

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Bakalářská práce

**Postavení společnosti České dráhy, a.s. v drážní dopravě
v ČR**

Kristýna Skučková

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomických teorií

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Kristýna Skučková

Provoz a ekonomika

Název práce

Postavení společnosti České dráhy, a.s. v drážní dopravě v ČR

Název anglicky

The Position of Czech Railways in Rail Transport in the Czech Republic

Cíle práce

Cílem této bakalářské práce je pojednat o působení monopolů na současném českém trhu a o vlivu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže na ně. Důraz je proto kladen nejen na kompetence antimonopolního úřadu a jeho možnost regulace monopolů v České republice, ale zejména na postavení společnosti České dráhy, a. s. v drážní dopravě ČR, její vliv na určování cen na trhu a představení jejích konkurentů v tomto odvětví ekonomiky.

Metodika

Práce je rozdělena na dvě části. V první části, která je teoretická, se věnuji vymezení pojmu monopol, kde zejména charakterizují, co to monopol je a jak ho poznáme. Představím hlavní příčiny jeho vzniku, rovnováhu monopolu a monopolní zisk. Dále pak poukážu na stanovení ceny monopolem a možnost jeho regulace. Data budu čerpat z odborné literatury věnující se této problematice a použiji metodu deskripce.

V druhé části práce upozorním na antimonopolní politiku, která je určena ke kontrole růstu monopolů. Představím Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jenž se v České republice antimonopolní problematikou zabývá a jeho rozhodnutí provedená v posledních letech. Dále v práci provedu analýzu postavení akciové společnosti České dráhy na trhu železniční dopravy v České republice, na níž bylo po dlouhou dobu nahlíženo jako na výhradní monopol v tomto odvětví ekonomiky. V neposlední řadě s využitím metody komparace porovnáám společnost České dráhy, a.s. s ostatními společnostmi působících v drážní dopravě ČR. V závěru práce získané informace syntetizuji.

Doporučený rozsah práce

30 – 40 stran

Doporučené zdroje informací

- GILLESPIE, Andrew. 2002. Přehled ekonomie. [překl.] Lubomír Taišl. 1. vyd., Praha : Portál, s. r. o., 2002. 100 s., ISBN 80-7178-617-9.
- MACÁKOVÁ, Libuše a kol. 2009 Mikroekonomie: Základní kurs. 11. vyd., Slaný: Melandrium, 2009. 275 s., ISBN 80-90180-12-4
- SCHILLER, Bradley R. 2004. Mikroekonomi. [překl.] Vilém Jungmann. 1. vyd., Brno : Computer Press, a.s., 2004. 391 s., ISBN 80-251-0109-6.
- SOJKA, Milan, KONEČNÝ, Bronislav. 2006. Malá encyklopedie moderní ekonomie. 6. vyd., Praha: Libri, 2006. 280 s., ISBN 978-80-7277-328-2
- SOUKUPOVÁ, Jana, a kol. 1999. Mikroekonomie. 2. vyd., Praha : Management Press, Ringier ČR, a.s., 1999. 548 s., ISBN 80-7261-005-8.
- TULEJA, Pavel, NEZVAL, Pavel, MAJEROVÁ, Ingrid. 2011. Základy mikroekonomie. 2. vyd., Brno: BizBooks, 2011. 272 s., ISBN 978-80-251-3577-8
- VARIAN, Hal R. 1993. Mikroekonomie – moderní přístup. [překl.] Ing. Libor Grega. 3. vyd., Praha : Victoria Publishing, a.s., 1993. 643 s., ISBN 80-85865-25-4.

Předběžný termín obhajoby

2015/06 (červen)

Vedoucí práce

Ing. Roman Svoboda, Ph.D.

Elektronicky schváleno dne 12. 2. 2014

doc. Ing. Josef Brčák, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2014

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 10. 03. 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Postavení společnosti České dráhy, a.s. v drážní dopravě v ČR" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 11. března 2015

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Romanu Svobodovi, Ph.D, za odborné vedení, cenné připomínky a rady, kterými přispěl ke zlepšení úrovně práce.

Postavení společnosti České dráhy, a.s. v drážní dopravě v ČR

The Position of Czech Railways in Rail Transport in the Czech Republic

Souhrn

Cílem bakalářské práce je zhodnocení postavení společnosti České dráhy v drážní dopravě České republiky. Zejména je kladen důraz na ztrátu její monopolní pozice a působení v drážní dopravě jako oligopolu s dominantním postavením. Pro porozumění jsou za pomoci odborné literatury a využití metody deskripce vysvětlena teoretická východiska související s problematikou monopolu a oligopolu s dominantním postavením. Analytická část práce je věnována společnosti České dráhy, kde je nejprve shrnuta její historie a následně vymezeno současné postavení na trhu drážní dopravy. Pomocí sběru sekundárních dat bylo zjištěno, že společnost je na většině regionálních tratích výhradním provozovatelem drážní dopravy a tlak konkurence zaznamenává zejména na nejsledovanější trase Praha – Ostrava, kde jsou představeni její aktuální konkurenti. Komparativní metodou byly zjištěny cenové výše jízdného a jimi nabízené služby. Dominantní postavení Českých drah musí být korigováno kroky Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, které byly sledovány za posledních 10 let.

Summary

The aim of this thesis is to evaluate the status of Czech Railways in the rail transport Czech Republic. Especially, the focus is on the loss of its monopoly position and influence in the rail transport like an oligopoly with a dominant position. To understand the help of literature and recovery methods explained in the description of the theoretical background related to the issue of monopoly and oligopoly with a dominant position. The analytical part is devoted to the Czech Railways, which is first summarized its history and subsequently defined the current position in the market of Czech railway transport. With collection of secondary data, it was found that the company's most exclusive operator of regional rail lines and rail transport competitive pressure recorded especially for the most watched route, Prague - Ostrava, where they are introduced its actual competitors. Comparative method were detected above the price of fares and services offered by them. The dominant position of Czech Railways must be corrected by steps of the Office for the Protection of Competition, which have been monitored for the last 10 years.

Klíčová slova: Monopol, oligopol, dominance, konkurence, diskriminace, cena, České dráhy, osobní doprava, trh, postavení.

Keywords: Monopoly, oligopoly, dominance, competition, discrimination, price, Czech Railways, passenger transport, market, position.

Obsah

1	Úvod	11
2	Cíl práce a metodika	12
2.1	Cíl práce	12
2.2	Metodika	12
3	Teoretická východiska	14
3.1	Monopol	14
3.2	Vznik monopolu	14
3.2.1	Přirozený monopol	15
3.2.2	Kontrola zdrojů jednou firmou	16
3.2.3	Státní zásahy do ekonomiky	16
3.2.4	Právní restrikce	16
3.2.5	Diferenciace výrobku	16
3.3	Monopolní cíl	17
3.3.1	Optimální výstup	17
3.3.2	Stanovení ceny monopolem	19
3.3.3	Tvorba ceny přírůžkou	20
3.4	Monopolní zisk	21
3.5	Nabídková křivka monopolu	22
3.6	Cenová diskriminace	22
3.6.1	Cenová diskriminace prvního stupně	23
3.6.2	Cenová diskriminace druhého stupně	24
3.6.3	Cenová diskriminace třetího stupně	25
3.6.4	Další formy cenové diskriminace	27
3.7	Neefektivnost monopolu	28

3.8	Regulace monopolu.....	28
3.9	Antimonopolní politika	29
3.9.1	Cíle antimonopolní politiky.....	29
3.9.2	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.....	30
3.10	Oligopol.....	30
3.11	Kartel	31
3.12	Cournotův model	32
3.13	Stackelbergův model	32
3.14	Bertrandův model	33
3.15	Oligopol s dominantní firmou	33
4	Analytická část	35
4.1	Společnost České dráhy, a.s. a její konkurence	35
4.2	České dráhy, a.s.....	36
4.2.1	Cíle	37
4.2.2	Osobní doprava.....	37
4.3	RegioJet, a.s.	39
4.4	LEO Express, a.s.	39
4.5	Komparace společností	40
4.5.1	Regionální trasa Praha - Ostrava	41
4.6	Vliv ÚOHS na České dráhy, a.s.....	58
5	Závěr.....	61
6	Seznam použitých zdrojů	64
7	Seznam grafů.....	68
8	Seznam tabulek.....	69
9	Seznam příloh.....	70

10	Přílohy.....	71
----	--------------	----

1 Úvod

České dráhy, a.s. byly již od svého vzniku, který je datován na počátku dvacátých let dvacátého století, jedinou společností ovládající železniční trh v drážní osobní dopravě České republiky. Zaujaly výsadní monopolní postavení na trhu, kde bylo čistě v jejich kompetenci veškeré stavování cen či objem výstupu a byly regulovány pouze prostřednictvím rozhodnutí antimonopolního úřadu. Na železničních tratích se po několik let nemusely srovnávat s žádnou konkurencí, čemuž také odpovídala kvalita jimi nabízených služeb. Cestující železniční dopravou neměli na výběr jinou společnost, proto České dráhy nemusely hledět na spokojenost svých zákazníků.

V současné době se již společnost musí potýkat s konkurencí, především v podobě společností LEO Express, a.s. a RegioJet, a.s.. České dráhy musejí přijímat nejrůznější opatření, aby si udržely dominantní postavení na železničním trhu a neztratily své zákazníky.

Téma bakalářské práce „Postavení společnosti České dráhy, a.s. v drážní dopravě v ČR“ popisuje aktuální situaci na železničním trhu České republiky a srovnává kvalitu vlakových souprav a cenu jízdenek na tratích, kde České dráhy musely jako původní monopol zmodernizovat své služby, aby si udržely své postavení na českém železničním trhu po vzniku jejich konkurence.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnocení aktuální pozice společnosti České dráhy, a.s. na trhu drážní dopravy České republiky. Práce se zabývá problematikou monopolu, kterým společnost po dlouhou dobu byla a oligopolu s dominantním postavením, jímž je dnes. Zaměřuje na představení současných konkurentů Českých drah na trhu drážní dopravy a zdůrazňuje reakci Českých drah na vstup nových konkurentů do odvětví, kde byla po dlouhou dobu jediným dopravcem na železničním trhu v České republice. Srovnává aktuální vybavenost vlakových souprav jednotlivých drážních společností na vybrané trase Praha - Ostrava, poskytované služby a zejména ceny za přepravu. Dílčím cílem je seznámení se s antimonopolní politikou, kompetencemi antimonopolního úřadu při regulaci monopolů a vlivem Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže na společnost. Jsou uvedena rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže na úkor společnosti České dráhy, a.s. za posledních 10 let.

2.2 Metodika

Metodika vychází ze stanovených cílů práce. K realizaci cílů práce bude nejprve potřeba seznámení se s problematikou a absolvování teoretické přípravy. Po dosažení teoretické přípravy bude možné získané poznatky aplikovat konkrétně na vybranou společnost České dráhy, a.s.. V první části práce bude využita metoda deskripce k vysvětlení teoretických východisek souvisejících s problematikou monopolu a oligopolu s dominantním postavením. Data pro teoretickou přípravu budou čerpána z odborné literatury věnující se této problematice a oficiálních webových stránek Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

V analytické části budou použity relevantní internetové zdroje, které poslouží k analýze postavení společnosti České dráhy, a.s. na trhu železniční dopravy v České republice. Konkrétně budou sekundární data čerpána z oficiálních webových stránek jednotlivých společností, tedy společností České dráhy, a.s., LEO Express, a.s. a RegioJet, a.s..

Následně bude společnost České dráhy, a.s. s pomocí aplikace metody komparace porovnána s ostatními společnostmi působícími v drážní dopravě ČR. Práce bude

zhodnocovat nejen služby, jež individuální společnosti nabízejí, ale zejména ceny, za které jsou poskytovány. K objektivnímu porovnání budou stanoveny dvě fiktivní osoby: student a muž. Prostřednictvím studenta bude zmapována cenová diskriminace třetího stupně nabízena společnostmi a naopak dospělý muž bude určen ke komparaci jízdného bez cenového zvýhodnění.

V závěru práce budou získané informace syntetizovány.

3 Teoretická východiska

3.1 Monopol

Tržní struktura v daném odvětví se nemusí vždy skládat z mnoha malých firem. Odvětví může zastupovat pouze jeden jediný výrobce či poskytovatel služeb, jenž je nazýván monopolem (Schiller, 2004).

K vymezení pojmu monopol slouží dvě slova: monos, což znamená jediný, a polein: prodávat. Monopolem rozumíme pouze jednoho prodávajícího na trhu (Fialová, 2006).

Monopol představuje opak dokonalé konkurence a je zástupcem konkurence nedokonalé. Nedokonalá konkurence znázorňuje situaci, kdy se na trhu vyskytuje alespoň jeden kupující či prodávající, který dokáže ovlivnit tržní cenu. Model monopolní firmy předpokládá jediný podnik vyrábějící produkt či poskytující službu, k níž neexistuje jiný substitut, a vstup do odvětví pro jiné firmy je nesnadný nebo nemožný (Soukupová a kol., 1999).

Existence monopolu jako jediného nabízejícího na trhu zároveň znamená neexistenci konkurence (Macáková a kol., 2009). Monopolní výrobce má možnost v daném momentu rozhodovat o velikosti vyráběného výstupu či výši ceny, nikoliv o obou zároveň (Gillespie, 2002). Monopolista buď určí cenu výrobku a spotřebitel se sám rozhoduje, kolik kusů za tuto cenu nakoupí, nebo se rozhodne pro určité množství výrobku a na spotřebiteli záleží, kolik peněz bude ochoten za toto množství zaplatit (Varian, 1995).

