

---

## Ανταγωνισμός και κάθετη ολοκλήρωση στους λιμένες

---

2018/11/12 16:43 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

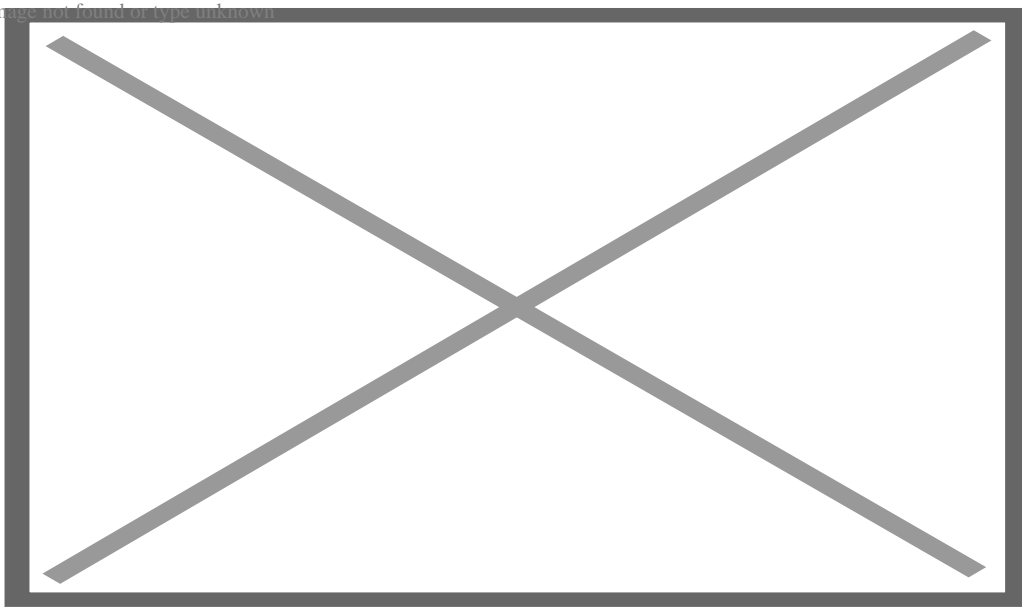
Στο Συμπόσιο του Jean Monnet σχετικά με το μέλλον της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής που πραγματοποιήθηκε στη Χίο 28 - 29 Ιουνίου, η Στεφανία Κόλλια, μέλος του ΣΕΣ, παρουσίασε την έρευνα «Vertical integration vs. Notified vertical mergers in container terminals», που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της διδακτορικής της διατριβής στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου με τον καθηγητή Θάνο Πάλλη.

Η εν λόγω έρευνα εξετάζει τα αποτελέσματα στον ανταγωνισμό από την είσοδο των εταιριών τακτικών γραμμών στους τερματικούς σταθμούς των εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ), που ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και αποτελείτο τρίτο κύμα εισόδου ιδιωτών στη λειτουργία των τερματικών σταθμών.

Από την εξέταση των συγκεντρώσεων που αφορούν σε λιμένες και έχουν γνωστοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕπ), διαπιστώνεται ότι **μόνο 15 αφορούν σε κάθετες συγκεντρώσεις μεταξύ τερματικών σταθμών λιμένων και εταιριών τακτικών γραμμών.**

Περαιτέρω, μόνο οκτώ από αυτές αφορούν σε λιμένα κράτους- μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων στον ανταγωνισμό από τις κάθετες συγκεντρώσεις, η ΕΕπ εξετάζει αν οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις έχουν την ικανότητα (ability) και το κίνητρο (incentive) να προβούν σε αντιανταγωνιστικές πρακτικές, καθώς και τα ενδεχόμενα αποτελέσματα (effects) των πρακτικών αυτών.



Η ΕΕπ εκτιμώντας

ότι τα μερίδια των εμπλεκόμενων εταιρειών, επομένως και η ικανότητά τους να προβούν σε αντιανταγωνιστικές πράξεις είναι πολύ μικρή, δεν προβαίνει σε ανάλυση της επίδρασης των συγκεντρώσεων στις συνθήκες ανταγωνισμού.

