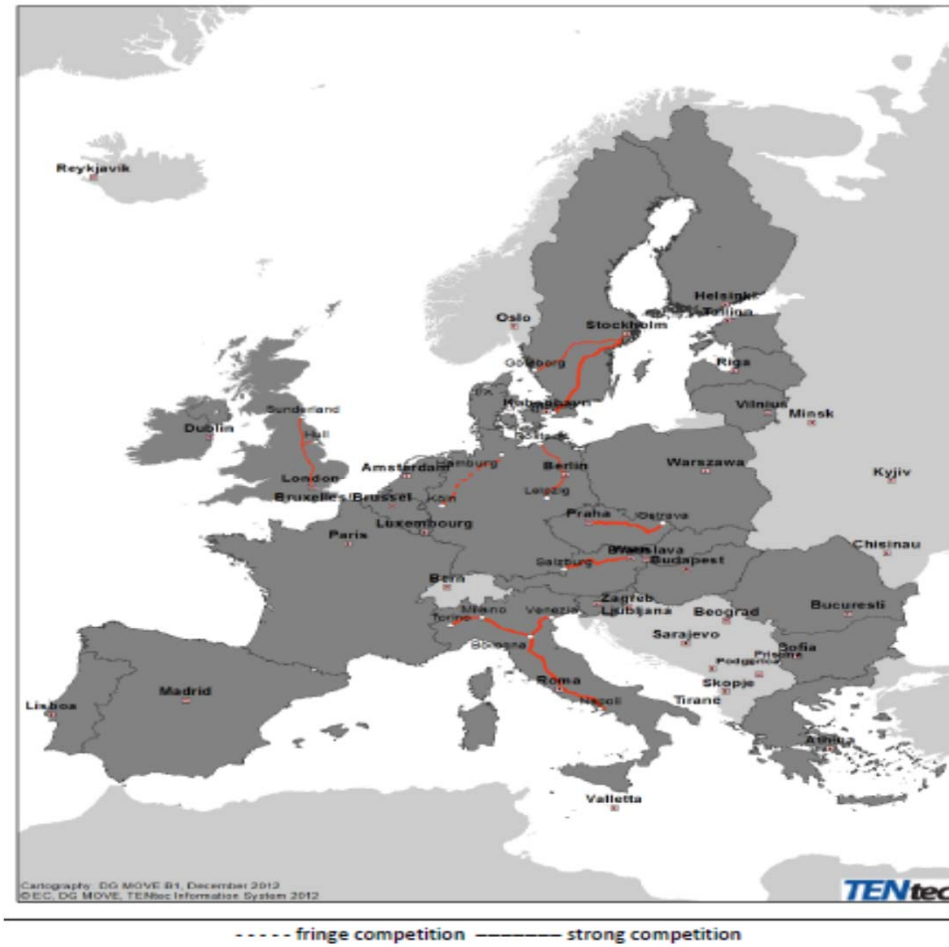
Open access: uzavřené a otevřené trhy

	Market closed for commercial national rail passenger services.
	Open access, but no external RUs providing commercial national rail passenger services .
	Open access with external RUs providing commercial national rail passenger services.
	AT and CZ: commencing end of 2011, external RUs providing purely commercial national rail passenger services.



Zdroj: IBM 2011

Komerční open access v Evropě, 2013



Zdroj: EC 2013

„Tradiční“ open access – „niche market entry“

Velká Británie → Open access silně regulován a povolen pouze pokud operátor prokáže, že 30% jeho tržeb by bylo od nových zákazníků (aby nebyla ohrožena výnosnost frančíz); minimální podíl open access na celkových výkonech.

Německo → Open access povolen od roku 1994; cca 10 pokusů o vstup, většina neúspěšných; tržní podíl DB > 99%.

„Nový“ open access – „head on competition entry“

- Rakousko
- Itálie
- Česká Republika

Rakousko

- 2011: vstup Westbahn na páteřní trasu Wien – Salzburg
- Westbahn nasadil poloviční ceny 23,80 EUR oproti jízdnému OBB 47,50 EUR
- V rámci slevových balíčků cena jízdného až 7 EUR
- Celá řada konfliktů ohledně přístupu na síť, informací o odjezdech
- Westbahn přiznává ztrátu

Itálie

- 2012 → vstup nového operátora na páteřní trať Milán – Florencie – Řím – Neapol
- přímá konkurence s dominantním národním provozovatelem Trenitalia (FS)
- stížnosti na přidělování preferenčních slotů, cenový dumping
- kauza pravděpodobně skončí u antimonopolního úřadu

Česká Republika



Česká Republika

Ceny:

Před vstupem nových operátorů:	638/438 CZK
Po vstupu RegioJetu:	295 CZK
Po vstupu LeoExpresu:	137 CZK

Zisky:

RegioJet (2012)	Tržby: 267 mil. CZK	Zisk: - 76 mil. CZK
LeoExpress (I/2013)	Tržby: 87 mil. CZK	Zisk: - 86 mil. CZK
ČD	?	

Důsledky „nových“ open access

- + zlepšení služeb
- + vyšší frekvence spojení
- + nižší ceny jízdného

- destruktivní cenová konkurence
- koncentrace na špičkové destinace a časy
- tlaky na kapacitu infrastruktury
- žádná tarifní integrace

Obchodní strategie

- Niche market x head on competition
- Cream skimming x head on competition
- Pomalá, levná x rychlá, drahá
- Vyšší kvalita služeb x nižší kvalita služeb
- Nová vozidla x použitá vozidla
- Síťový efekt x liniové spojení

Budoucí open access destinace?

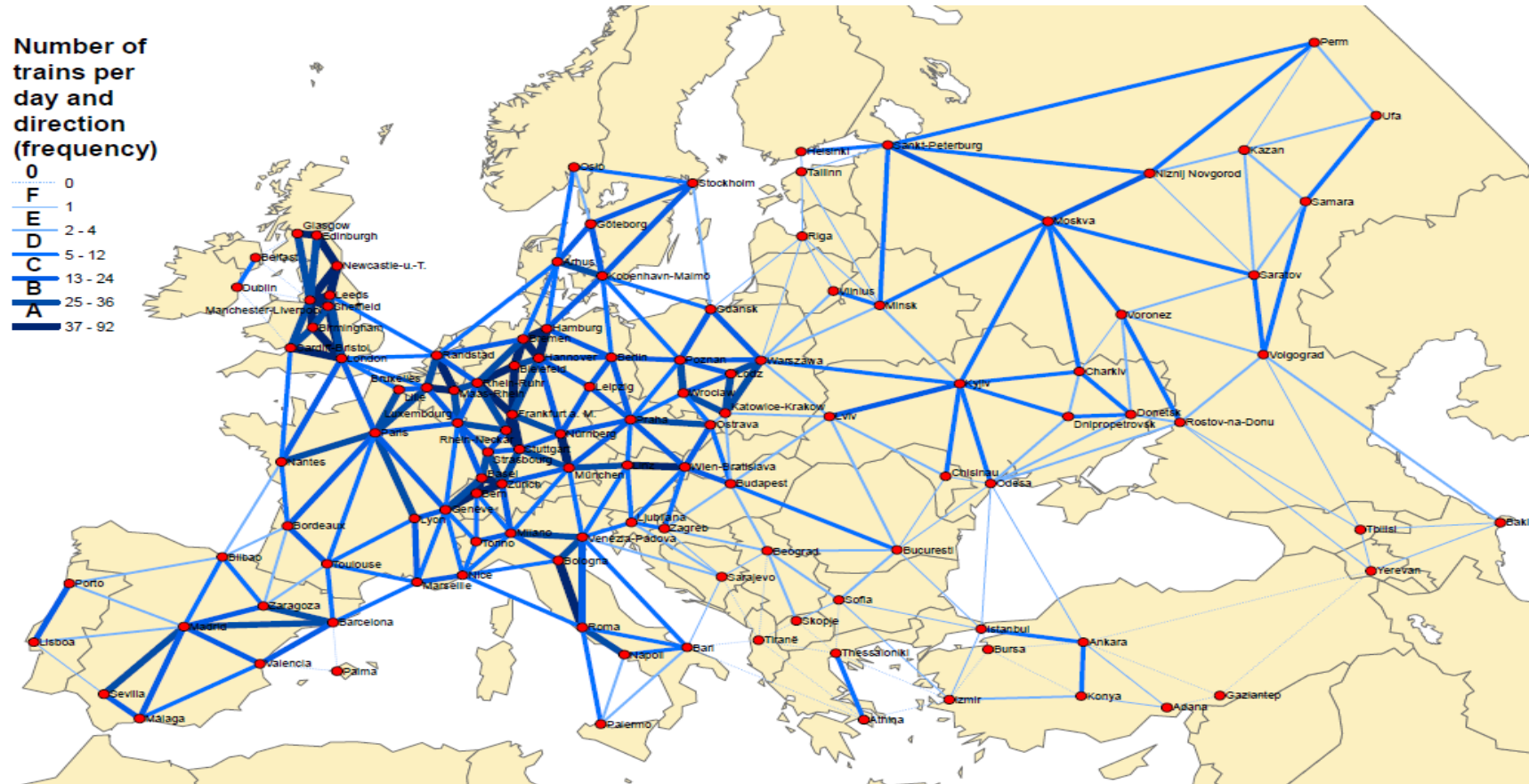


Fig. 4: Number of trains on Tuesday, 20th of March 2012, from 3 a.m. to 3 a.m. next day

Luttmerding – Gather (2013)

Model (1) – Ivaldi (2005)

- Díky vysokým fixním nákladům a nízkým variabilním je očekávatelná snaha všech operátorů zvyšovat počty cestujících.
- Z tohoto důvodu lze u head on competition *open access* konkurence očekávat cenovou válku a je možné, že u open access na železnici není stabilní konkurence dosažitelná a udržitelná.
- Operátoři se budou snažit zmírnit tlak vzájemné konkurence diferenciací produktu.
- Národní dominantí mají lepší možnost obrany u polycentrických sítí než u monocentrických sítí

Model (2) – Johnson – Nash (2012)

- Simulace open access konkurence na dálkové trati.
- Kalkulace přebytku spotřebitele a výrobce (varianta head on competition): spotřebitelé získávají, dominant ztrácí, nově vstupující operátor se není schopen dostat do zisku, pokud nemá výrazně nižší náklady. Nejpravděpodobnější scénář plošného vstupu cenová válka a oba operátoři ve ztrátě
- Závěry: Open access při „head on competition“ způsobí snížení společenského blahobytu, při „niche market entry“ zvýšení společenského blahobytu

Děkuji za pozornost.

Zdeněk Tomeš
Katedra ekonomie
Masarykova univerzita
tomes@econ.muni.cz