V ekonomické realitě je monopol neustále přímo či nepřímo ovlivňován. Jedná se především o vliv preferencí spotřebitelů, které můžou snadno způsobit výrazný pokles či zánik monopolní síly. Monopol má sice výhradní právo nad svým výrobkem, ale lze předpokládat možnost nalezení substitutu, který daný výrobek alespoň částečně nahradí. Pokud firma v odvětví není mimoekonomicky chráněna, především státem, pak své výsadní postavení na trhu po čase ztrácí (Soukupová a kol., 1999).

3.2 Vznik monopolu

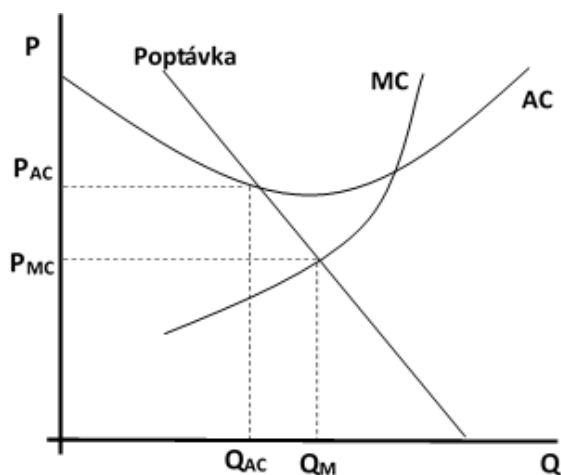
Za hlavní příčinu vzniku monopolu je považován nesnadný vstup do odvětví pro ostatní firmy. Nemožnost vstupu na daný trh je spojena s bariérami vstupu do odvětví.

Mezi hlavní bariéry se řadí přirozený monopol, kontrola zdrojů jednou firmou, státní zásahy do ekonomiky, právní restrikce a diferenciacie výrobku (Fuchs, Tuleja, 2003).

3.2.1 Přirozený monopol

Přirozený monopol představuje situaci, kdy tržní poptávku dokáže uspokojit svou výrobou jediná firma s nižšími průměrnými náklady, než kdyby se v odvětví vyskytovalo více menších firem (Macáková a kol., 2009). V případě, že by tržní poptávku zabezpečovalo více menších podniků, křivky jejich individuální poptávky by se posunovaly doleva a průměrné náklady by rostly. Firmy by se snažily o snížení průměrných nákladů pomocí zvyšování objemu produkce, snížením cen a vítězem této cenové války by se časem stala pravděpodobně jedna firma – monopol. Monopol je nazýván přirozeným, protože k jeho vzniku přispívají „přirozené“ síly konkurence (Schiller, 2004).

Graf 1: Přirozený monopol



Zdroj: Frank, 1995

Graf 1 zobrazuje charakteristiky přirozeného monopolu. Typickým znakem pro přirozený monopol je jeho klesající křivka průměrných celkových nákladů AC. Pro vstup firmy na trh jsou potřeba vysoké fixní náklady, aby mohlo dojít k zajištění všech výrobních zařízení. Proto jsou zpočátku průměrné celkové náklady vysoké, ale při dostatečně vytvořené kapacitě postupně klesají. Jedna velká firma tak může určit nižší cenu na trhu než jakákoliv firma menší, protože při zvyšující se rychlosti výroby neustále klesají náklady na jednotku výrobku. V neregulovaném trhu taková velká firma přirozeně ovládne trh v daném odvětví (Schiller, 2004).

V momentě, kdy by monopol vyráběl na produkční úrovni rovnající se mezním nákladům, vytvářel by sice úroveň produkce Q_{MC} , ale nebyl by schopen pokrývat své náklady. Naopak při produkci výstupu vycházející z rovnosti ceny a průměrných nákladů Q_{AC} , čímž by monopol pokryl své náklady, by vytvořil menší objem produkce než při ceně rovnající se mezním nákladům (Varian, 1995).

3.2.2 Kontrola zdrojů jednou firmou

Další překážkou pro vstup firmy do určitého odvětví je kontrola zdrojů jednou firmou. Jediná firma ovládne klíčový vstup, tj. veškeré zdroje, které jsou nezbytné pro výrobu daného subjektu. Ostatní firmy nemají k danému zdroji přístup a nemohou vstoupit na trh. Firma vlastníci potřebné zdroje se stává monopolem (Macáková a kol., 2009).

3.2.3 Státní zásahy do ekonomiky

Monopol může vzniknout i tzv. uměle v důsledku mimotržních okolností prostřednictvím zásahů státu do ekonomiky (Soukupová a kol., 1999). Vláda přidělí jedné osobě či firmě výhradní právo vyrábět určité zboží nebo poskytovat službu v dané oblasti. Za udělení výlučného práva se firma zavazuje k omezování svých zisků a zpravidla souhlasí s regulačními opatřeními státu týkající se jejího chování.

3.2.4 Právní restrikce

Mezi bariéry vstupu firmy na trh se řadí i právní restrikce ve formě ochranných práv autorů či patentů (Soukupová a kol., 1999). Patent právně chrání nápady a designerské návrhy firem, což brání ostatním firmám v jejich kopírování (Gillespie, 2002). Vydáním patentu přísluší vynálezci po určitou dobu výlučné právo na veškerý profit plynoucí z jeho vynálezu. Pokud by patentový systém neexistoval, firmy by nebyly ochotny investovat vysoké částky do svých vynálezů. Jakýkoliv jejich vynález by mohl být snadno okopírován konkurencí (Varian, 1995).

3.2.5 Diferenciace výrobku

Monopolního postavení může firma dosáhnout pomocí marketingu a ochranných známek svých produktů. Firmy mají svou jasně odlišenou identitu: obchodní značku, díky níž odliší svůj výrobek od výrobků konkurenčních (Gillespie, 2002). Nejčastějším marketingovým nástrojem firem je propagace své značky, pomocí reklam prezentují firmy

své výrobky, které se tak více dostávají do povědomí zákazníků. Ti posléze značkám zachovávají věrnost a pro ostatní firmy je velmi nákladné na trh vstoupit.

3.3 Monopolní cíl

Cíl monopolní firmy je shodný s cílem firmy v dokonalé konkurenci. Monopol chce maximalizovat svůj ekonomický zisk, z čehož vychází při rozhodování o velikosti výstupu a stanovení jeho ceny (Schiller, 2004).

3.3.1 Optimální výstup

Při stanovení optimální velikosti výstupu vychází monopolní firma z analýzy celkových veličin, tj. analýzy celkových nákladů a celkových příjmů, či mezních veličin, tzn. mezních nákladů a mezních příjmů. Snaží se o maximalizaci rozdílu mezi celkovými náklady a celkovými příjmy, tj. z rovnosti mezních nákladů a mezních příjmů. Mezními příjmy se rozumí změna celkového příjmu v důsledku změny výstupu o jednotku (Tuleja, Nezval, Majerová, 2011). Pokud je mezní příjem menší než mezní náklady, firma snižuje objem produkce a úspory na nákladech jsou tak vyšší než ztráta na příjmech. Pokud by byl naopak mezní příjem vyšší než mezní náklady, firma by měla objem produkce zvýšit. (Varian, 1995).

Křivka poptávky v nedokonalé konkurenci je klesající, proto nelze říci, že mezní příjmy jsou rovny ceně. Aby došlo k realizaci další jednotky vyrobeného výstupu, dojde ke snížení jeho ceny (Soukupová a kol., 1999). Snížená cena neplatí jen pro nově vyrobené výstupy, ale pro všechny prodané jednotky produkce (Varian, 1995).

Tabulka 1: Celkový a mezní příjem

Množství	Cena	Celkový příjem	Mezní příjem
1	13	13	-
2	12	24	11
3	11	33	9
4	10	40	7
5	9	45	5

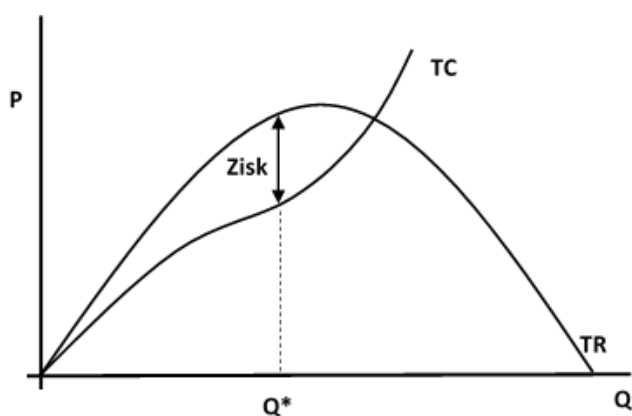
Zdroj: vlastní zpracování; Schiller, 2004

Z tabulky 1 přehledně vyplývá nezbytná redukce ceny po navýšení prodáváného množství. Firma při zvýšení množství snižuje vždy cenu produktu, aby navýšila svůj

celkový příjem za den. Za účelem prodeje většího množství se firma v podstatě vzdává šance prodat jeden kus za 13 Kč denně a obětuje 1 korunu potenciálního příjmu. Mezní příjem zobrazuje změnu ve výsledném celkovém příjmu a je vždy menší než cena (Schiller, 2004).

Zjišťování optimálního výstupu za využití celkových příjmů a nákladů u firmy v dlouhém období znázorňuje graf 2. Rozdíl v chování monopolu v krátkém a dlouhém období není podstatně velký. Monopol v dlouhém období má na rozdíl od krátkého období větší prostor a možnosti reagovat na výskyt zisků či ztrát. Může přesunout své zdroje do jiných odvětví či změnit velikosti výrobních jednotek (Macáková a kol., 2009).

Graf 2: Optimální výstup dle analýzy celkových veličin



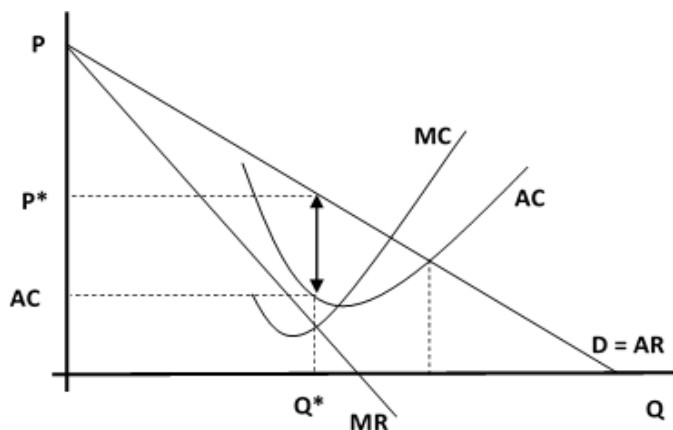
Zdroj: Soukupová a kol., 1999

Funkce celkových příjmů TR vyplývá z klesající lineární poptávkové křivky. Funkce celkových nákladů TC nejprve zobrazuje rostoucí a poté klesající výnosy z rozsahu. Optimální výstup monopolu bude Q^* . Při výrobě tohoto množství výstupu firma dosahuje nejvyššího převisu celkových příjmů nad celkovými náklady (Fuchs, Tuleja, 2003).

Jak již bylo řečeno, pro maximalizaci zisku monopolu je nutná rovnost mezních nákladů a mezních příjmů. Stanovení optimálního výstupu pomocí rovnosti mezních veličin zobrazuje graf 3. Lze z něj vyčíst, že bude produkovat stejné množství Q^* jako v případě analýzy celkových veličin. Pokud by monopol zvolil množství menší než Q^* , došlo by ke snížení jeho zisku. V důsledku omezení výroby by pokles příjmů byl větší než pokles nákladů. Naopak při volbě většího množství než Q^* by dodatečné náklady plynoucí

z navýšení výroby byly větší než dodatečné příjmy z prodaných jednotek a toto množství by rovněž snížilo zisk (Soukupová a kol., 1999). Nejziskovější velikost výstupu je dána průsečíkem mezních příjmů a mezních nákladů (Depken, 2013).

Graf 3: Optimální výstup dle analýzy mezních veličin



Zdroj: Soukupová a kol., 1999

Z grafu vyplývá i skutečnost, že optimální výstup monopolu nikdy není produkován s minimálními průměrnými náklady. Minimum ležící vpravo od křivky průměrných nákladů je dalším znakem chování monopolu (Soukupová a kol., 1999).

3.3.2 Stanovení ceny monopolem

Po stanovení optimálního výstupu následuje rozhodování o výši ceny. Nelze však stanovit libovolně vysokou cenu výrobků či služeb. Výše ceny je podmíněna ochotou poptávajících hodnotu akceptovat. Při volbě ceny musí monopol zohlednit poptávkovou křivku (Tuleja, Fuchs, Majerová, 2011). Pokud by zvolil jakoukoliv cenu, mohl by prodat pouze takové množství výrobků, které mu dovolí trh, a nemusel by maximalizovat svůj zisk. Monopol proto častěji volí variantu, kdy stanoví optimální výstup a cena je určena na základě poptávky (Varian, 1995).

Z předchozího grafu 3 lze vyčíst, že vyráběné množství Q^* bude prodáváno za cenu P^* , která je rovnovážnou tržní cenou a přesahuje mezní příjmy i náklady příslušící optimálnímu výstupu (Soukupová a kol., 1999).

Monopol se od dokonale konkurenční firmy odlišuje cenovou elasticitou poptávky, která označuje procentuální změnu v poptávaném množství dělenou procentuální změnou

v ceně (Schiller, 2004). Na cenové elasticitě poptávky závisí, jak velké omezení určí křivka poptávky. Při růstu cen spotřebitelé redukuje množství svých nákupů (Depken, 2011). Pro cenovou politiku monopolu z tohoto vyplývají dva následující důsledky.

Prvním z nich je nutnost monopolu vyrábět takové množství produkce, jemuž odpovídá elastická část poptávkové křivky, tj. $e_{PD} < -1$ (Macáková a kol., 2009). Pokud by se rozhodl pro objem produkce, kdy je křivka poptávky neelastická, mezní příjem by byl záporný a nikdy by se nemohl rovnat mezním nákladům, které jsou vždy kladné. Chce-li monopol prodat další jednotky v případě záporného mezního příjmu, musí snížit cenu za předchozí jednotky tak, že jeho celkové příjmy poklesnou (Schiller, 2004).

Dle Soukupové a kol. (1999) platí tvrzení, čím elasticitější bude tržní poptávka, tím menší bude převis ceny nad mezními náklady. Pokud pokles ceny znamená zvýšení příjmu, mluvíme o poptávce elastické. Snížení ceny zvyšuje poptávaný výstup, celkové příjmy rostou a mezní příjem je kladný (Varian, 1995).

Pravidlo převrácené elasticity lze vyjádřit ve tvaru, jenž přímo vyjadřuje velikost ceny (Soukupová a kol., 1999):

$$P = \frac{MC}{1 + \frac{1}{e_{PD}}}$$

3.3.3 Tvorba ceny přírážkou

Ve firmách odpovídajících modelu nedokonalé konkurence se ve skutečnosti jejich manažeři při maximalizaci zisku zpravidla neřídí výše uvedenými postupy pro stanovení výše ceny statků a služeb. Při vedení firmy často vycházejí z průměrných veličin (Varian, 1995).

Rozhodujícím aspektem pro určení výše ceny je pro manažery stanovení průměrných nákladů běžné velikosti výstupu. Cena je následně stanovena pomocí zjištěných průměrných nákladů navýšených o ziskovou přírážku m (Depken, 2013).

Původní rovnici zachycující vztah ziskové přírážky, ceny a průměrných nákladů lze upravit na základě již zmíněných pravidel pro stanovení optimální výše ceny tak, aby firma maximalizovala svůj zisk, a vztahu mezního příjmu k elasticitě poptávky do následujícího

tvaru, z kterého vyplývá převrácený vztah mezi cenovou přírůzkou a elasticitou poptávky po daném statku (Frank, 1995):

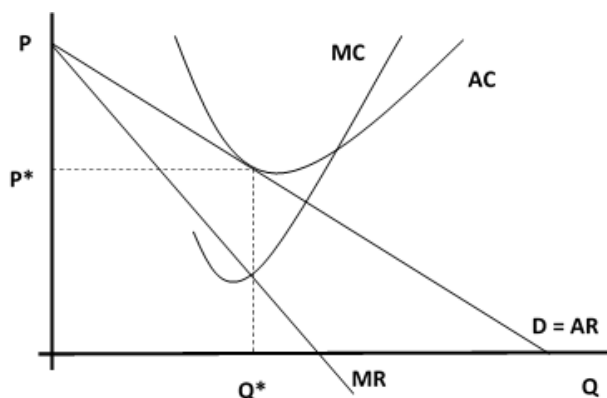
$$m = \frac{P - AC}{AC} = - \frac{1}{1 + e_{PD}}$$

3.4 Monopolní zisk

Velikost zisku, který monopol realizuje, je možno zjistit dvěma způsoby. Z grafu 2 je zisk zjištěn prvním možným způsobem a to rozdílem celkových příjmů a celkových nákladů v bodě optimálního výstupu Q^* , tj. $TR - TC$. Druhý způsob určení velikosti zisku je vynásobením jednotkového zisku a optimálního výstupu, tedy $(AR - AC) * Q^*$. Tato situace je vyobrazena na grafu 3 (Soukupová a kol., 1999).

Monopol je schopen realizovat i nulový ekonomický zisk či ztrátu (Soukupová a kol., 1999). Situaci, kdy monopolní firma realizuje nulový ekonomický zisk, znázorňuje graf 4. Monopol dodržuje podmínku maximalizace zisku, která je dána rovností mezních příjmů a nákladů a vyrábí optimální množství Q^* , jenž prodává za cenu P^* . Křivka průměrných nákladů neprotíná, ale pouze se dotýká křivky poptávky, tedy křivky průměrných příjmů. Firma v tomto případě nedosahuje žádného ekonomického zisku, protože průměrné příjmy jsou rovny průměrným nákladům.

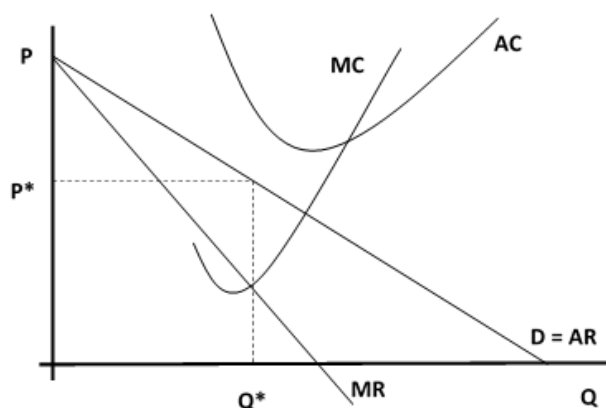
Graf 4: Nulový ekonomický zisk monopolu



Zdroj: Soukupová a spol., 1999

Existence nulového ekonomického zisku značí, že reálná výše ekonomického zisku monopolu nemusí vždy jednoznačně zobrazovat monopolní sílu dané firmy (Varian, 1995).

Graf 5: Ekonomická ztráta monopolu



Zdroj: Soukupová a kol., 1999

Monopol může realizovat i ekonomickou ztrátu, která je znázorněna na grafu 5. Jedná se o situaci, kdy monopolní firma na základě rovnosti mezních příjmů a nákladů vyrábí optimální výstup, jenž by měl znamenat maximalizaci zisku. Ovšem průměrné náklady na výrobu jsou vyšší než průměrné příjmy, a firma zaznamenává ekonomickou ztrátu.

3.5 Nabídková křivka monopolu

V podmínkách monopolu nelze graficky sestrojít křivku nabídky monopolu, protože zde neexistuje jediný vztah mezi cenou a množstvím (Soukupová a kol., 1999).

V případě dokonalé konkurence může firma nabízet určité množství při každé ceně, křivka nabídky je odvozována změnami poptávky za dodržení podmínky $MC = MR$, tj. mezní příjmy jsou rovny mezním nákladům. V konkurenci nedokonalé lze, aby monopol nabízel při různých cenách stejné optimální množství či při stejných cenách prodávat různé množství výstupu. Z těchto důvodů nelze křivku nabídky monopolu graficky znázornit (Tuleja, Fuchs, Majerová, 2011).

3.6 Cenová diskriminace

Monopol jako jediná firma na trhu v daném odvětví má k dispozici monopolní sílu, která mu dovoluje využívat ve své cenové strategii tzv. cenovou diskriminaci. Hlavním cílem této diskriminace je získání nadbytku spotřebitele a jeho následná proměna v dodatečný zisk firmy (Soukupová a kol., 1999). Jedná se o schopnost prodat stejné produkty za odlišné ceny různým spotřebitelům jedním prodejcem. Někteří spotřebitelé

jsou ochotni nakoupit výrobek za vyšší cenu, než je cena tržní, a naopak jiní jedinci nakoupí produkt pouze za cenu nižší (Schiller, 2004). Aby firma mohla diskriminační opatření provádět, musí splňovat následující kritéria (Gillespie, 2002):

- schopnost oddělit jednotlivé trhy a zabránit jednotlivcům na jednom trhu, aby nakupovali na trhu druhém za nižší ceny,
- způsobilost zamezit lidem, aby nakupovali za nižší ceny a následně prodávali za vyšší,
- možnost ovlivňovat ceny, tj. vytvářet je,
- existence různé poptávky na různých trzích.

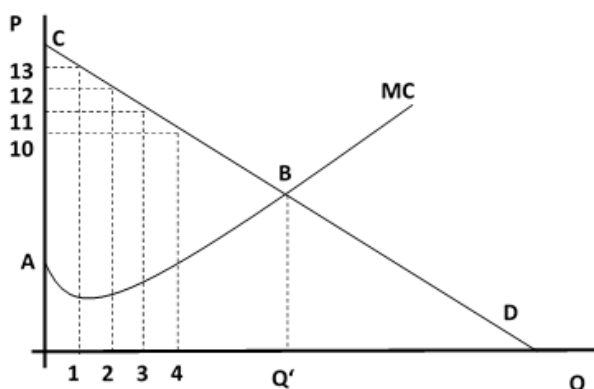
Díky cenové diskriminaci dosahují firmy vyšších příjmů z daného objemu výroby a mohou poskytovat služby, které by si jinak nemohli dovolit (Gillespie, 2002). V ekonomické praxi existuje celá řada konkrétních forem cenové diskriminace (Soukupová a kol., 1999).

3.6.1 Cenová diskriminace prvního stupně

Cenová diskriminace prvního stupně je nazývána diskriminací dokonalou a reprezentuje teoretickou situaci diskriminace podle spotřebitele (Frank, 1995). Každá jednotka výroby je prodána spotřebiteli, který si jí nejvíce cení, za maximální cenu, jenž je za ni ochoten zaplatit (Varian, 1995). Monopol určí pro každého poptávajícího zvlášť maximální cenu za každou koupenou jednotku a jejich samostatným prodejem dokáže zvýšit své celkové zisky (Schiller, 2004). Uplatněním cenové diskriminace prvního stupně nedochází k vytváření žádného spotřebitelského přebytku na trhu a monopol získává veškerý přebytek spotřebitele (Varian, 1995).

Dokonalá cenová diskriminace se v reálném světě nevyužívá a je pouhým abstraktním pojmem (Varian, 1995). V praxi ji nelze aplikovat, protože monopolní firma obvykle nezná maximální ceny, které jsou jednotliví spotřebitelé ochotni za produkt zaplatit (Soukupová a kol., 1999). V některých případech monopolní firma uplatňuje tzv. nedokonalou cenovou diskriminaci prvního stupně založenou na odhadech maximálních cen, které jsou ochotni zaplatit spotřebitelé jejich produktů. Odhady může provádět pouze firma, která zná finanční situace svých zákazníků a má představu o tom, kolik je kdo schopen zaplatit za služby (Macáková a kol., 2009).

Graf 6: Cenová diskriminace prvního stupně



Zdroj: Soukupová a kol., 1999

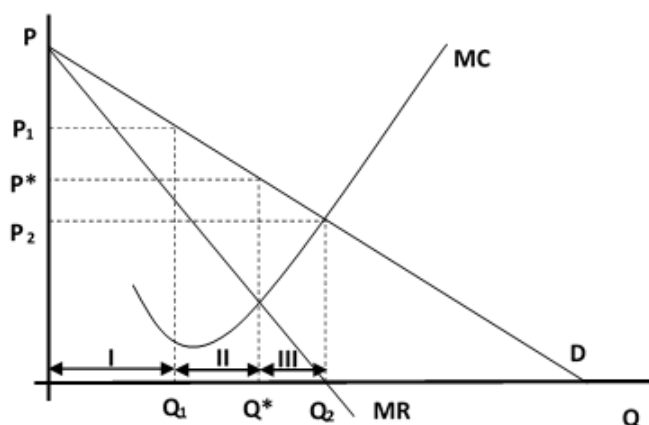
Graf 6 zobrazuje situaci, kdy produkt od monopolu kupují čtyři spotřebitelé a každý z nich je ochoten za jednotku zaplatit různou cenu. První poptávající je ochoten za produkt zaplatit 13 Kč, druhý 12 Kč, třetí 11 Kč a zákazník čtvrtý 10 Kč. Pokud by chtěl monopol vyhovět všem čtyřem zákazníkům bez použití cenové diskriminace, sjednotil by cenu na 10 Kč pro všechny spotřebitele a jeho příjem by činil 40 Kč. Vznikl by přebytek jednotlivých spotřebitelů. Přebytek prvního spotřebitele jsou 3 Kč, druhého 2 Kč a třetího 1 Kč, celkový přebytek je 6 Kč. Při využití cenové diskriminace prvního stupně, prodá monopol každému ze spotřebitelů produkt za jinou cenu, kterou jsou ochotni uhradit. Jeho celkový příjem bude 46 Kč a nevznikne žádný přebytek spotřebitele.

3.6.2 Cenová diskriminace druhého stupně

Cenová diskriminace druhého stupně bývá také označována jako případ nelineárního oceňování, jelikož cena za jednotku produkce není konstantní, ale závisí na velikosti nákupu (Varian, 1995). Spočívá v určení různých cen za rozdílná kumulovaná množství vybraného produktu. Lze ji také pojmenovat jako „Multi – Part Pricing“, jelikož jsou jednomu spotřebiteli v závislosti na kupovaném množství stanoveny rozdílné ceny (Soukupová a kol., 1999).

Tento druh cenové diskriminace bývá nejčastěji využíván v oblasti veřejných služeb. Běžným příkladem využití z praxe je stanovení ceny při odběru elektřiny, kdy je cena elektřiny určena odběrateli na základě jeho spotřeby (Varian, 1995).

Graf 7: Cenová diskriminace druhého stupně



Zdroj: Macáková a kol., 2009

Z grafu 7 vyplývá, že pokud by monopol nevyužíval cenovou diskriminaci, vyráběl by optimální výstup Q^* , který by prodával za cenu P^* . Diskriminováním rozčlení vyprodukované množství na tzv. bloky a určí odlišné ceny. Pro blok I je dána cena P_1 za množství Q_1 , čímž dojde k odebrání části přebytku spotřebitelů, jenž byl původně určen jako rozdíl mezi cenou P^* a příslušné části poptávky a nyní je vymezen rozdílem mezi vyšší cenou P_1 a náležitě části poptávky. Obdobně u bloku II rozhodl monopol o ceně P^* a u bloku III bude prodávat zboží za cenu P_2 (Soukupová a kol., 1999).

Cenová diskriminace druhého stupně je obdobou diskriminace prvního stupně. Monopol se snaží získat od každého zákazníka jeho spotřebitelský přebytek, nikdy ale neodčerpá přebytek celý, jako tomu je u dokonalé cenové diskriminace, pouze jeho část (Frank, 1995).

3.6.3 Cenová diskriminace třetího stupně

Nejběžnější formou cenové diskriminace používané v praxi je cenová diskriminace třetího stupně (Frank, 1995). Základem diskriminace je roztřídění spotřebitelů na dvě či více skupin, které mají svoji vlastní poptávkovou křivku (Varian, 1995).

K využití diskriminace jsou zapotřebí následující podmínky, které určují, do jaké míry lze uplatnit sílu monopolu ke stanovení rozdílných cen různým spotřebitelům (Soukupová a kol., 1999):

- nutnost existence kritéria pro rozdělení spotřebitelů do různých segmentů trhu, kterým jsou značné rozdíly v cenové elasticitě poptávky po výrobku či

službě. Rozdíly mohou být ovlivněny odlišnou úrovní jednotlivých důchodů, rozdílnými možnostmi koupě substitutů či nestejnými preferencemi.

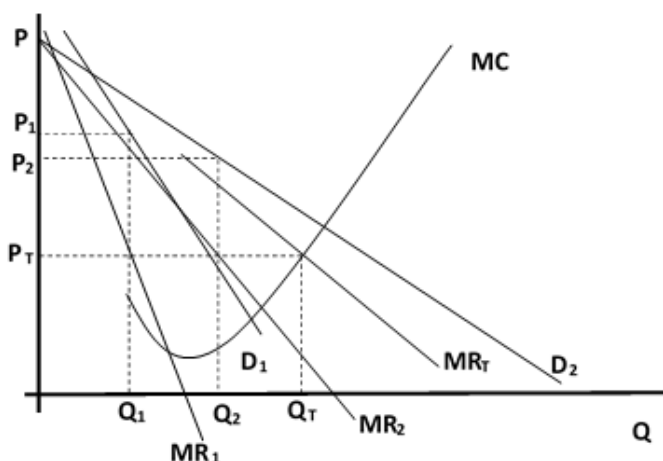
- Neexistuje možnost prodeje mezi spotřebiteli. Výskyt této možnosti by znamenal šanci spotřebitele ze skupiny s nízkou cenou koupit výrobek a následně ho prodávat zákazníkům ze skupiny s cenou vyšší, což by znamenalo odstranění rozdílů mezi cenami.

Nejčastějším příkladem uplatnění cenové diskriminace třetího stupně v praxi je studentské jízdné nebo zlevněné vstupenky pro důchodce. Obě skupiny (studenti, důchodci) jsou citlivější na cenu než průměrný spotřebitel, proto mají elastičtější poptávku. Monopol, jehož cílem je maximalizace jeho zisku, bude ve prospěch těchto skupin provádět cenovou diskriminaci (Varian, 1995).

Aby monopolní firma maximalizovala svůj zisk, bude navyšovat objem prodeje jednotlivým skupinám spotřebitelů do té doby, než se dodatečný zisk z poslední prodané jednotky nebude rovnat nule (Varian, 1995).

Cenovou diskriminaci třetího stupně zobrazuje graf 8, kde jsou spotřebitelé odlišeni do dvou skupin. Poptávka první skupiny je znázorněna křivkou D_1 a mezní příjem monopolu z prodeje první skupině představuje křivka MR_1 . Obdobně je tomu u skupiny druhé. Její elastičtější poptávka je určena křivkou D_2 a mezní příjem křivkou MR_2 . Monopol při stanovování celkového výstupu Q_T vychází z rovnosti mezních příjmů z prodeje oběma skupinám spotřebitelům MR_T a mezních nákladů. Křivka celkových příjmů MR_T je dána horizontálním součtem křivek MR_1 a MR_2 a optimální výstup monopolu je zjištěn jako průsečík celkových příjmů a mezních nákladů. Cenová diskriminace třetího stupně vychází z rovnice $MR_1 = MC = MR_2$, proto ve výši průsečíku lze nakreslit vodorovnou křivku a z průsečíků s křivkami mezní příjmů individuálních skupin spotřebitelů vyvodit úroveň výstupu pro ně. Na základě jejich poptávkových křivek jsou následně stanoveny ceny P_1 a P_2 (Soukupová a kol., 1999).

Graf 8: Cenová diskriminace třetího stupně



Zdroj: Varian, 1995

Z grafu 8 vyplývá, že skupina s více elastickou poptávkovou křivkou má nižší cenu. Elastická poptávka je velmi citlivá na cenu, proto monopol pro cenově citlivou poptávku stanoví nízkou cenovou úroveň a pro skupinu, jenž je poměrně necitlivá na cenu, vyšší cenovou úroveň. Vymezení cenových úrovní vychází z rovnosti mezních příjmů skupin a je dán vztahem (Varian, 1995):

$$P_1 * \left(1 + \frac{1}{e_{PD1}} \right) = P_2 * \left(1 + \frac{1}{e_{PD2}} \right).$$

3.6.4 Další formy cenové diskriminace

Mezi další formy cenové diskriminace, jenž může monopolní firma využít, patří cenová diskriminace v čase a stanovení cen ve špičkách (Frank, 1995).

Cenová diskriminace v čase je velmi podobná cenové diskriminace třetího stupně a je považována za značně rozšířenou formu. Její princip spočívá ve stanovení různých cen jednotlivým skupinám spotřebitelů v čase v závislosti na elasticitě jejich poptávky. Firma předpokládá konstantní mezní a průměrné náklady. Nejprve určí vysokou cenu pro skupinu spotřebitelů s neelastickou poptávkou, čímž odstraní část spotřebitelského přebytku. Následně cenu sníží, aby uspokojila spotřebitele ze skupiny s elastičtější poptávkovou křivkou (Gillespie, 2002).

Stanovení cen ve špičkách je speciální formou cenové diskriminace v čase, kdy v důsledku kapacitních omezení v době zvýšené spotřeby dochází k růstu mezních

nákladů. Poptávka je méně elastická v době špičky než mimo ní, proto jsou ve špičkách ceny zvyšovány (Schiller, 2004).

3.7 Neefektivnost monopolu

V dokonalé konkurenci je úroveň výstupu určena na základě rovnosti mezních nákladů a ceny, naopak u odvětví monopolního je produkční úroveň v takové výši, kdy cena je vyšší než mezní náklady. Po srovnání konkurenčního a monopolního prostředí lze říci, že v případě monopolní firmy bude cena obecně vyšší a objem produkce nižší. Z čehož vyplývá, že na trhu organizovaném jako monopol na tom bude spotřebitel hůře (Varian, 1995).

Z hlediska společnosti je monopolní firma výrobně neefektivní. Není vedena tržním mechanismem k optimálnímu využití společenských zdrojů, kdy část zdrojů zůstává zcela nevyužita (Fuchs, Tuleja, 2003). Neefektivnost v podobě poklesu zisku pro společnost je označována jako ztráta či náklady mrtvé váhy (Soukupová a kol., 1999).

3.8 Regulace monopolu

Regulace monopolu se zabývá pouze chováním firem na daném trhu, nikoliv o strukturu odvětví. Snaží se přímo změnit tržní výsledky pomocí nejrůznějších omezení na cenu, výstup či investiční rozhodnutí (Schiller, 2004).

Hlavním cílem regulace monopolu je odstranit jeho neefektivnost ztělesněnou v nákladech mrtvé váhy. Regulaci lze uplatnit na výši a strukturu cen, kvalitu služeb či finanční strukturu firem (Soukupová a kol., 1999). Mezi nástroje používané k regulaci monopolních firem se řadí (Samuelson, 2007):

- antitrustové zákony – nepovolují určité chování monopolních firem na trhu a omezují jejich monopolní sílu,
- daňová politika – progresivní metody zdanění, jenž odčerpávají nejvyšší část z nejvyšších zisků,
- vládní vlastnictví – vstup státu na trh v daném odvětví,
- cenová regulace – nejčastěji stanovení ceny na úrovni mezních nákladů, kdy při regulované ceně dochází k zániku monopolního zisku a realizaci pouze zisku normálního.

3.9 Antimonopolní politika

Antimonopolní politika se na rozdíl od vládní regulace soustředí nejen na chování monopolní firmy, ale i na strukturu daného odvětví. Lze tím rozumět zásahy vlády k úpravě trhu či k zamezení zneužívání tržní síly, která mnohdy vede k tržnímu selhání v podobě špatné alokaci zdrojů nebo větší nespravedlnosti, tj. monopolní zisky, vyšší ceny (Schiller, 2004).

Státní orgány reagují na negativní jevy nedokonalé konkurence antimonopolní politikou, která se využívá k popisu programů, jenž jsou stanoveny k ochraně konkurentů před nežádoucími praktikami monopolních firem a ke kontrole růstu monopolů. (Samuelson, 2007)

Přehled vybraných státních institucí a jejich oblasti působení v rámci antimonopolní politiky je uveden v příloze 1.

3.9.1 Cíle antimonopolní politiky

Mezi hlavní cíle antimonopolní politiky se řadí efektivnost a růst blahobytu. Snaží se o ochranu konkurence, svobody podnikání a zároveň o ochranu volby spotřebitelů (Fuchs, Tuleja, 2003).

Cílem není potlačovat koncentrované struktury, ani rozdělovat velké podniky disponující s monopolní silou. Antimonopolní politika zasahuje pouze v momentě, kdy své pozice na trhu firmy zneužívají (Samuelson, 2007).

Antimonopolní politika sleduje následující cíle (Soukupová a kol., 1999):

- ekonomický blahobyt země, tj. celkový přebytek,
- blahobyt (přebytek) spotřebitele,
- ochrana menších firem,
- podpora tržní integrace,
- ekonomická svoboda,
- spravedlnost a rovnost.

Antimonopolní politika se snaží odstraňovat praktiky, které by omezovaly nebo znemožňovaly hospodářskou soutěž (Samuelson, 2007). Zabraňuje soutěžitelům

v nečistých praktikách při vytváření kartelů či zneužívání dominantního postavení na trhu daného odvětví (Fuchs, Tuleja, 2003).

3.9.2 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže nebo též antimonopolní úřad je ústředním orgánem státní správy pro podporu a ochranu hospodářské soutěže proti jejímu nedovolenému omezování. Funguje od roku 1991 a sídlí v Brně. Mezi práva úřadu patří vytváření poptávek pro podporu a ochranu hospodářské soutěže a vykonávání dohledu nad zadáváním veřejných zakázek. Působí jako poradenský, monitorovací a konzultační orgán. Dále vykonává dohled nad dodržováním zákona o významné tržní síle a jejím zneužití (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, 2014).

3.10 Oligopol

Slovo oligopol pochází z řeckých slov: oligos znamenající malý a polein = prodávat. Označuje tržní strukturu s některými prvky monopolu při současném zachování konkurence v omezené míře (Fialová, 2006).

Oligopolem lze rozumět tržní strukturu, která se nachází mezi dokonalou konkurencí a čistým monopolem. Na trhu se vyskytuje malý počet firem s dostatečně vysokým stupněm vzájemné závislosti jejich rozhodování (Varian, 1995).

Vznik oligopolu je podmíněn existencí několika dominantních firem vyrábějících stejný produkt či poskytujících identickou službu na trhu, jejichž rozhodování je závislé. Jednání jedné firmy může mít značný vliv na chování firem ostatních (Gillespie, 2002). Individuální firmy musejí při rozhodování předpovídat následnou reakci ostatních firem v odvětví. Pokud oligopol uvažuje o změně ceny či velikosti výstupu, musí předpokládat reakci nejen poptávajících, ale i svých konkurentů v odvětví. Oligopoly vzájemně reagují na změnu ceny, velikosti výstupu, kvality produktu či reklamy (Fuchs, Tuleja, 2003).

Velikost tržní síly, kterou oligopolní firma disponuje, je závislá na čtyřech faktorech (Schiller, 2004):

- počet výrobců,
- velikost každé firmy,
- bariéry vstupu do odvětví,
- dostupnost náhradního zboží.

Oligopolní tržní struktura řeší dva konfliktní zájmy. Cílem firem jsou tajné dohody s ostatními firmami v odvětví vedoucí k maximalizaci zisku nebo konkurovat ostatním firmám, přebrat jim jejich zákazníky a maximalizovat svůj zisk nezávisle na nich (Gillespie, 2002).

V praxi lze rozlišit celou řadu modelů oligopolu, které se sice odlišují vzájemnými předpoklady o chování konkurenčních firem, ale mají společné následující tři charakteristické rysy (Soukupová a kol., 1999):

- relativně malý počet výrobců v odvětví,
- charakter vyráběného výstupu rozlišuje oligopol na homogenní a heterogenní. Homogenní oligopol nazývaný oligopolem čistým vyrábí velmi blízké produkty, tudíž lze počítat s velmi silnou vzájemnou závislostí firem. Heterogenní či diferencovaný oligopol vyrábí produkty odlišné, ale rozdíly mezi individuálními produkty jednotlivých firem jsou nepatrné, proto je lze považovat za blízké substituty.
- Existence bariér vstupu do odvětví v podobě úspor z rozsahu, nákladů na odlišení produktu, právních restrikcí a patentů, preference spotřebitelů, vysokých nákladů potřebných na vstup do daného odvětví.

Modely oligopolu předpokládají zcela homogenní výstup daného odvětví a prosazují zákon jediné ceny na trhu. Poté je spotřebitelům jedno, od kterého výrobce produkt koupí. V praxi se ale firmy snaží o odlišení svého produktu od produktů konkurentů, což vede k zániku zákona jedné ceny na trhu a spotřebitelé rozlišují produkty individuálních firem. K diferenciaci produktu využívají design výrobku, jeho kvalitu a zdravotní aspekty, ekologické důsledky jeho výroby a spotřeby, záruční lhůty, poskytované služby či reklamy (Schiller, 2004).

3.11 Kartel

Jedním z modelů oligopolu vycházející z homogenní produkce je kartel. Kartel zastupuje tzv. smluvní monopol, kdy skupina několika firem chovající se jako monopol charakterizuje dané odvětví (Frank, 1995). Cílem kartelu je maximalizace celkového zisku tohoto odvětví, ke kterému dochází při výrobě výstupu, při němž je přírůstek celkového příjmu kartelu tj. společného mezního příjmu roven přírůstku celkových nákladů každé firmy tvořící kartel (Varian, 1995).

Kartel vzniká na základě uzavírání tajných dohod a spolupráce mezi jednotlivými členy. Firmy spolu určují stejné ceny produkce, velikost produkce (množstevní kvóty) maximalizující jejich zisk či si teritoriálně rozdělují trh. Jednotliví výrobci jsou ovšem motivováni ke snížení cen a zvýšení množstevních kvót, aby zvýšili svůj zisk na úkor daného odvětví. Kartely mají sklon se rozpadat (Gillespie, 2002).

3.12 Cournotův model

Dalším modelem oligopolu je model Cournotův, který je založen na existenci pouze dvou firem v odvětví, jenž vyrábějí homogenní produkt, mají stejné nákladové křivky a znají klesající a lineární tržní poptávkovou křivku (Varian, 1995).

Podstatou modelu je domněnka, že první firma pokládá při rozhodování o velikosti svého výstupu výstup konkurenční firmy za konstantní. Nepředpokládá, že druhá firma bude jakkoliv reagovat na změnu jejího výstupu. Změna velikosti výstupu současně ovlivňuje i změnu ceny (Frank, 1995).

Cournotova rovnováha nastává v momentě, kdy obě z firem maximalizují své zisky a žádná z nich není vedena ke změně svého výstupu (Samuelson, 2007).

3.13 Stackelbergův model

Stackelbergův model je stejně jako model Cournotův založen na existenci duopolu vyrábějícího homogenní produkt. Na rozdíl od něj ale uvažuje reakci druhé firmy na změnu velikosti výstupu formou první. Firma, jenž dokáže určit reakci svého konkurenta, bude realizovat větší zisk (Soukupová a kol., 1999).

Stackelbergův model mnohdy označuje situaci, kdy firma v pozici množstevního vůdce provádí volbu velikosti výstupu dříve než firma druhá, která je nazývána množstevním následovníkem. Používá se k popisu odvětví, v němž existuje dominantní firma neboli přirozený vůdce (Varian, 1995).

Při rozhodování o velikosti výstupu chce množstevní vůdce maximalizovat svůj zisk. Zároveň ale musí zvažovat reakci svého následovníka, který rovněž řeší maximalizaci svého zisku (Samuelson, 2007).

3.14 Bertrandův model

Bertrandův model opět předpokládá pouze dvě firmy na trhu tzv. duopol, které jsou stejně silné, což vyjadřují jejich shodné funkce celkových nákladů TC a vytváření vzájemně si konkurujících homogenních produktů. Jeho přístup spočívá v možnosti první firmy stanovit ceny za svou produkci a následně ponechat na trhu určení velikosti prodaného výstupu. Při rozhodování o výši cenové úrovně za svůj produkt musí firma předpokládat stanovení cenové úrovně firmou druhou (Varian, 1995).

Lze se domnívat, že obě firmy v modelu budou prodávat za jednotnou cenu P^* , která převyšuje jejich mezní náklady. V momentě, kdy by první firma snížila cenu a firma druhá by její úroveň P^* ponechala, budou spotřebitelé upřednostňovat nákupy u firmy první. První firma je schopna nepatrným snížením cenové úrovně přebírat veškeré zákazníky firmě druhé.

Jediným možným způsobem dosažení rovnováhy je uplatnění pravidla rovnosti cen a mezních nákladů. Pod tuto cenovou úroveň se druhá firma nedostane (Frank, 1995).

3.15 Oligopol s dominantní firmou

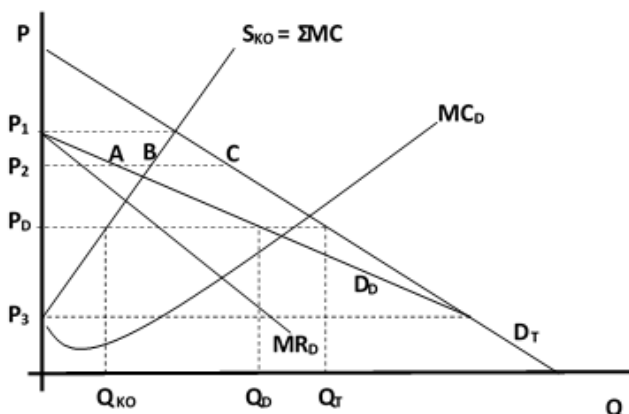
Oligopol s dominantní firmou neboli cenovým vůdcem označuje stav, kdy jedna z firem v daném odvětví přebírá veškerou iniciativu při tvorbě cen a ostatní firmy na trhu ji následují. Pro dominantní firmu jsou na trhu konkurenty pouze četné menší firmy nacházející se na tzv. konkurenčním okraji, které nejsou schopny svými rozhodnutími o výstupu či ceně zásadně ovlivnit trh (Frank, 1995).

Firmy vyskytující se na konkurenčním okraji se chovají dokonale konkurenčně. Za cenu, jež stanoví dominantní firma, mají možnost prodat jakékoliv množství své produkce, proto je jejich poptávková křivka při dané ceně horizontální. Podmínkou maximalizace jejich zisku je rovnost ceny převzaté od dominantní firmy a jejich mezních nákladů (Varian, 1995).

Graf 9 znázorňuje stanovení optimálního výstupu a ceny oligopolu s dominantní firmou. Dominantní firma vychází z poptávkové křivky D_T a křivky S_{KO} představující výstup nabízený firmami konkurenčního okraje při různých úrovních cen. Křivka S_{KO} je zjištěna součtem částí křivek mezních nákladů individuálních firem konkurenčního okraje, jež leží nad úrovní průměrných variabilních nákladů každé z nich. Optimální výstup

dominantní firmy je určen rozdílem mezi tržní poptávkou a nabídkou firem tvořících konkurenční okraj.

Graf 9: Oligopol s dominantní firmou



Zdroj: Varian, 1995

Stanovení ceny P_1 a vyšší by pro dominantní firmu znamenalo nulový výstup, protože celou tržní poptávku by dokázaly pokrýt svými výstupy firmy konkurenčního okraje.

Při ceně P_2 je tržní poptávka P_2C jednotek, kdy část P_2B uspokojí firmy nacházející se na konkurenčním okraji a část BC obstará firma dominantní. Pokud od celkové poptávky P_2C odečteme část P_2B zjistíme bod A . Takto lze postupovat při každé ceně a vzniklé body určí křivku individuální poptávky po produkci dominantní firmy D_D . Při ceně nižší než P_3 je křivka individuální poptávky po produkci dominantní firmy shodná s tržní poptávkovou křivkou D_T , jelikož je cena P_3 nižší než minimum průměrných variabilních nákladů firem v konkurenčním okraji a výstup každé z nich je roven nule (Varian, 1995).

Cenu, která je určena dominantní firmou, firmy na konkurenčním okraji respektují. Pokud by chtěly prodávat za cenu vyšší, mohly by přijít o část svých zákazníků, kteří by logicky následovali cenu nižší, a v případě stanovení ceny nižší by riskovaly problémy vzhledem ke svým nákladovým podmínkám (Frank, 1995).

Tržní struktura oligopolu s dominantní firmou je považována za krátkodobou, protože dominantní firma umožňuje realizovat pozitivní ekonomický zisk firmám v konkurenčním okraji. Ty poté mohou uskutečňovat výhody plynoucí z úspor z rozsahu a rozšiřovat velikost svého výstupu na úkor firmy dominantní (Schiller, 2004).

4 Analytická část

4.1 Společnost České dráhy, a.s. a její konkurence

V současné době se na železničním trhu České republiky pohybuje 24 společností, které vlastní licenci pro osobní dopravu. Většina z nich ovšem tento druh dopravy neposkytuje vůbec či pouze ojediněle.

Nejdůležitějším rokem pro českou železniční dopravu je považován rok 2009, kdy konkrétně v prosinci skončily smlouvy společnosti České dráhy mezi Ministerstvem dopravy a kraji České republiky. Dle nařízení evropského parlamentu a rady č. 1370/2007 bylo rozhodnuto o povinném vyhlášení výběrového řízení v krajích, kde bude k provozování regionální železniční dopravy představeno více nabídek a kraje se následně rozhodly, s kterou společností uzavřou smlouvu na jejich území. Vládní usnesení „Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou“ uzavřené mezi státem a všemi kraji ČR, které obsahuje především finanční účast státu na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou, ovlivnilo všechny kraje pro uzavření smlouvy se společností České dráhy, a.s. na provoz železničních tratí po dobu 10 let. Na stejnou dobu byla rovněž se společností České dráhy uzavřena smlouva na provoz dálkové dopravy 1. ledna 2010. Sjednaný kontrakt mezi Ministerstvem dopravy a Českými drahami obsahuje klauzuli, na jejímž základě lze každoročně vyjmout ze smlouvy 15 % trhu a na provoz vlaků vypsát tendr. Dodatek má zajistit možnost soutěže na trhu dálkové dopravy (ČT24, 2015).

Ministerstvo dopravy zadává veřejné služby v drážní dopravě výhradně společnosti České dráhy, a.s. mnohdy bez provedení nabídkového řízení, jen na linky Pardubice – Liberec a Plzeň – Most bylo vypsáno řádné výběrové řízení. České dráhy, a.s. již dlouhou dobu ovládají většinu regionálních tratí v jednotlivých krajích České republiky na železničním trhu. Z důvodu existence bariér pro vstup na český železniční trh jsou České dráhy jedinou firmou, tedy monopolem, jenž převážně zabezpečuje osobní regionální přepravu. Výjimkou jsou pouze některé regionální tratě, kde veřejné služby zajišťují jiné společnosti. Jedná se např. o Veolia Transport Morava, a.s. na trati Šumperk - Kouty nad Desnou, Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. na dvou tratích Jindřichův Hradec a Obrataň a Jindřichův Hradec - Nová Bystřice, Vogtlandbahn GmbH na trati Liberec - Rybníště, GW Train Regio, a.s. zajišťující osobní dopravu ve čtyřech krajích ČR – Karlovarsko,

Královehradecko, Liberecko a Moravskoslezsko konkrétně na tratích Trutnov - Svoboda nad Úpou, Trutnov - Královec a Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem, ARRIVA Transport Česká republika, a.s. – provozovatel drážní dopravy na Železnici Desná a Trilex na trase Liberec – Hrádek nad Nisou.

Aktuálně služby osobní dopravy poskytují společně s Českými drahami především dvě významné společnosti – RegioJet, a.s. a LEO express, a.s, které mezi sebou svádí neustálý boj. Jednotlivé společnosti se snaží o získání největšího počtu zákazníků a vzájemně si konkurují na trati Praha - Olomouc - Ostrava.

Dle plánu dopravní obsluhy území vlaky bylo Ministerstvem dopravy rozhodnuto, že od r. 2012 se nebudou na trase Praha - Ostrava objednávat expresní vlaky od Českých drah. S ohledem na vznik konkurence se rozhodlo sledovat zajištění přepravy cestujících jednotlivými dopravci, na jehož základě bude moct sestavit přepravní vztahy pro další období. Předběžně oznámilo vypsání předpokládaného nabídkového řízení v roce 2017.

4.2 České dráhy, a.s.

Vznik společnosti České dráhy (ČD) je datován 1. ledna 1993, kdy se původní Československé státní dráhy, s. o. rozdělily dle zákona 625/1992 Sb. o zániku státní organizace Československé státní dráhy na České dráhy a Železnice Slovenskej republiky.

V roce 2003, konkrétně 1. ledna, došlo na základě zákona 77/2002 Sb. o transformaci Českých drah, s. o. ke vzniku tří nástupnických organizací (České dráhy, 2015):

- akciové společnosti České dráhy, a. s. poskytující služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečující provozuschopnost železniční dopravní cesty,
- státní organizace Správa železniční dopravní cesty hospodařící s majetkem státu, zajišťující modernizaci dopravní infrastruktury a její rozvoj,
- drážní inspekce jako organizační složky sloužící pro zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

České dráhy se sice staly akciovou společností, ale výhradním vlastníkem veškerých akcií je stát.

4.2.1 Cíle

Jednoznačně nejvýznamnějším a zároveň prioritním cílem společnosti České dráhy, a.s. je zaujmout takovou pozici na otevřeném trhu, kdy se musí stát konkurenceschopnou, zákaznicky orientovanou a zejména ziskovou společností s pevnou pozicí na trhu železniční dopravy. K dosažení výše uvedeného cíle je zapotřebí být společností tržně orientovanou, ziskovou, ale zejména špičkovou v kvalitě služeb a spokojenosti zákazníků. Nelze nabízet pouhou přepravu cestujících z jednoho bodu do druhého. Aby společnost obstála na konkurenčním trhu, musí se zabývat potřebami zákazníků a poskytovat služby navíc.

Orientace na zákazníka je jednou z oblastí, do které jsou strukturovány konkrétní strategické cíle ovlivňující budoucí postavení Českých drah na trhu drážní dopravy v České republice. Zahrnuje průběžné aktualizování portfolia nabízených služeb na základě zjišťování potřeb zákazníka a s tím související zachování prvního místa na poli kvality a spokojenosti zákazníků, která se odvíjí od úrovně poskytovaných služeb a optimalizace jejich cen. Pro udržení konkurenceschopnosti musejí České dráhy neustále investovat prostředky do modernizace svých vozů, aby mohly být poskytovány plnohodnotné služby, zákazník se na svých cestách cítil příjemně a byl ochotný využívat služby i nadále.

4.2.2 Osobní doprava

Jednou ze základních činností společnosti České dráhy, a.s. je zabezpečení železniční osobní dopravy, jež je poskytována na regionální i mezinárodní úrovni. Pro osobní dopravu je důležité podrobné seznámení zákazníků s jednotlivými nabízenými službami, k čemuž dochází prostřednictvím segmentace zákaznického spektra vycházející z marketingových zásad.

Segment regionální osobní dopravy obsahuje veškeré poskytování služeb v oblasti přepravy cestujících po České republice. Regionální dopravu lze dále rozčlenit na dopravu příměstskou, regionální a rychlou regionální.

Příměstská doprava nabízí integrované dopravní systémy a vlakové linky Esko ve vybraných krajích, kdy je cílem zabezpečit kvalitní dopravní obslužnost území, podmiňující konkurenceschopnost hromadné dopravy vůči dopravě individuální. Integrované dopravní systémy zahrnují např. metro, tramvaje, železnici, autobusové linky,

lanovky či přívozy s využitím jednotných přestupních jízdenek. Vlakové linky Esko se využívají k rychlému spojení mezi městy Středočeského kraje a hlavního města Prahy a spojení mezi velkými městy Moravskoslezského kraje. Jsou dále propojeny s prostředky veřejné dopravy, tedy zpravidla bývají součástí integrovaných dopravních systémů a zákazník může v rámci těchto spojů cestovat pouze s jednou jízdenkou.

Společnost České dráhy, a.s. vypraví denně přes 7500 vlaků různých kategorií v rámci regionální a rychlé regionální dopravy, jenž dohromady najezdí přibližně 125 211 903 km za rok. Přepravu osob zajišťuje celkem na 9500 km dlouhé železniční síti, která je s počtem 2500 stanic a zastávek považována za jednu z nejhustších sítí v Evropě. Mapa všech železničních regionálních tratí Českých drah je k dispozici v příloze.

I přes poměrně nově vzniklou konkurenci v podobě společností LEO Express, a.s. a RegioJet, a.s. v drážní dopravě České republiky, zůstává na mnoha železničních tratích výhradní resp. monopolní postavení Českým drahám. O svoji pozici na trhu musejí především bojovat na regionální trati Praha – Olomouc – Ostrava, kde je tlak konkurence největší.

Se svojí konkurencí bojuje společnost také v segmentu dálkové osobní dopravy. České dráhy v současné době vybavují přímé spoje do následujících osmi evropských zemí (ČD, 2015):

- Bělorusko – historicky nejrychlejší přímý vlakový spoj Praha – Minsk vyrazí třikrát týdně,
- Černá Hora – sezonní spoj v období 12. 6. – 4. 9. je vypravován na trase Praha – Bar každé úterý a pátek,
- Chorvatsko – přímý spoj Praha – Split od 12. 6. – 28. 8. ve dnech úterý a pátek,
- Maďarsko – do Budapešti se lze dostat z Prahy, Ústí nad Labem, Pardubic, České Třebové a Brna každé dvě hodiny,
- Německo – dálkové vlaky směřují po celý den ve dvouhodinovém intervalu z Prahy a Brna do Berlína a Drážďan,
- Rusko – přímá doprava je zajišťována třikrát týdně z Prahy do Moskvy,
- Slovensko – nový přímý spoj od prosince 2014 na trase Praha – Košice, který přináší zrychlení cesty,

- Švýcarsko – nejrychlejší spojení mezi Prahou a Zürichem je pravidelný noční spoj.

4.3 RegioJet, a.s.

Společnost RegioJet se sídlem v Brně je významným konkurentem Českých drah v provozování osobní železniční dopravy v České republice a je součástí skupiny Student Agency. Výhradním majitelem všech firem skupiny STUDENT AGENCY je pan Radim Vančura, který společnost založil v roce 1993 s investicí pouhých 5 000,- Kč jako student 4. ročníku Vysokého učení technického v Brně, s čímž souvisí i zvolený název. Společnost RegioJet, a.s. je čistě česká firma bez jakýchkoliv státních dotací.

Ekonomickou filozofií společnosti je poskytovat kvalitní služby za bezkonkurenční ceny. Prioritou je silná orientace na zákazníka, díky níž došlo v minulých letech k dynamickému růstu a získání řady ocenění. Hlavní cílem společnosti je vyvrátit zažité tvrzení, že výrobek či služba je sice drahá, ale za to velmi kvalitní nebo naopak laciná s nízkou kvalitou. Nabízí proto produkty, které považuje za nejkvalitnější a zároveň i nejlevnější.

Vstup na železniční trať se společnosti povedl v druhé polovině roku 2011, kdy začala vypravovat vlaky na trati Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina. Veškeré rychlovlaky jsou přizpůsobeny požadavkům běžných i obchodních zákazníků, jejichž spokojenost a především pohodlí na cestách je pro společnost prioritou. Od roku 2014 je RegioJet silnou konkurencí pro České dráhy na přímé lince Praha – Olomouc – Ostrava – Košice.

4.4 LEO Express, a.s.

LEO Express, a.s. je nejmladší českou společností provozující železniční dopravu. V lednu roku 2010 byla založena pod původním názvem ARETUSA, a.s. jako firma věnující se pronájmu nemovitostí, ještě téhož roku v březnu rozšířila svoji působnost na provozování drážní dopravy a v září došlo k jejímu přejmenování na RAPID Express, a.s.. Současný název byl stanoven 15. srpna 2011. V současnosti je společnost součástí skupiny LEO TRANSPORT N. V., jejímž majitelem je Leoš Novotný ml.

Nejmladší železniční dopravce se dne 13. listopadu 2014, kdy byl vypraven první spoj s cestujícími na trati Praha – Ostrava, stal novou konkurencí pro stávající České dráhy a RegioJet na této trati. Společnost se snaží poskytovat svým zákazníkům komfortní

služby, u nichž dochází k neustálé obměně a zdokonalování na základě jejich aktuálních potřeb. Na území České a Slovenské republiky spravuje celkem 18 vlakových spojů na tratích Praha – Staré Město u Uherského Hradiště, Praha – Bohumín, Praha – Bystřice a Praha – Košice. Soupravy je možno zachytit v devatenácti stanicích. Od listopadu 2014 je novinkou vzniklá kombinovaná linka Praha – Krakov, která nabízí přepravu vlakem do místa Bohumín a následný přestup na autobusovou dopravu směřující do Krakova na jeden lístek.

Kompletní mapa provozovaných tratí společností LEO Express je k dispozici v příloze 3.

4.5 Komparace společností

Jak již bylo výše uvedeno, České dráhy si díky uzavřenému kontraktu s kraji České republiky drží monopolní postavení na většině regionálních železničních tratí. Existující bariéry znemožňují vstup nových společností na trh drážní dopravy a České dráhy se tak nemusí potýkat s žádnou konkurencí. Neexistence soupeřů jim dovoluje vlastní stanovení ceny a určení kvality či rozsah nabízených služeb. Pokud zákazník nemá jinou možnost dopravy, nezbyvá mu nic jiného, než produkty Českých drah a jejich ceny respektovat.

Díky smlouvám se státem na provozování vlaků jsou České dráhy dotovanou společností od státu. Výše dotace od Ministerstva dopravy se pohybuje okolo čtyři miliardy korun na rychlíkové spoje. Roku 2013 došlo na základě zákona č. 106/1999 Sb. poprvé ke zveřejnění konkrétní výše dotací na jednotlivé spoje, kdy byla uveřejněna čísla za rok 2010. Nejdražším dotovaným spojem a zároveň nejztrátovější rychlíkovou linkou se stal spoj na trase Ostrava – Krnov – Olomouc, na nichž stát doplácel celých 225 Kč/km. Na druhé místo se zařadila linka Praha – Rakovník s dotací 186 Kč/km. Naopak trasa Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko byla nejméně dotovaná. Dotace činily 2,50 Kč/km a v současné době se již nedotuje.

I přes velkou výhodu Český drah v podobě získávání dotací od státu se podařilo společností RegioJet a LEO Express vstoupit na železniční trh na regionální trati Praha – Olomouc – Ostrava. Obě organizace provozují na trati dopravu bez poskytnutí jakýchkoliv dotací od státu a staly se významnou konkurencí pro České dráhy, kterým bylo právo na přísun dotací na tuto trať rovněž odebráno. Zároveň všechny tři poskytovatelé drážní dopravy soutěží na dálkové trati Praha – Košice. Pro získání co nejvíce spokojených a

věrných zákazníků musejí neustále modernizovat své vlakové soupravy, inovovat nabízené služby a především stanovit optimální cenu, kterou je cestující ochoten za odpovídající kvalitu spoje akceptovat.

Pro přehledné srovnání společností České dráhy, RegioJet a LEO Express na trhu drážní dopravy, tedy jejich nabízených služeb, úroveň a kvalitu vlakových souprav, cen včetně cenových zvýhodnění, jsou zvoleny dvě fiktivní osoby cestující na regionální železniční trati.

První fiktivní osobou je 22letý student vysoké školy, který pravidelně cestuje na lince Praha – Ostrava a zpět. Student je vybrán z důvodu možnosti uplatnění studentských slev při cestování a pro zhodnocení využívání cenové diskriminace třetího stupně jednotlivými společnostmi. Určení konkrétní trasy je na základě existence konkurence pro České dráhy, která je na této trati nejvýraznější. Druhá osoba sloužící k porovnání je 50letý muž využívající stejnou trasu. Věk muže souvisí s analýzou cen bez cenového zvýhodnění. Volba trasy je stejná jako v případě studenta.

4.5.1 Regionální trasa Praha - Ostrava

Na trase směřující z Prahy hlavní nádraží na stanici Ostrava hlavní nádraží provozují vlakové spoje tři vybrané společnosti České dráhy, RegioJet a LEO Express, které jsou si vzájemnou konkurencí. Logickým cílem je získat co nejvíce spokojených zákazníků, kteří budou jejich služby využívat i nadále a zůstanou jim věrní.

Počet spojů

Následující tabulka je přehledem času odjezdu vybavovaných vlaků z Prahy, hl. n. a příjezdu do Ostravy, hl. n. včetně délky trvání jednotlivých spojů.

Tabulka 2: Spoje

České dráhy	Délka	RegioJet	Délka	LEO Express	Délka
6:19 - 9:52	3 h 33 min	5:48 - 9:16	3 h 28 min	6:06 - 9:19	3 h 13 min
6:35 - 9:45	3 h 10 min	7:48 - 11:16	3 h 28 min	8:02 - 11:26	3 h 24 min
7:39 - 10:45	3 h 6 min	9:48 - 13:16	3 h 28 min	9:02 - 12:33	3 h 31 min
8:19 - 11:48	3 h 29 min	11:48 - 15:16	3 h 28 min	10:02 - 3:35	3 h 33 min
9:39 - 12:45	3 h 6 min	13:48 - 17:16	3 h 28 min	14:35 - 7:54	3 h 19 min
10:19 -13:48	3 h 29 min	15:48 - 19:16	3 h 28 min	16:06 -19:26	3 h 20 min
11:39 -14:45	3 h 6 min	16:48 - 20:16	3 h 28 min	18:35 -22:09	3 h 34min
12:19 -15:48	3 h 29 min	17:48 - 21:16	3 h 28 min	x	x
13:39 -16:45	3 h 6 min	19:48 - 23:16	3 h 28 min	x	x
14:19 -17:48	3 h 29 min	x	x	x	x
15:39 -18:45	3 h 6 min	x	x	x	x
16:19 -19:52	3 h 33 min	x	x	x	x
16:39 -19:48	3 h 9 min	x	x	x	x
17:39 -20:45	3 h 6 min	x	x	x	x
18:19 -21:53	3 h 34 min	x	x	x	x
19:39 -22:45	3 h 6 min	x	x	x	x
22:01 - 1:48	3 h 47 min	x	x	x	x
23:08 - 2:53	3 h 45 min	x	x	x	x

Zdroj: vlastní zpracování; ČD, 2015, RegioJet, 2015, LEO Express, 2015

Z hlediska frekvence spojů z předchozí tabulky jednoznačně vyplývá, že České dráhy vybavují nejvíce spojů z Prahy do cílového města Ostravy. Vlaky z hlavního nádraží odjíždějí téměř každých čtyřicet minut. Přesně o polovinu méně spojů na trati zabezpečuje RegioJet. Jeho první vlak vyjíždí z Prahy v 5:48 a vlaky následující jsou vypravovány v pravidelném intervalu po dvou hodinách až do 19:48, kdy stanici opouští poslední spoj. LEO Express má ve svém jízdním řádu celkem sedm spojů denně směřujících do Ostravy. Cestující se se společností mohou vydat na cestu nejdříve v 6:06 a nejpozději v 18:35. V případě, že cestující nechtějí čekat na spoj příliš dlouho, jsou pro ně České dráhy jasnou volbou. Z důvodu počtu osmnácti vyslaných spojů za den je společnost nejatraktivnější a řadí se na první místo. Na druhém místě ji následuje RegioJet a na posledním místě se nachází LEO Express, který provozuje na trati nejméně spojů.