Ποιες όμως είναι οι πραγματικές συνθήκες ανταγωνισμού αν συνυπολογισθούν τα μερίδια των εταιρειών από συγκεντρώσεις που δεν έχουν γνωστοποιηθεί στην ΕΕπ;

Η έρευνα περιλαμβάνει την εξέταση μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για τους λιμένες της βόρειας ανατολικής Ευρώπης που καλύπτουν την περιοχή Hamburg – Le Havre, η οποία θεωρείται σημαντική για τους εξής λόγους: **α)** Όλοι οι λιμένες βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέποντας τη σύγκριση μεταξύ γνωστοποιημένων και μη γνωστοποιημένων συγκεντρώσεων, **β)** Η πρώτη είσοδος εταιρίας τακτικών γραμμών πραγματοποιήθηκε στο λιμένα Bremenhaven το 1998, **γ)** Πρόκειται για μια γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετεί τη μεγαλύτερη καταναλωτική αγορά στην Ευρώπη, στην οποία ζουν πάνω από 200 δισ. άνθρωποι.

Αν και οι συμμετοχές των εταιρειών τακτικών γραμμών επί των εταιρειών διαχείρισης τερματικών σταθμών συνεχώς αυξάνονται μέσω της απόκτησης μειοψηφικών συμμετοχών, κοινού ή αποκλειστικού ελέγχου, μόνο ένα μέρος από τις πραγματοποιηθείσες συναλλαγές έχει γνωστοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Πρόκειται για **4 συναλλαγές από τις τουλάχιστον 50 κάθετες συναλλαγές** που έχουν λάβει χώρα την εξεταζόμενη χρονική περίοδο από το 1998 έως το 2017 στην

εν λόγω γεωγραφική περιοχή.

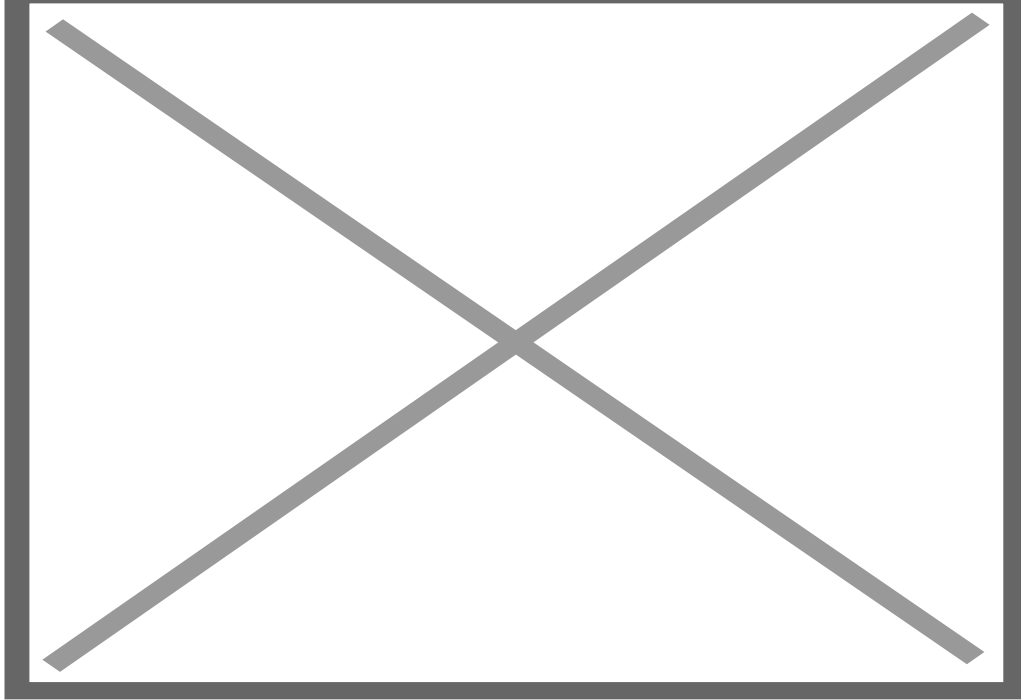
Σύμφωνα με την οικονομική θεωρία τα αποτελέσματα στον ανταγωνισμό από την κάθετη ολοκλήρωση δύναται να είναι θετικά (procompetitive effects) ή/και αρνητικά (anticompetitive effects).

