

Ekonomický přístup v sít'ových a regulovaných odvětvích

Letecká doprava

Daniel Donath
Svatomartinská konference
13. listopadu 2012



Přehled předešlých rozhodnutí

- Ryanair/Aer Lingus (2007)
- Lufthansa/SN Brussels Airlines/BMI/Austrian Airlines (2009)
- BA/AA/Iberia (2009-2010), Star Alliance (2009-?)
- BA/Iberia (2010)
- Aegean Airlines/Olympic Air (2011)
- Český Aeroholding/ČSA (2011)
- BA/BMI (2012)
- Ryanair/Aer Lingus II (2012), Aegean Airlines/Olympic Air II (?)

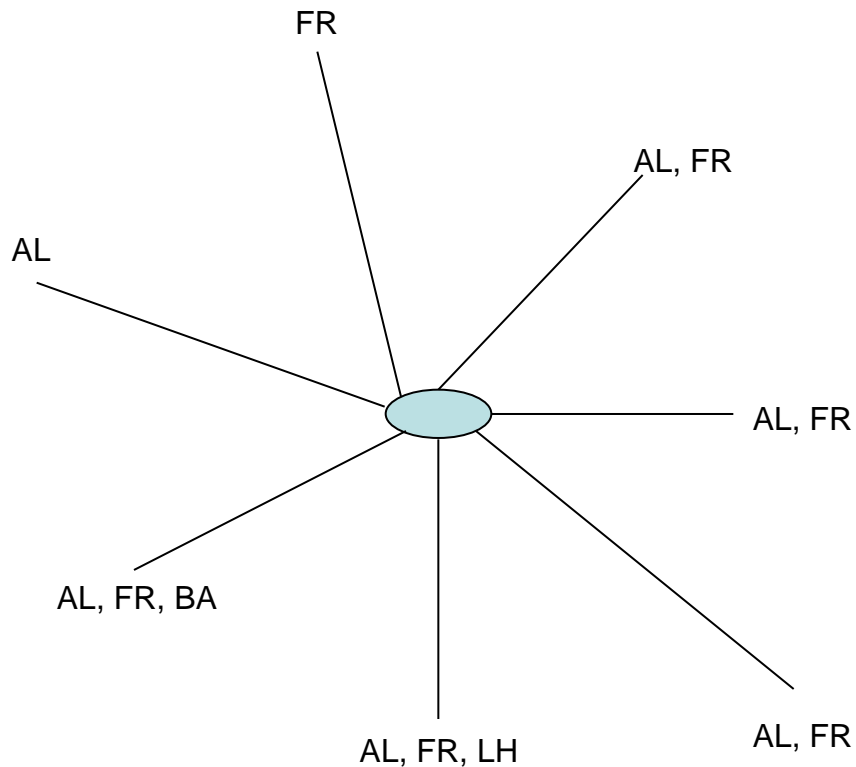
Úvod

- **Síťová odvětví - přehled**
- **Posuzování transakcí – každá trasa je vlastním relevantním trhem**
- **Analytický rámec**
- **Posuzování transakcí – všechny trasy jsou součástí jedné sítě**
- **Shrnutí**

Přehled – síťová odvětví

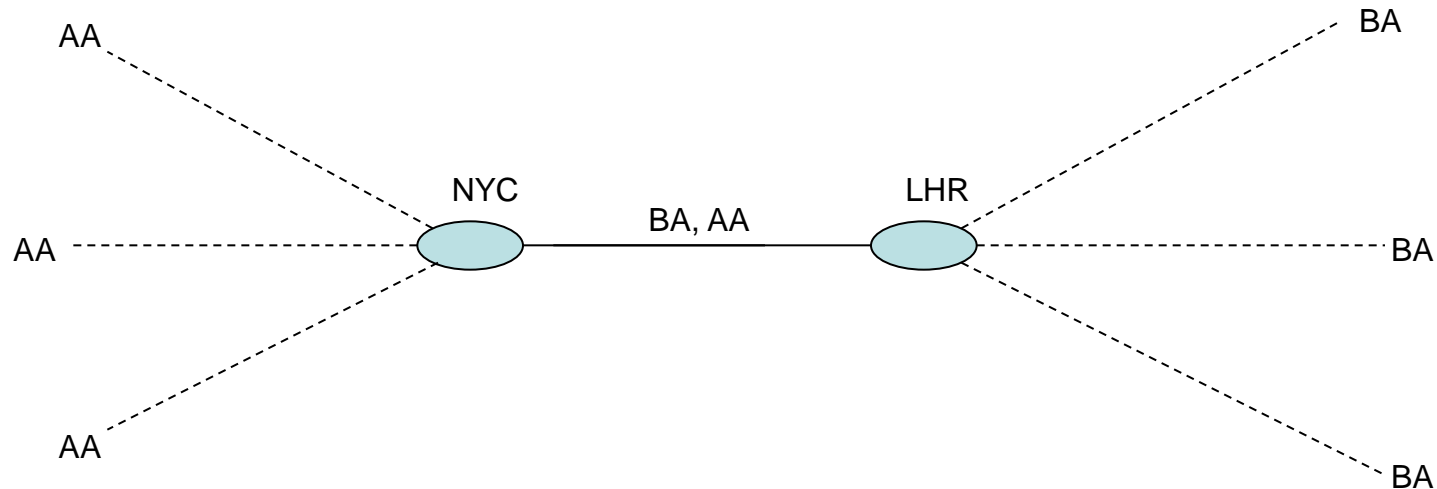
- Charakterizována **velkými fixními náklady a malými variabilními náklady**
 - Po zakoupení letadel a vybudování infrastruktury jsou náklady na dalšího zákazníka nebo dokonce otevření nové trasy minimální
- Cílem sítě je tedy **propojit co nejvíce zákazníků** (v našem případě je síť tvořena systémem tras, které propojují uzly – letiště)
- **Čím více zákazníků** danou síť využívá, **tím větší užitek má** z dané sítě **každý zákazník**
 - Větší vytiženost letadel => zvýšení frekvencí letů, otevření nových tras
- **ALE čím větší je daná síť, tím těžší je jí opustit** kvůli navyklosti na síť a možným umělým překážkám (věrnostní programy, korporátní slevy)

Ryanair/Aer Lingus – spojení dvou překrývajících se sítí



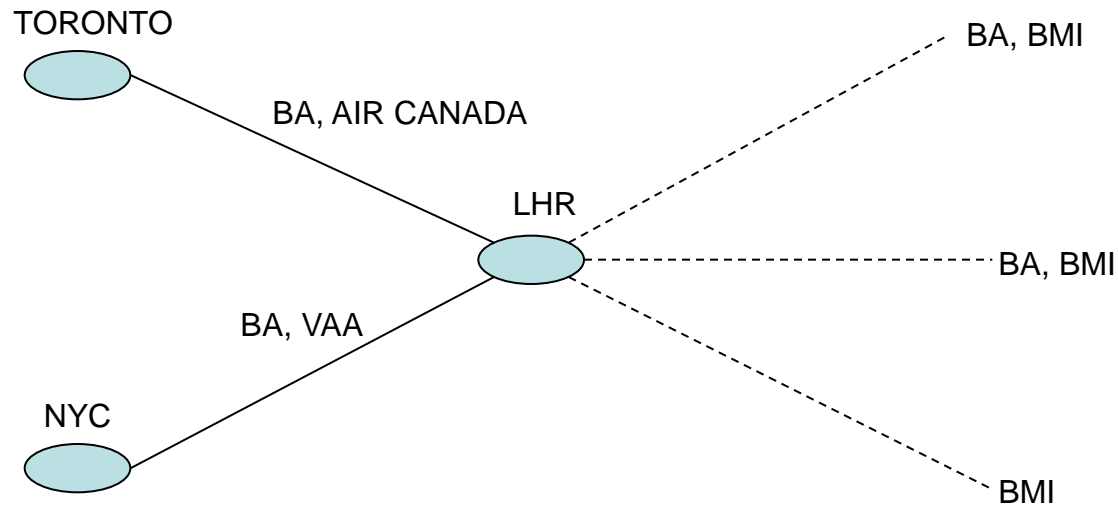
- Společnosti si nekonkurují jen na trasách, kde létají
- Společnosti si také konkurují **rozvojem své sítě**
 - Restrukturalizace AL v roce 2001
- Soutěžní problém nastává i na trasách, kde obě dvě společnosti nyní nelétají

BA/AA/Iberia – kooperace dvou (skoro) nepřekrývajících se sítí



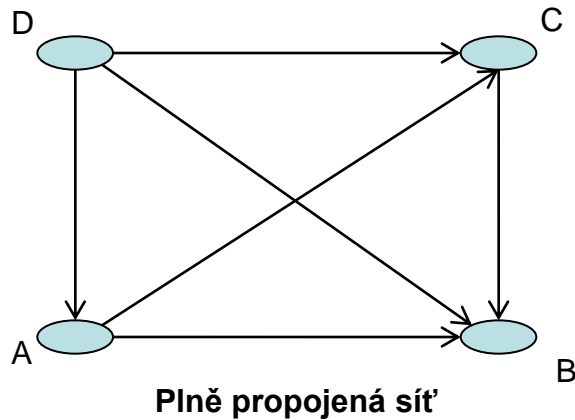
- Sítě BA a AA se nepřekrývají kromě několika tras mezi Londýnem a americkými městy
- **Kooperace („virtuální fúze) eliminuje soutěž** na přímých spojeních mezi USA a Londýnem
- **Měl by dopad kooperace být posuzován samostatně na každé trase?**

BA/BMI – spojení dvou překrývajících se sítí

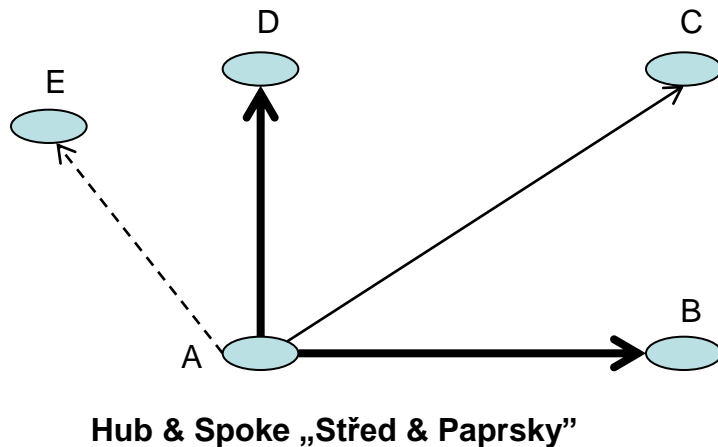


- Sítě BA a BMI se překrývají jen na **letech na krátkou vzdálenost**
- ALE BMI přepravuje jak přímé cestující, tak přestupující cestující
- **Je dostačující posoudit dopad koncentrace jen na úroveň hospodářské soutěže pro lety na krátkou vzdálenost?**

Analytický rámec

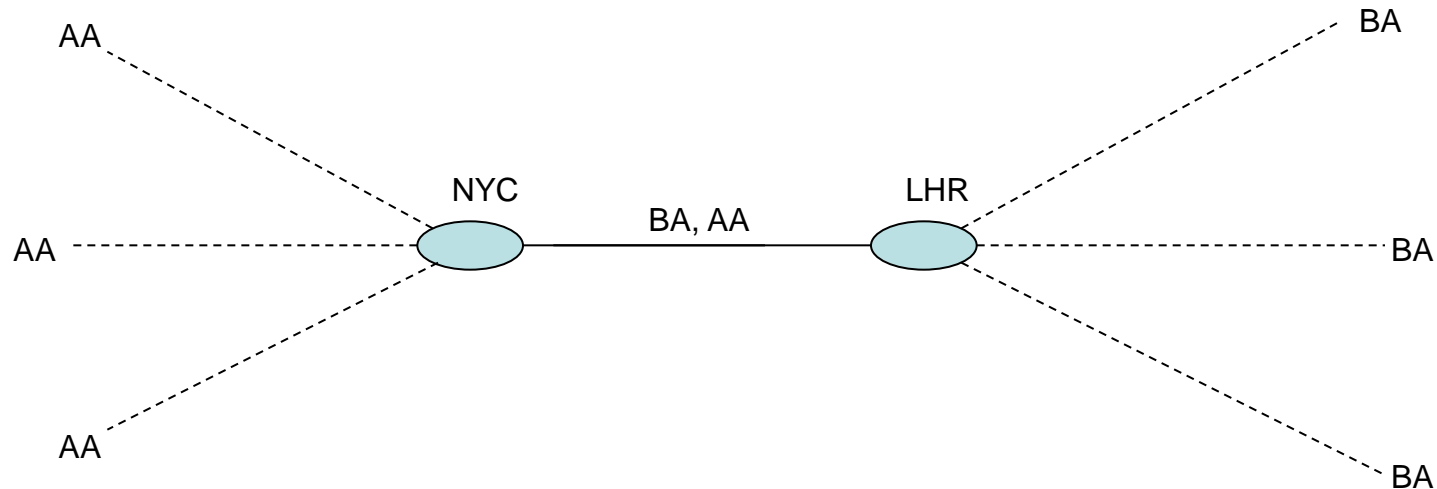


- **Plně propojená síť** – $\frac{1}{2} * L * (L-1) = 6$ tras
- **Hub & Spoke** – $L-1 = 3$ trasy
 - **Nepřímé lety zvyšují** vytíženost letadel a frekvenci spojení, což zvyšuje **poptávku**
 - Další letiště propojí síť s L dalšími letišti, což zvýší poptávku i na dalších trasách



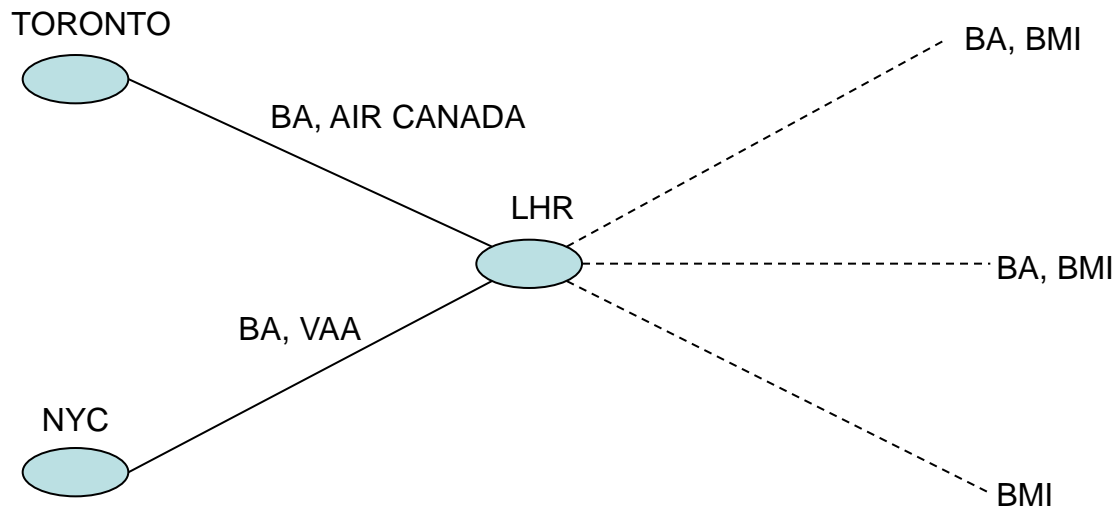
- **Poptávka po letenkách na určité trase (a tedy její ziskovost) je ovlivněna situací (úrovni hospodářské soutěže) na jiných trasách!!!**
- **ALE** soutěžní dopady transakce se zaměřují na každou trasu samostatně

BA/AA/Iberia – kooperace dvou (skoro) nepřekrývajících se sítí (2)



- **Kooperace** povede k mnoha „**efficiencies**“ (lepší načasování letů, lepší věrnostní program, zamezí dvojím maržím)
- **Kooperace eliminuje soutěž** na přímých spojeních mezi USA a Londýnem, ale i zde může dojít k nabídce kvalitnějšího produktu
- **Balancování** - Jsou efficiencies vyšší než negativní efekty?

BA/BMI – spojení dvou překrývajících se sítí (2)



- BMI optimalizovala svoji síť, aby byla co nejatraktivnější pro přestupující cestující na dálkových letech (s velkou ziskovostí kvůli neexistenci nízkonákladových dopravců)
- **BA má tedy podněty k tomu, aby tuto optimalizaci změnila** (změna načasování letů, zvýšení cen)
- Existují efficiencies, které by mohly zmírnit dopady chování BA?

Český Aeroholding/ČSA

- Odstavec 180 – „Spojením vzniklý subjekt by mohl díky své tržní síle teoreticky omezovat konkurenci přístup ke vstupům následujícími způsoby: (i) zvyšováním letištních poplatků [...], (ii) omezováním až odmítáním přístupu k letištní infrastruktuře [...], (iii) omezováním dostupnosti letištních slotů v požadovaných časech.”
- **Zájmem letiště je být spojovacím uzlem pro co nejvíce tras => Nemělo by být cílem letiště otevřít co nejvíce nových tras, na kterých se ještě do Prahy nelétá?**
- Pokud se nový dopravce rozhodne vstoupit na novou linku z Prahy, proč by na ní mělo vstupovat ČSA s omezeným počtem letadel? Nebylo by lepší, aby ČSA vstoupilo na jiné trhy a tím zvětšilo atraktivitu Prahy jako spojovacího uzlu a také využití kapacity letiště?

Shrnutí

- Cílem letecké sítě je propojit co nejvíce měst kvůli velkým fixním nákladům a relativně malým variabilním nákladům
- **Provoz jednotlivých tras, ale na sobě není nezávislý!!!**
- Pro posuzování dopadů dané transakce tedy musíme vzít v potaz jak daná transakce **ovlivní celou síť a nejen určité trasy**
 - Dopad může být i na trasách, kde spolu dopravci přímo nesoutěží
- **Každý nemůže být vítěz** => zvýšení efektivity celé sítě by mělo být bráno v úvahu při balancování negativních a pozitivních dopadů dané transakce

London

Tel +44 (0)20 7664 3700
Fax +44 (0)20 7664 3998
99 Bishopsgate
London EC2M 3XD
United Kingdom

Brussels

Tel +32 (0)2 627 1400
81 Avenue Louise
Brussels B-1050
Belgium

Paris

Tel +33 (0)1 70 38 52 78
27 Avenue de l'Opéra
75001 Paris
France

Washington, DC

Tel +01 202 662 3800
Fax +01 202 662 3910
1201 F Street N.W.
Washington, DC 20004-1229
USA

Děkuji.



www.crai.com/ecp

www.crai.com/competition

CRA Charles River
Associates