Pro cestující není podstatná pouze kvantita denních spojů, ale mnohdy je rozhodujícím ukazatelem pro výběr i jeho délka trvání. Délka cesty se společností České dráhy se pohybuje od 3 hodin 6 minut až do 3 hodin 47 minut, záleží na druhu spojení. Průměrný čas získaný z délky trvání všech denních spojů je 3 hodiny a 21 minut. Obdobně rozdílná je délka linek vybavovaných spol. LEO Express. Nejkratší doba cesty jsou 3

hodiny 13 minut a naopak nejdelší dráha trvá 3 hodiny 34 minut. Tři hodiny a 25 minut je průměrný čas ze všech linek na trati. Veškeré spoje RegioJet jsou na dané trase v cíli za 3 hodiny a 28 minut. První místo při zastihnutí nejkratšího spoje na trati přísluší s časem 3 hodiny a 6 minut Českým drahám, které zaručují nejrychlejší přepravu z Prahy do Ostravy. Vymezit společnosti na druhém a třetím místě nelze s úplnou přesností. Pokud by pořadí bylo určeno na základě průměrných časů, pak by se na druhé místo zařadil LEO Express a za ním by následoval RegioJet.

Vybavenost soupravy

Při volbě dopravce je důležitým aspektem pro rozhodování také komfort při přepravě. Pasažéři mnohdy přihlíží ke službám zajišťovaným ve vlakových soupravách. Oceňují, že se na železničním trhu pohybují společnosti, pro něž je zákazník na prvním místě. Za zakoupenou jízdenku požadují nejen přepravu z místa do místa, ale zejména ceně odpovídající vybavení vlakové soupravy a možnost využít služby navíc.

V rámci regionální dopravy na trase Praha - Ostrava vybavují České dráhy celkem šest druhů vlakových souprav ukrytých pod značkami Ex, EC, IC, SC, EN a R. Jaký vlak očekávat na trati prozrazuje jízdní řád, kde je u každého spoje pomocí předchozích značek určen jeho druh. Co si pod jednotlivými zkratkami představit objasňují následující vysvětlivky s popisky vybraných kategorií vlaků (České dráhy, 2015):

Ex = Expres, vlak pro přepravu cestujících v rámci České republiky i zahraničí na dlouhé vzdálenosti zastavující výhradně jen v nejdůležitějších stanicích. V některých soupravách kategorie expres se objevují restaurační vozy či je poskytováno občerstvení formou roznáškové služby, které ovšem není zahrnuto v ceně jízdenky. Expres nabízí vagony 1. i 2. třídy.

EC = EuroCity. Kategorie určená pro komfortní cestování na dlouhé vzdálenosti a zejména do zahraničí, rozlišuje vozy 1. a 2. třídy a ve vlaku jsou zařazeny restaurační vozy. Zákazník má možnost dopředu rezervovat svá místa.

IC = InterCity, vlakové soupravy InterCity jsou obdobné kategorii Expres. Slouží pro pohodlnou přepravu pasažérů na dlouhých cestách po České republice i v cizině a zastávky jsou naplánované pouze ve vybraných stanicích. Lze využít vozy 1. a 2. třídy, vozy restaurační a rezervaci místenek.

SC = SuperCity neboli pendolino je vybavováno na dlouhých tratích regionálních i mezinárodních. A stejně jako InterCity a Expres lze nastoupit a vystoupit jen v nejvýznamnějších stanicích. Vlaková souprava je vždy složena z šesti vozů, z pěti vozů 2. třídy a jednoho vozu 1. třídy, konkrétně ve třetím voze se nachází bistro. Občerstvení je v pendolinu podáváno prostřednictvím roznáškové služby a pasažérům v 1. třídě je poskytováno zdarma. Dále je cestujícím k dispozici vždy vyklápěcí či rozkládací stolek podle zakoupené místenky. Zakoupená jízdenka, kterou je nutno rezervovat dopředu, zaručuje moderní velkoprostorové vozy, systém naklápění skříní ve vozu a jejich tichý provoz, aby nedocházelo ke vzniku hluku a rušení ostatních cestujících. V ceně lístku je dále zahrnut internet, klimatizace, individuální osvětlení, polohovatelná sedadla, elektricky stahovatelné rolety, možnost uložení rozměrnějších zavazadel, prostor pro přepravu jízdních kol a kočárků, WC včetně přebalovacího pultu, 230 V elektrickou přípojku, denní tisk.

Zkratka EN = EuroNight označuje vlaky určené pro noční cestování na vzdálených trasách. V případě zájmu o lůžkový či lehátkový vůz je nutno zaplatit příplatek. Obsahuje vozy 1. i 2. třídy a občerstvení je poskytováno také za příplatek.

R = Rychlík je poslední z kategorií stanovenou pro cestování po celé České republice na dlouhých tratích. Z důvodu zaručení rychlé přepravy souprava staví jen ve vybraných městech. Rychlík může zahrnovat poskytování občerstvení prostřednictvím roznáškové služby či v restauračním voze, které ale není zahrnuté v ceně jízdenky.

Veškeré kategorie vlakových souprav Českých drah rozlišují cestování v 1. komfortní nebo 2. třídě standardní. Zakoupení jízdenky do 1. třídy zaručuje větší pohodlí a prostor, tedy pohodlnější sedadla, potřebný prostor na nohy, denní tisk a neperlivou vodu zdarma. Při využití vlaků SuperCity je denní tisk a neperlivá voda i v ceně jízdenky do 2. třídy a 1. třída navíc obsahuje bonusové občerstvení.

Z předchozího výčtu kategorií vlaků, se kterými je možno se setkat na zvolené trati Praha - Ostrava od společnosti České dráhy, je pro pasažéra z hlediska nadstandardních služeb nejvýhodnější cestovat vlaky SuperCity. V ceně jízdenky je oproti ostatním druhům vlakových souprav zahrnuto nejvíce služeb, díky nimž je cesta pro zákazníka pohodlnější a rychleji utíká. České dráhy nabízejí po připojení k jejich síti informační a zábavní palubní portál, kde lze využít jak vnitřní síť vlaku, tak i internet.

RegioJet aktuálně disponuje s 96 moderními klimatizovanými vozy, jenž jsou konstruovány pro maximální rychlost 200 km/hod a zaručují nejrychlejší přesun do cílového města. Dále se na železničních tratích společnost pohybuje prostřednictvím vozu RegioJet ASTRA, který je výjimečný pro svou kombinaci tří materiálů - dřeva, skla a nerez a je prvním železničním vozem v Evropě, v němž zákazník na svých cestách může využít zabudované dotykové obrazovky s multimediálním systémem přímo v kožených sedačkách.

Pro regionální dopravu jsou sestavovány soupravy složené z osmi vozů, které jsou rozlišeny pomocí názvů Standard, Relax, Business a restaurační vůz.

Standard označuje klasické vozy rozdělené vždy do kupé po šesti osobách obsahující kožené či plyšové polohovatelné sedačky s podhlavníky a pro pasažéra možnost použít 230V zásuvku. Při volbě standardních jízdenek je možnost vybrat si mezi třemi druhy kupé - klasickým, dětským a tichým. Součástí dětských kupé je menší herna s malými koženými kostičkami, kde mohou sedět děti a sledovat dětské pořady v TV nebo si hrát s hračkami pro rychlejší uplynutí cesty. Kupé je určeno pro rodiče s dětmi v rozmezí od 2 do 6 let. Tiché kupé slouží pro cestující, kteří mají rádi svůj klid a chtějí si na cestě odpočinout. Je zde proto omezeno používat některá zařízení, jež by mohla spolucestující vyrušovat. Jedná se např. o mobilní telefony, hlasitý poslech hudby či sledování filmů. Rezervovat si tiché kupé je možno od 15 let. Standardní jízdenky lze rezervovat i ve speciálně vybavených vozech Internet Café. V ceně jízdenky je zahrnut velký prostor vhodný pro práci či studium se zesíleným signálem pro bezplatné připojení Wi-Fi internetu, místo u pevného počítače se zabudovaným internetem a tiskárnou, televizní obrazovku. Vůz Internet Café je označen symbolem @. Ve vlacích pokračující z Ostravy dále do Košic je zařazen i restaurační vůz. Pasažérům jsou podávána teplá i studená jídla a nápoje, tedy polévky, hlavní jídla, saláty nebo panini. Cena jídla není zahrnuta v ceně jízdenky a je stanovena v aktuální nabídce. Zakoupení jízdenky ve třídě Standard znamená získání zdarma denního tisku a časopisů, balené vody Rajec, italské kávy, Žlutého časopisu skupiny STUDENT AGENCY či sluchátek k zapůjčení. Pasažéři mohou dále využít zábavní portál, kde lze sledovat filmy, poslouchat hudbu, číst knihy, časopisy nebo hrát hry. V neposlední řadě je pro cestující nastupující v Praze nebo Ostravě připraven 100% jablečný mošt, americká káva a čaj z čerstvé máty.

Zvolení dražšího cestovního tarifu Relax zaručuje otevřený prostor připomínající leteckou přepravu a zaplacení vyšší ceny znamená možnost rezervace samostatného místa a především komfortnější kožené sedačky včetně velkých stolků pro práci i zábavu. K dispozici jsou i stejně jako ve Standardu 230V zásuvky. Stejný jako u tarifu Standard je i výčet služeb zahrnutý v ceně jízdenky.

Posledním a zároveň nejluxusnějším tarifem pro cestování drážní dopravou se společností RegioJet je Business. S vyšší zaplacenou cenou za jízdenku souvisí i větší pohodlí při přepravě. Vozy s označením Business jsou rozděleny do velmi prostorných kupé pro čtyři osoby. Každý cestující má místo na polohovatelné kožené sedačce s podhlavníkem, vlastní 230 V zásuvkou a samostatným stolem. K dispozici jsou opět tiché kupé a restaurační vozy. V rámci Business jízdenky jsou oproti ostatním cenovým tarifům nabízeny navíc ekonomické noviny a časopisy, kvalitní čaje Exalis a 100% pomerančový džus s dužinou.

Všechny vlakové soupravy jsou sjednoceny do žluté barvy a při zvolení jakéhokoliv tarifu RegioJet má pasažér po celou dobu zajištěné Wi-Fi připojení.

Třetí srovnávaná společnost LEO Express zabezpečuje pět zcela nových elektrických vlakových jednotek, které jsou nízkopodlažní a plně klimatizované. Předností vlakových souprav je hliníková, lehká a vysoce odolná konstrukce včetně bezpečného brzdného systému. Interiér vozů je přizpůsoben dálkové dopravě. Díky konstrukci z hliníku je hmotnost souprav LEO Express až o polovinu menší než u tradičních vlakových vozů, což má za důsledek nižší spotřebu energie a současně o polovinu nižší náklady na provoz na železničních tratích. Nejvyšší dostupná rychlost vlaků je 160 km/hod,

Vlaky jsou složeny z pěti vagonů a v každém z nich se nachází 237 míst, včetně dvou míst pro invalidní vozíky a pěti míst pro kočárky. Místa ve vagonu jsou rozděleny podle cestovních tříd Economy, Business, Premium.

Economy je základní, tedy nejlevnější třídou, kterou lze nalézt ve vozech a zaujímá celkem 212 míst, z nichž čtyři jsou sklopná. Je kompromisem mezi evropskými standardy kvality a cenou. Sedačka jsou polohovatelná se sklopným jídelním stolem, hlavovou, loketní a podnožní opěrkou. Stahovací rolety je možno upravit dle potřeb zákazníka. Cestující mohou v ceně jízdenky využít Wi-Fi připojení, přístup do intranetu a zábavně

informačního portálu, díky němuž je cesta zábavnější a příjemnější. Obsahuje hudbu, filmy, aktuální zprávy a záběry z čelní kamery, která zaznamenává průběh celé cesty. V případě potřeby napájení je k dispozici elektrická zásuvka. Další výhodou je aktuální denní tisk, časopisy, časopis čtvrtletně vydávaný spol. LEO Express a zapůjčení sluchátek zdarma. Na palubě se nachází i společenské a vědomostní hry, které mohou pasažéři během cesty hrát. Pro cestující s dětmi jsou připraveny tzv. dětské balíčky s omalovánkami a pastelkami. V každém voze je po celou dobu trvání cesty přichystán školený personál, který je ochoten vždy pomoci.