Τα θετικά αποτελέσματα περιλαμβάνουν την ελαχιστοποίηση του κόστους συναλλαγών, τις οικονομίες κλίμακας και φάσματος, τον περιορισμό του φαινομένου της διπλής επιβολής ποσοστού κέρδους (double marginalization), την καλύτερη ποιότητα προϊόντος/παρεχόμενης υπηρεσίας, τις επενδύσεις, τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας μέσω της καινοτομίας.

Τα αρνητικά αποτελέσματα περιλαμβάνουν τα μη συντονισμένα αποτελέσματα και τα συντονισμένα αποτελέσματα. Μη συντονισμένα αποτελέσματα είναι ο αποκλεισμός των ανταγωνιστών (input και customer foreclosure) και συντονισμένα είναι οι συμπράξεις (collusion) μεταξύ των εταιριών.

Για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων των κάθετων ολοκληρωμένων επιχειρήσεων έχουν αναπτυχθεί μια σειρά από θεωρητικά μοντέλα, όπως Salinger (1988), Hart & Tirole (1990), Ordover, Saloner & Salop (1990), Nocke & Rey (2014). Οι μελέτες με εμπειρικά δεδομένα είναι περιορισμένες, με πιο σημαντικές των Chirity (2001), Hastings & Gilbert (2005), Chen (2014), ενώ καμία από αυτές δεν αναφέρεται στη ναυτιλία.

Στην παρούσα έρευνα για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων ανταγωνισμού από την κάθετη ολοκλήρωση, συνδυάζεται η οικονομική θεωρία με την προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τόσο ex ante (εξέταση συγκεντρώσεων) όσο και ex post (μετά από καταγγελίες ή αυτεπάγγελτες έρευνες).



Στην κατεύθυνση

αυτή συνδυάζονται ποσοτικά δεδομένα (μερίδια αγοράς σε throughput και capacity, είσοδος των εταιρειών τακτικών γραμμών) και ποιοτικά δεδομένα (πρακτικές των εταιρειών, στρατηγικές, alliances), αναγνωρίζοντας ότι ένας σημαντικός περιορισμός είναι τα μυστικά ή εμπιστευτικά συμβόλαια μεταξύ εταιρειών τακτικών γραμμών και τερματικών σταθμών, καθώς αρκετοί θεωρητικοί περιλαμβάνουν τα συμβόλαια στην κάθετη ολοκλήρωση, εκτιμώντας ότι συμβόλαια και ιδιοκτησίες δύναται να έχουν τα ίδια αποτελέσματα στον ανταγωνισμό.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στα αποτελέσματα που έχει η κάθετη ολοκλήρωση στην κατάντη αγορά των φορτωτών (shippers). Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας η είσοδος των εταιρειών τακτικών γραμμών στους τερματικούς σταθμούς E/K δεν οδήγησε σε μείωση των λιμενικών χρεώσεων (Terminal Handling Charges, THCs) προς τους φορτωτές (shippers).

Η είσοδος των εταιρειών τακτικών γραμμών στους τερματικούς σταθμούς E/K δεν οδήγησε σε μείωση των λιμενικών χρεώσεων προς τους φορτωτές.

Οι τιμές των λιμενικών χρεώσεων από τις εταιρείες τακτικών γραμμών προς τους φορτωτές, **από τον Οκτώβριο του 2008 έως το 2018, έχουν την ίδια αυξητική τάση**, τόσο για τις εταιρείες που δεν έχουν συμφέροντα στους τερματικούς σταθμούς όσο και για τις εταιρείες που έχουν.

Επομένως, εκ πρώτης όψεως, προκύπτει ότι έστω και αν ακόμα υπάρχει αύξηση της

αποτελεσματικότητας από την κάθετη ολοκλήρωση μεταξύ εταιρειών τακτικών γραμμών και λιμένων, η κατάντη αγορά των φορτωτών (shippers) δεν ευνοήθηκε.

**Στεφανία Κόλλια,**

*Υποψήφια διδάκτωρ Πανεπιστημίου Αιγαίου*

(Αναδημοσίευση από το Ενημερωτικό Δελτίο, Τεύχος 206, του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων)