



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

Βιομηχανική Οργάνωση II: Θεωρίες Κρατικής Παρέμβασης & Ανταγωνισμού

Ενότητα 6: Παραχώρηση δικαιώματος σε
ανταγωνιστικές αγορές: παρέμβαση στις
επικοινωνίες (χερσαίες, θαλάσσιες, αεροπορικές)

Νικόλαος Γ. Χαριτάκης
Σχολή Οικονομικών & Πολιτικών Επιστημών
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών

Ρύθμιση Απορρύθμιση στην πράξη
Μεταφορές, Οδικές και Αεροπορικές

Ρύθμιση σε ανταγωνιστικές αγορές :

Περιεχόμενα

- Χρειάζεται ρύθμιση σε φυσικά ανταγωνιστικές αγορές
- Σιδηρόδρομοι, οδικές μεταφορές και αεροπορικές εταιρείες και η ρύθμισή τους μέχρι το 1970.
- Απορρύθμιση και φυσικό παράδειγμα μέτρησης αποτελεσμάτων. Πως η ρύθμιση επηρεάζει την δομή της αγοράς



Γνωστά συμπεράσματα (1/3)

- Ρύθμιση αφορά τιμή και εμπόδια στην είσοδο
- Η ρύθμιση τιμών μπορεί να είναι πάνω ή κάτω από το μέσο κόστος.
- Δεν υπάρχει διαφοροποίηση μεταξύ ρύθμισης εισόδου και εξόδου.
- Επειδή οι δύο ρυθμίσεις είναι στην ουσία συμπληρωματικές εξετάζουμε τι προκύπτει όταν :
 - Η ρύθμιση είναι άνω του κόστους και δεν υπάρχει ρύθμιση στην είσοδο ;
 - Όταν η ρύθμιση στην τιμή είναι κάτω του κόστους και δεν υπάρχει ρύθμιση στην είσοδο ;
 - Όταν υπάρχει ρύθμιση στην είσοδο και δεν υπάρχει ρύθμιση στην τιμή ;



Γνωστά συμπεράσματα (2/3)

- Σε περίπτωση ισχυρού σταθερού κόστους και σημαντικού ελαχίστου μέσου κόστους σε σχέση με το μέγεθος της αγοράς δεν είναι σίγουρο ότι η είσοδος θα αυξήσει την κοινωνική ευημερία (στον έναν οι δύο δεν χωρούν)
- Η κοινωνία θα πληρώσει το σταθερό κόστος της νεοεισερχόμενης και η εγκατεστημένη θα εισπράξει κέρδη από τον ανταγωνισμό
- Υπερβολικός ανταγωνισμός σύμφωνα με τον Cournot.
- Δεν είναι αναγκαίο όμως το κοινωνικό κόστος να είναι μεγάλο τόσο όσο δικαιολογεί τον περιορισμό της εισόδου (π.χ. αγορά βιβλίων).



Γνωστά συμπεράσματα (3/3)

- Διαφοροποίηση και ανταγωνισμός στην ποιότητα (αεροπορία : φαγητό, καρέκλα και business class)
- Παραγωγικές αναποτελεσματικότητες (υψηλότεροι κλαδικοί μισθοί ώστε να περιορίζονται οι ανταγωνιστές)
- Μεγαλύτερη επένδυση από την ρύθμιση αλλά λιγότερο κίνητρο για καινοτομία (cabotage).



Μεθοδολογία Μέτρησης

- Τον ίδιο κλάδο διαχρονικά με και χωρίς ρύθμιση.
- Σύγκριση σχετικά ίδιων αγορών άλλες με ρύθμιση και άλλες χωρίς.
- Πως θα ήταν η αγορά αν δεν υπήρχε ρύθμιση.



Ιστορία : Σιδηρόδρομοι και οδικές μεταφορές ΗΠΑ (1/2)

- 1870 οι σιδηρόδρομοι ζητούν ρύθμιση για να προστατευθούν από τον ανταγωνισμό τιμών.
- 1887 δίδεται η προστασία.
- 1906 επιβάλλεται ανώτατη τιμή.
- 1920 επιβάλλεται ανώτατη τιμή και έλεγχος εισόδου και εξόδου.
- 1920 – 1935 μπαίνει ο ανταγωνισμός των οδικών μεταφορών.
- 1935 επιβάλλεται κοινή ρύθμιση για τις επίγειες μεταφορές.
- 1940 αλλάζει η ρύθμιση και επιβάλλεται μόνο στα φορτηγά.



Ιστορία : Σιδηρόδρομοι και οδικές μεταφορές ΗΠΑ (2/2)

- 1950 απορρύθμιση της διασυνοριακής οδικής μεταφοράς.
- 1976 νόμος για την ρύθμιση τιμολογίων σε ζώνες και ελευθερία εξόδου από μη κερδοφόρες διαδρομές.
- 1980 Σχετικά μεγάλη ευελιξία στην έξοδο και στην είσοδο και στην ρύθμιση των τιμών.
- 1980 σχεδόν πλήρης απελευθέρωση.
- 1995 κλείνει και η ρυθμιστική αρχή.



Γιατί υπήρχε ρύθμιση

- Έντονος ανταγωνισμός των σιδηροδρόμων στην αρχή γιατί η πολεμική ήταν στην δημιουργία δικτύων με αποκλειστική διαχείριση.
- Οι χρηματαγορές συνέβαλλαν διότι δεν ήθελαν ανταγωνισμό στην παραγωγή.
- Δεν ήταν δυνατό να ελεγχθούν οι οδικές μεταφορές με φορτηγά. Η αρχή την συμπληρωματικότητας δεν ήταν ισχυρή.
- Η μορφή της ρύθμισης των δύο ανταγωνιστών ήταν διαφορετική
- Ένα μεγάλο κόστος στην μία αγορά είχε γίνει από τις εταιρίες ενώ στα φορτηγά είχε γίνει από το κράτος.



Διαφορές στο ρυθμιστικό περιβάλλον (1/2)

- Σιδηρόδρομοι
 - Ελάχιστο και μέγιστο όριο
 - Τιμολόγηση με βάση την αξία της υπηρεσίας
 - Υψηλότερη τιμή στην πιο ακριβή υπηρεσία
 - Τιμολόγηση ώστε να περιοριστεί η διάκριση μεταξύ χρηστών
 - Εφαρμογή σταυροειδούς επιδότησης.



Διαφορές στο ρυθμιστικό περιβάλλον (1/2)

- Φορτηγά
 - Οι τιμές ρυθμίζονται από τα σωματεία
 - Οι διαφοροποιήσεις γίνονται ανάλογα με την απόσταση ή με βάση τις διαδρομές με αντίστοιχες συνθήκες (υπάρχει ή όχι εναλλακτική λύση)
 - Οι τιμές διαφέρουν και με βάση τον πελάτη
 - Οι τιμές κρατήθηκαν υψηλές λόγω εξειδίκευσης
 - Οι σιδηρόδρομοι δεν βγήκαν από μη επικερδείς διαδρομές. Ήταν άλλωστε και δεσμευμένοι από το πάγιο κεφάλαιο κατασκευής του δικτύου.



Αποτελέσματα της ρύθμισης (1/2)

- Οι τιμές στους σιδηροδρόμους καθώς και στις οδικές μεταφορές έπεσαν μετά την απορρύθμιση
- Οι σιδηρόδρομοι αντιμετωπίζοντας εμπόδια στην έξοδο όταν τους επιτράπηκε μείωσαν σημαντικά τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης μη κερδοφόρων διαδρομών.
- Τα φορτηγά αντιμετωπίζοντας εμπόδια στην είσοδο διπλασίασαν τον αριθμό των αγορών και αντιμετώπισαν έντονα στοιχεία πτωχεύσεων.



Αποτελέσματα της ρύθμισης (2/2)

- Το μοναδιαίο κόστος έπεσε και οδήγησε σε συγκέντρωση των υπηρεσιών (δημιουργούνται εταιρίες μεταφορών με μεγαλύτερο αριθμό αδειών)
- Οι μισθοί υψηλότεροι καθώς η αγορά με βάση την αδειοδότηση καθίστατο ευάλωτη στις απεργίες.
- Η παραγωγικότητα ήταν χαμηλότερη στις ρυθμιζόμενες αγορές σε σχέση με άλλες αντίστοιχες και σταθερή τεχνολογία.



Αποτελέσματα της απορρύθμισης

- Η απορρύθμιση επηρέασε εντυπωσιακά την κερδοφορία των σιδηροδρόμων. Γιατί;
 - Ελευθερία στην έξοδο
 - Ελευθερία στην τιμολογιακή πολιτική
 - Χαμηλότερο εργατικό κόστος.
 - Αύξηση της αποτελεσματικότητας λόγω επενδύσεων στις κερδοφόρες γραμμές.
 - Αλλαγή των συμβολαίων έτσι ώστε να υπάρχει σταθερότητα στις συναλλαγές.



Ρύθμιση και Απορρύθμιση στις Αερομεταφορές (1/2)

- 1920 τα ταχυδρομεία δημιουργούν διαγωνισμό εξυπηρέτησης με αποτέλεσμα να θεωρηθεί ότι υπάρχει ανταγωνισμός και στις άλλες τιμές.
- 1938 δημιουργείται ρυθμιστική αρχή για τα δρομολόγια και την ασφάλεια. Ρυθμίζεται ο αριθμός των εταιριών που καλύπτουν την υπηρεσία.
- 1958 επιβάλλεται ρύθμιση ανώτατης και κατώτατης τιμής και περιορισμός του αριθμού των ανταγωνιστών στις διαδρομές (caborage).
- Αρχίζουν οι συγχωνεύσεις και οι ανταλλαγές γραμμών.
- 1975 αρχίζει μία απελευθέρωση των ελέγχων στις γραμμές.



Ρύθμιση και Απορρύθμιση στις Αερομεταφορές (2/2)

- 1977 απορρύθμιση των γραμμών και των τιμών.
- 1978 Ο νόμος της απορρύθμισης των αερογραμμών.
- 1979 Ελευθερία εισόδου.
- 1980 Απεριόριστος ανταγωνισμός τιμών.
- 1983 τέλος των περιορισμών και των ρυθμίσεων.
- Αρχικά ένταση στην είσοδο στην συνέχεια ισορροπία με συγχωνεύσεις ιδιαίτερα σε σχέση με τους σταθμούς τροφοδοσίας.



Αποτελέσματα στην απορρύθμιση

- Πτώση των τιμών
 - Ιδιαίτερα στις μακρινές αποστάσεις
- Ποιότητα
 - Η ρύθμιση κράτησε λόγω ανάγκης διαφοροποίησης την ποιότητα και τις τιμές υψηλά
 - Η απορρύθμιση δεν γνωρίζουμε (το φαινόμενο Virgin ή άλλες χαμηλού κόστους και αιχμής μεταφορικές εταιρίες)
- Αλλαγή στα σημεία τροφοδοσίας και στους ελέγχους
 - Απρόβλεπτη καινοτομία. Αυξάνει τα κέρδη με το να αυξάνει την πληρότητα των δρομολογίων.
 - Απρόβλεπτη βελτίωση στην εξυπηρέτηση πελατών. Καλύτερος συντονισμός των αφίξεων και των αναχωρήσεων.



Τέλος

Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «**Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Πανεπιστήμιο Αθηνών**» έχει χρηματοδοτήσει μόνο την αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



Σημειώματα

Σημείωμα Ιστορικού Εκδόσεων Έργου

Το παρόν έργο αποτελεί την έκδοση 1.0.

Έχουν προηγηθεί οι κάτωθι εκδόσεις:

- Έκδοση 0.1 διαθέσιμη [εδώ](#).



Σημείωμα Αναφοράς

Copyright Εθνικών και Καποδιστριακών Πανεπιστημίων Αθηνών, Νικόλαος Χαριτάκης 2015. Νικόλαος Χαριτάκης. «Βιομηχανική Οργάνωση II : Θεωρίες Κρατικής Παρέμβασης & Ανταγωνισμού. Παραχώρηση δικαιώματος σε ανταγωνιστικές αγορές: παρέμβαση στις επικοινωνίες (χερσαίες, θαλάσσιες, αεροπορικές)». Έκδοση: 1.0. Αθήνα 2015. Διαθέσιμο από τη δικτυακή διεύθυνση: <http://opencourses.uoa.gr/courses/ECON100>.



Σημείωμα Αδειοδότησης

Το παρόν υλικό διατίθεται με τους όρους της άδειας χρήσης Creative Commons Αναφορά, Μη Εμπορική Χρήση Παρόμοια Διανομή 4.0 [1] ή μεταγενέστερη, Διεθνής Έκδοση. Εξαιρούνται τα αυτοτελή έργα τρίτων π.χ. φωτογραφίες, διαγράμματα κ.λ.π., τα οποία εμπεριέχονται σε αυτό και τα οποία αναφέρονται μαζί με τους όρους χρήσης τους στο «Σημείωμα Χρήσης Έργων Τρίτων».



[1] <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Ως **Μη Εμπορική** ορίζεται η χρήση:

- που δεν περιλαμβάνει άμεσο ή έμμεσο οικονομικό όφελος από την χρήση του έργου, για το διανομέα του έργου και αδειοδόχο
- που δεν περιλαμβάνει οικονομική συναλλαγή ως προϋπόθεση για τη χρήση ή πρόσβαση στο έργο
- που δεν προσπορίζει στο διανομέα του έργου και αδειοδόχο έμμεσο οικονομικό όφελος (π.χ. διαφημίσεις) από την προβολή του έργου σε διαδικτυακό τόπο

Ο δικαιούχος μπορεί να παρέχει στον αδειοδόχο ξεχωριστή άδεια να χρησιμοποιεί το έργο για εμπορική χρήση, εφόσον αυτό του ζητηθεί.



Διατήρηση Σημειωμάτων

Οποιαδήποτε αναπαραγωγή ή διασκευή του υλικού θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει:

- το Σημείωμα Αναφοράς
- το Σημείωμα Αδειοδότησης
- τη δήλωση Διατήρησης Σημειωμάτων
- το Σημείωμα Χρήσης Έργων Τρίτων (εφόσον υπάρχει)

μαζί με τους συνοδευόμενους υπερσυνδέσμους.

