

Vymezení relevantního trhu v odvětví železniční dopravy

– problémy a možnosti řešení

Martin Kvizda

Masarykova univerzita, Brno
2011

Struktura prezentace

- Úvod
- 1. Specifika železniční dopravy
- 2. Koncentrace odvětví
- 3. Produktový relevantní trh
- 4. Geografický relevantní trh
- 5. Časové vymezení trhu
- 6. Selhání testů
- Závěr

Úvod

- formální úprava svobodné konkurence od 60. let – Smlouva o zřízení EHS (čl. 81. 82)
- železnice = státní monopoly – až do konce 90. let
- „železniční balíčky“ → unbundling, *ex ante* regulace
- dozor svobodné konkurence a sankce za porušení → *ad hoc* regulace

Cíl:

definovat možnosti pro vymezení relevantního trhu na železnici a rizika nepřesnosti a zkreslení takového vymezení.

1. Specifika odvětví železniční dopravy

A) problém definice

Definice „*undistorted competition*“:

- volný nediskriminační přístup všech dopravců na dopravní cestu a absence křížového financování u incumbenta

→ *ex ante* regulace – železniční balíčky

Definice „*effective competition*“:

- reálná přítomnost několika vzájemně si konkurujících dopravců na trhu

→ *ad hoc* regulace – politika hospodářské soutěže

→ příliš vágní vymezení, neodpovídá realitě

Problém „*effective competition*“:

- mikroekonomická teorie → vítězství efektivnějších producentů, koncentrace odvětví
- *Kahn (2006)* → efektivní konkurent i s malým podílem na trhu; překážky vstupu do odvětví (telekomunikace)
- *Boon (2007)* → síťová odvětví, úspory z rozsahu
- *Hausman - Sidak (2007)* → účinná konkurence v duopolu (mobil); struktura a specifika odvětví

B) překážky vstupu na trh:

překážky vstupu na trh

(i) absolutní

- sít'
- specifické technologie
- zákonná bariéra (licence)
- přírodní zdroj

(ii) relativní

- kapitálová náročnost
- specifické výrobní faktory
- diferencovanost produktu
- dopravní náklady

(iii) strukturální

- investiční náročnost
- specifické technologie
- úspory z rozsahu
- vertikální integrace
- nákladový práh vývoje a inovací

(iv) strategické

- sít'
- cenová konkurence
- necenová konkurence
- kontrola zdrojů

(v) regulační

- regulace cen
- regulace mezd
- státní protekcionismus
- exkluzivní dohody
- certifikace
- licence
- selektivní poskytování informací

**upstream market
vs
downstream market**

C) incumbents:

- trh obsazen kapitálově silnými (?) subjekty se selektivním přístupem k informacím
- blokování *intramodální* konkurence

D) dotace a subvence:

- zjevná a skrytá podpora z veřejných zdrojů (selektivní i plošná)
- blokování *intermodální* konkurence

2. Koncentrace odvětví železniční dopravy

Dominantní (monopolní) postavení na trhu = možnost chovat se výrazně odlišně a nezávisle na ostatních účastnících *trhu* (možnost stanovit cenu) - zák. č. 143/2001 Sb. a čl. 82 Smlouvy o založení ES.

→ zneužití k přímé újmě účastníků soutěže nebo odběratelů.

Herfindahl-Hirschmanův index:

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2$$

$0,00 < HHI \leq 10\,000$

$HHI < 1\,000$ → *effective competition*

$HHI > 1\,800$ → vysoká míra koncentrace

Evropská komise – HHI jako měřítko liberalizace železnic:

- **nákladní doprava (2007)**

Estonsko 5 300

Rumunsko 5 500

Polsko 7 000

Lotyšsko 8 000

- **osobní doprava (2007)**

Estonsko 4 800

Lotyšsko 8 200

Polsko 8 300

Portugalsko 8 400

Tab. 1 HHI pro nákladní železniční dopravu (tržní podíly podle hrtek)

Dopravce	2008		2009		2010	
	s_i [%]	s_i^2	s_i [%]	s_i^2	s_i [%]	s_i^2
ČD Cargo, a.s.	92,28	8515,598	88,77	7880,113	86,84	7541,186
OKD, Doprava, akciová společnost	3,14	9,8596	5,18	26,8324	5,63	31,6969
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	2,14	4,5796	2,8	7,84	3,62	13,1044
VIAMONT Cargo a.s.	0,5	0,25	0,75	0,5625		0
Traťová strojní společnost, a.s.	0,3	0,09	0,5	0,25	0,37	0,1369
Ostravská dopravní společnost, a.s.	0,16	0,0256	0,42	0,1764	0,73	0,5329
České dráhy, a.s.	0,37	0,1369	0,39	0,1521	0,89	0,7921
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA		0		0	0,42	0,1764
BF Logistics s.r.o.	0,16	0,0256	0,19	0,0361	0,29	0,0841
RM LINES, a.s.	0,05	0,0025	0,18	0,0324		0
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.		0	0,05	0,0025	0,2	0,04
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.		0	0,1	0,01	0,13	0,0169
Ostatní dopravci	0,9	0,81	0,67	0,4489	0,88	0,7744
Celkem	100	8531,378	100	7916,456	100	7588,541

Tab. 2 HHI pro osobní železniční dopravu - tržní podíly podle oskm

	2008		2009		2010	
	s_i [%]	s_i^2	s_i [%]	s_i^2	s_i [%]	s_i^2
Dopravce						
České dráhy, a.s.	99,82	9964,032	99,82	9964,032	99,76	9952,058
VIAMONT a.s.	0,14	0,0196	0,13	0,0169	0,16	0,0256
RAILTRANSPORT s.r.o.		0	0,02	0,0004	0,03	0,0009
RegioJet a.s.		0		0	0,02	0,0004
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka		0		0	0,01	0,0001
OKD, Doprava, akciová společnost	0,02	0,0004	0,01	0,0001		0
Ostatní dopravci	0,02	0,0004	0,02	0,0004	0,02	0,0004
Celkem	100	9964,053	100	9964,05	100	9952,085

3. Produktový relevantní trh

- **standardizované ekonometrické metody - selhávají v určitých odvětvích**

Důvod:

- **nedostatek nebo nedostupnost vhodných dat**
- **specifika odvětví**

- **precizní vymezení relevantního trhu –
produktový, geografický, časový**

Základní otázky:

- jaká skupina produktů je schopna uspokojit určitou potřebu jejich spotřebitelů,
- zda a jakými substituty může být nahrazen daný produkt v případě zvýšení jeho ceny nebo nedostatku,
- mají spotřebitelé reálnou možnost přejít na spotřebu substitutu?

- „Staré metody“ = koncept fyzikálně-technické shodnosti
- „Nové metody“ = koncept shodnosti spotřebitelovy reakce

SSNIP test - (Small but Significant Non-transitory Increase in Prices) - změna zisku hypotetického monopolisty jako reakce spotřebitelů na zvýšení ceny o 5-10%

Problémy před vymezením trhu - nehomogenita produktu:

- nákladní vs osobní doprava ?
- nákladní: substráty, celo-ložené vagony, kusové zásilky
- osobní: meziměstská, regionální, příměstská

Substituce na straně poptávky

- a na straně nabídky:

Mohou do na trh vstoupit další producenti, pokud se zvýší cena?

4. Geografický relevantní trh

Základní otázka:

- v jakém prostoru trh daného produktu a jeho substitutů reálně existuje.

Obvyklé metody testování:

- SSNIP
- Shipment test (exporty/importy z/do regionu)
- analýza dopravních nákladů
- lokální preference a zvyklosti spotřebitelů
- regionální technické parametry a národní normy

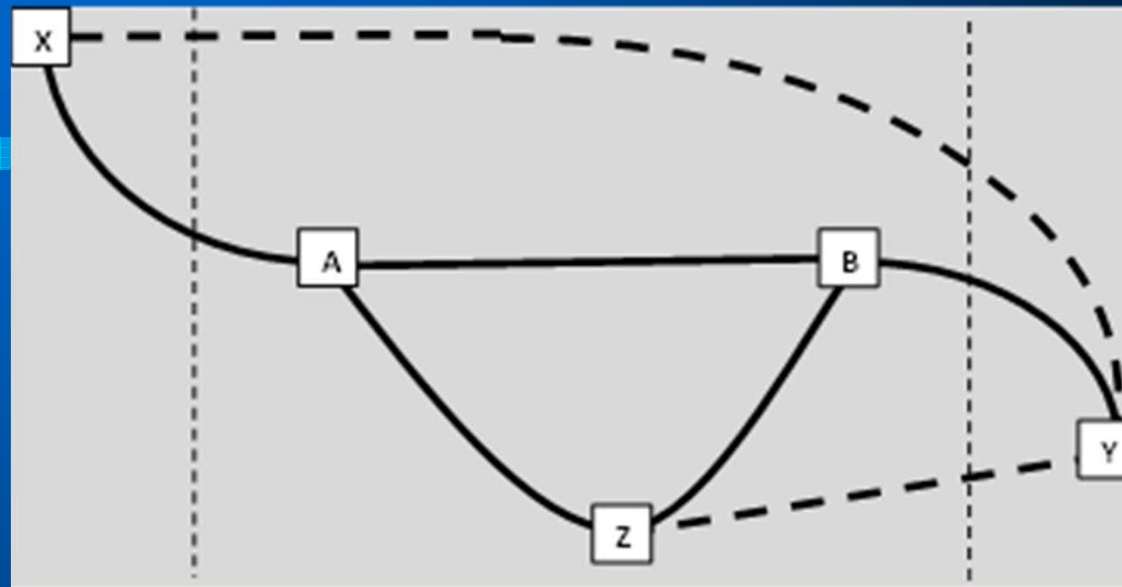
Vymezení geografického trhu na železnici:

- národní trh - koncentrace dopravního trhu na určitém území (Evropská komise)
- podle destinací – analýza zneužití dominantního postavení

Mezinárodní trh?

- nákladní doprava (2007, tkm): Estonsko 93%, Lotyšsko 88%, Slovensko 86,5%
- osobní doprava (2007, oskm): Lucembursko 24%, Rakousko 17%, Belgie 15%

Možnosti geografického vymezení destinace:



- první vymezení trhu: destinace A-B
- konkurenční potenciál A-Z + Z-B: rozšíření trhu na A-B + A-Z-B
- převládající proud X-Y: rozšíření na X-A-Z-Y
- rozšíření na intermodální konkurenci

5. Časové vymezení relevantního trhu

Základní otázka:

- poptávková substituce – je produkt homogenní vzhledem k času?
- nabídková substituce – jak je časově náročný vstup nového producenta na trh?

Poptávková substituce:

- osobní doprava – dojíždka ve špičce, sedlové slevy...
- nákladní doprava – just-in-time...

Nabídková substituce:

- získání licence
- existence dotací na danou destinaci a možnost o ně soutěžit
- délka kontraktů;
- utopené náklady, úspory z rozsahu , úspory ze struktury
- hustota dopravního proudu / kongesce
- síťový efekt
- IDS

6. Selhání testů

- použití SSNIP testů v síťových odvětvích výjimečné
- relevantní trhy vymežovány na základě sítě

Pro železnice nevhodné: rizika významných zkreslení síly dominance jednotlivých subjektů trhu.

SSNIP test i v síťových odvětvích s korekcemi na základě „starých metod“ a kvalitativních kritérií

Příčiny selhání testů:

Selhání SSNIP testu – *cellophan fallacy*:

- existence silného dominanta v odvětví
- příliš široký relevantní trh a podcenění dominance

Intermodální konkurence:

- definice substitutů - zaměnitelnost kvality a ceny
- náklady substituce mezi módy (nákladní doprava) a časová přizpůsobivost

Netržní cena produktu:

- **přímá cenová regulace, regulace přístupu na infrastrukturu, regulace ceny za přístup**
- **„reversní“ cellophane phallacy – vymezení příliš úzkého relevantního trhu (typicky bez zahrnutí ostatních dopravních módů) a přecenění dominance subjektu**

Existence výnosů z rozsahu, síťového efektu, výnosů ze struktury, utopených nákladů:

- **nelze stanovit konkurenční cenu trhu a odchylku od existující tržní ceny**
- **„reversní“ cellophane phallacy**

6. Závěr

- **SSNIP test na železnici selhává**
- **nutné detailní vymezení produktového trhu**
- **zohlednění poptávkové i nabídkové substituce**
- **zvláštní zřetel na časové vymezení trhu**
- **velmi precizní vymezení geografického trhu**
- **analýza reálnosti intermodální konkurence, technických omezení, kapacity cesty a velikosti skutečných a potenciálních dopravních proudů**

<http://www.ekonomiedopravy.cz>

Děkuji za pozornost.