Prostřední cestovní třída Business je dražší, ale zároveň v ceně zahrnuje více výhod. V každém voze je pro ni vyhrazeno 19 míst. Sedadla jsou pro větší komfortnost navržena z kůže a se zakoupením jízdenky je spjato i speciální místo pro uložení nadměrnějších zavazadel. Poskytované služby jsou stejné jako u předchozí třídy Economy, ale navíc má pasažér větší výběr z aktuálních denních časopisů a novin. Během cesty je mu podáván jeden studený, jeden teplý nápoj a dezert či bageta zdarma. Je zde i možnost zakoupit si za zvýhodněnou cenu 80,- Kč tříhodové Premium menu.

Poslední nabízenou cestovní třídou při cestování s LEO Express je třída Premium. Nejdražší a nejluxusnější třídou může v každém voze cestovat pouze šest osob. Výhodou jsou kožená elektronicky polohovatelná sedadla, která lze upravit až do spací polohy, a větší prostor v okolí sedadla. Součástí zakoupené místenky je i deka na přikrytí a čtecí lampička. Nadstandard je pocíťován i z hlediska výčtu služeb. Cestujícím je obdobně jako u třídy Business podáván teplý a studený nápoj, dezert či bageta zdarma. Navíc je v ceně i tříhodové Premium menu a neomezená konzumace nealkoholických nápojů.

Neustálá modernizace vybavení vlakových souprav je po výši ceny druhým nástrojem konkurenčního boje. Po ztrátě monopolního postavení na regionální trati Praha - Ostrava začaly České dráhy s okamžitým vylepšením svých vlaků, aby v nově vzniklé konkurenci obstály a přesvědčily své zákazníky cestovat právě s nimi. Jejich vlak kategorie SuperCity pendolino je v současné době schopen plně se potýkat s nasazenými vlaky od zbylých dvou společností. Z hlediska výše uvedeného výčtu vybavení a služeb jednotlivých poskytovatelů železniční dopravy nelze jednoznačně určit, který z nich nabízí služby nejlepší. Všichni se snaží o zabezpečení nejpohodlnějších sedadel a prostoru okolo nich, Wi-Fi připojení, studených nápojů, denního tisku a mnoho dalšího. Důležité je

nezaostat a na základě zjišťování potřeb zákazníků služby neustále inovovat. Jelikož jsou u Českých drah, RegioJetu a LEO Expressu velmi podobné, záleží jen na samotném pasažérovi, s jakou společností se rozhodne vydat na cestu.

Cena jízdenky

Jak je již výše popsáno, pro objektivní cenové srovnání vybraných společností jsou zvoleny dvě fiktivní osoby, u nichž bude porovnáváno, se kterým poskytovatelem je výhodnější vydat se na cestu. U obou osob je nejprve stanovena výše jízdního na základně jednorázového cestování, poté je bráno v potaz, že se na regionální trase pohybují pravidelně, tudíž je zjišťována i možnost uplatnění cenového zvýhodnění za pravidelné využívání služeb společností.

První srovnání je tedy provedeno u 22letého studenta na trase Praha - Ostrava se zakoupením zpětné jízdenky. Student vlastní žakovské průkazy s razítkem školy a jednotlivých společností. Potvrzení u Českých drah činí 50,- Kč, RegioJetu a LEO Expressu 40,- Kč. Potřebuje se do cílového města dostat nejpozději mezi 11. a 12. hodinou ranní.

Z jízdního řádu České dráhy nejlépe hodině příjezdu odpovídá vlakové spojení s časem odjezdu z Prahy v 7:39 a délkou trvání spoje 3 hodiny a 6 minut. Jedná se tedy o nejrychlejší spojení mezi městy a kategorií vlaku SuperCity pendolino. Aby mohl na trase uplatnit žakovský průkaz, nemůže cestovat 1. třídou, na níž se cenové zvýhodnění nevztahuje. Průkaz také nelze využít v měsících červenec a srpen. Při kalkulaci ceny je zohledněn nákup jízdenky včetně zpáteční cesty ve stejný den. Cesta z Prahy do Ostravy je vzdálená 356 km.

Tabulka 3: Regionální studentské jízdné České dráhy

Druh jízdenky	Cena	Rezervace	Celková cena
Klasická jízdenka	549,-	35,-	584,-
Akční jízdenka	442,-	35,-	477,-
Celodenní jízdenka	550,-	35,-	585,-

Zdroj: vlastní zpracování; ČD, 2015

Student se při cestování s Českými drahami může rozhodnout mezi třemi variantami jízdného uvedenými v tabulce 3. Při zvolení jakékoliv varianty musí student počítat s povinností rezervovat si své místo ve vlaku. Cena rezervace se pohybuje od 0 do 200,- a mění se v závislosti na času nákupu jízdenky, datu jízdy, vybraném vlaku a

obsazenosti spoje. Nejčastěji se pohybuje ve výši 35,- Kč. Výše klasické jízdenky je stanovena na základě tarifních kilometrů dle ceníku, v ceně je zohledněn žakovský průkaz i zakoupení zpáteční jízdenky a činí 549,- Kč. Druhou z možností je pořízení akční jízdenky na dané trati, která závisí na vyhlášení akce a ceny se tak mohou při jednotlivých akcích měnit. Je možno ji zakoupit pouze do vyprodání předem stanoveného počtu jízdének na vyhlášenou akci a den, cestující ovšem počet dopředu neznají. Nyní je cena akční jízdenky pro držitele žakovského průkazu ve věku 15 - 26 let na trase Praha - Ostrava a zpět stanovena na částku 442,- Kč. Poslední variantou je využití celodenní jízdenky, s níž může jeden pasažér cestovat po celý den 2. třídou veškerými kategoriemi vlaků Českých drah a smluvních dopravců GW Train Regio, a.s. a Vogtlandbahn GmbH na území České republiky. Její cena je 550,- Kč na den a není závislá na věku cestujícího.

Z výčtu jízdného Českých drah je pro student nejvýhodnější zakoupit akční jízdenku, která ho včetně rezervace vyjde na 477,- Kč. Pokud již není k dispozici nejlevnější varianta, může zvolit klasickou jízdenku za 584,- Kč nebo celodenní jízdenku o pouhou jednu korunu dražší, kterou lze uplatnit i na jiné spoje během dne.

Nevýhodou cestování s Českými drahami je pro studenta jako držitele žakovského průkazu na regionální trati nemožnost uplatnit cenové zvýhodnění v 1. třídě. Jestliže by měl zájem o nadstandardní služby spojené se zakoupením jízdenky do 1. třídy, musel by si výrazněji připlatit. Obyčejná zpáteční jízdenka v 1. třídě stojí 1 191,- Kč a rezervace místenky se pohybuje v rozmezí 100 - 200,- Kč.

V dalším příkladu je předpokládáno, že student jezdí se společností pravidelně, a proto si pořídil její In Kart, aby mohl využívat plně všechny výhody a cestování ho vyšlo co nejlevněji.

Plastová čipová In Karta je určena pro stálé zákazníky a přináší jim řadu výhod. Slouží pro nahrání zvolené slevy prostřednictvím příslušné aplikace na tři měsíce, jeden či tři roky. Zakoupit lze pět různých slev. IN 25 je doporučována zejména žákům, studentům a držitelům průkazů ZTP a ZTP/P, jenž pravidelně dojíždějí do školy nebo zaměstnání. Jedná se o slevu ve výši 25% na jednosměrné, zpáteční, traťové jízdenky, zahraniční jízdenky, Včasné jízdenky Česko a Akční jízdenky. Druhá sleva IN 50 je určena pro mladé osoby ve věku 15 - 26 let a dospělé osoby. V ceně je 50% sleva na jednosměrné, zpáteční a traťové jízdenky 15+, 25% sleva na žakovské traťové jízdenky, zahraniční a cenově

zvýhodněné jízdenky. Pro komfortnější cestování je vhodné nahrání aplikace IN 100, která bez jakýchkoliv jízdních dokladů zabezpečuje neomezené cestování ve všech vozech 2. třídy, bezplatnou přepravu jednoho zavazadla a psa. Variantou slevy IN 100 je IN Business pro firemní zákazníky. Karta není vydána na konkrétní jméno, ale na firmu a je přenosná. Poslední z možných aplikací je IN Senior pro cestující nad 70 let. Senioři nemusejí v rámci osobních a spěšných vlaků pořizovat žádné další jízdní doklady a při přepravě rychlíky a vlaky vyšší kvality je jim zaručena sleva ve výši 50% na obyčejné, zpáteční, traťové, zahraniční a cenově zvýhodněné jízdenky. In Karta také funguje na bázi elektronické peněženky, s níž lze po předchozím dobítí peněz nakupovat jízdenky v automatu u bezhotovostní pokladny. Cena se liší na věku cestujícího a době platnosti. Přehled cen je uveden v příloze 4.

Tabulka 4: Regionální studentské jízdné s IN Kartou ČD

Druh jízdenky	Cena	Rezervace	Celková cena
Akční IN 25	390,-	35,-	425,-
IN 25	482,-	35,-	517,-
IN 50	442,-	35,-	477,-

Zdroj: vlastní zpracování; ČD, 2015

Vzhledem k pořizovací ceně aplikace se pro pravidelné cestování studenta 2. třídou vyplatí první dvě výše zmíněné varianty IN 25 a IN 50. Investice do programu IN 100 je vzhledem k cenové výši příliš finančně náročná. Kdyby se student rozhodl investovat do aplikace IN 25, měl by na výběr mezi dvěma jízdenkami: akční a klasickou s uplatněním In Karty. Pokud by byla k dispozici Akční jízdenka IN 25 zpáteční a nebyl již vyprodán její maximální možný počet, vyšla by studenta cesta včetně rezervace na 425,- Kč. V případě neexistence možnosti ji zakoupit je s programem nabízena klasická jízdenka v celkové hodnotě 517,- Kč. S nahráním aplikace IN 50, která je poměrně dražší, zakoupí student jízdenku za 477,- Kč. Pro pravidelné cestování s Českými drahami je výhodné zakoupení In Karty. I přes prvotní výši investice do pořízení karty, se při poskytovaných slevách na jízdné vyplatí její zakoupení. Cena jízdenky je nižší než při cestování bez ní, a proto se peníze potřebné na nahrání zvolené aplikace během jejího využívání rozhodně vrátí.

V momentě, kdy by chtěl cestovat 1. třídou, na jízdenku by si musel přichystat více peněz. S programem IN 25 a žákovským průkazem je cena jízdenky 893,- Kč, s rezervací v nejnižší hodnotě 100,- Kč celkově 993,- Kč. Nahráním aplikace IN 50 a s ním i získání

větší slevy je při předložení žákovského průkazu pořízena jízdenka včetně rezervace za 696,- Kč.

Student se také může rozhodnout pro společnost RegioJet, kde by jemu požadovanému času příjezdu do Ostravy nejlépe vyhovoval spoj v 7:48, který je zde v 11 hodin a 16 minut a pokračuje dále do Košic. Stanovení celkové ceny jízdenky tam i zpět není závislé na zakoupení jízdného pro zpáteční cestu. Jedná se o dvě samostatné jednosměrné jízdenky, jejichž cena je stanovena ve stejné výši. Následující tabulka 6 zobrazuje cenu jedné jednosměrné jízdenky v jednotlivých kategoriích vozu.

Tabulka 5: Regionální studentské jízdné RegioJet

Kategorie	Cena
Standard	104,- / 101,-
Relax	162,- / 159,-
Business	265,- / 261,-

Zdroj: vlastní zpracování; RegioJet, 2015

Jak již bylo zmíněno, při cestování jsou k výběru tři kategorie. Předložení žákovského průkazu znamená slevu 45% z celkové výše jízdenky u kategorií Standard a Relax. Zakoupení zpáteční jízdenky není nijak cenově zvýhodňováno. Cestování kategorií Standard tam i zpět vyjde studenta na 208,- Kč, kategorií Relax na 324,- Kč a za nejkomfortnější variantu Business zaplatí 530,- Kč.

Při pravidelném cestování se společností je zde možnost Kreditové jízdenky, která slouží pro pohodlný nákup jízdenky přes SMS či prostřednictvím webových stránek. Počet rezervací je omezen výší kreditu na jízdence. Vlastník Kreditové jízdenky zakoupí jízdenky levněji než běžný cestující. Cílem je získat si věrnost zákazníků. Při jejím zřízení by student mohl cestovat za ceny uvedené za lomítkem. Je uvažováno zakoupení i zpáteční jízdenky, tedy v kategorii Standard za 202,- Kč, Relax 318,- Kč a Business za 522,- Kč.

Zvolit RegioJet je pro studenta výhodnější z důvodu velké slevy na základě žákovského průkazu a bezplatné rezervace místa ve vlaku. Výběr prvních dvou kategorií je levnější volbou než doprava s Českými drahami.

U třetí společnosti LEO Express je vyhovující spoj jedoucí v 8:02 a časem příjezdu do cílového města Ostravy v 11:26. Cena jízdenky se u společnosti odvíjí od vybrané třídy. Předložení žákovského průkazu je zvýhodňováno pouze při zvolení cestovní třídy

Economy. U zbylých dvou tříd není akceptováno a student musí cestovat bez cenového zvýhodnění. Cena jízdenky se může měnit v závislosti na obsazenosti spoje a času zakoupení. Na vybrané jízdenky může být vyhlášena Akční cena.

Tabulka 6: Regionální studentské jízdné LEO Express

Kategorie	Cena
Economy	209,- / 167,-
Business	559,-
Premium	759,-

Zdroj: vlastní zpracování; LEO Express, 2015

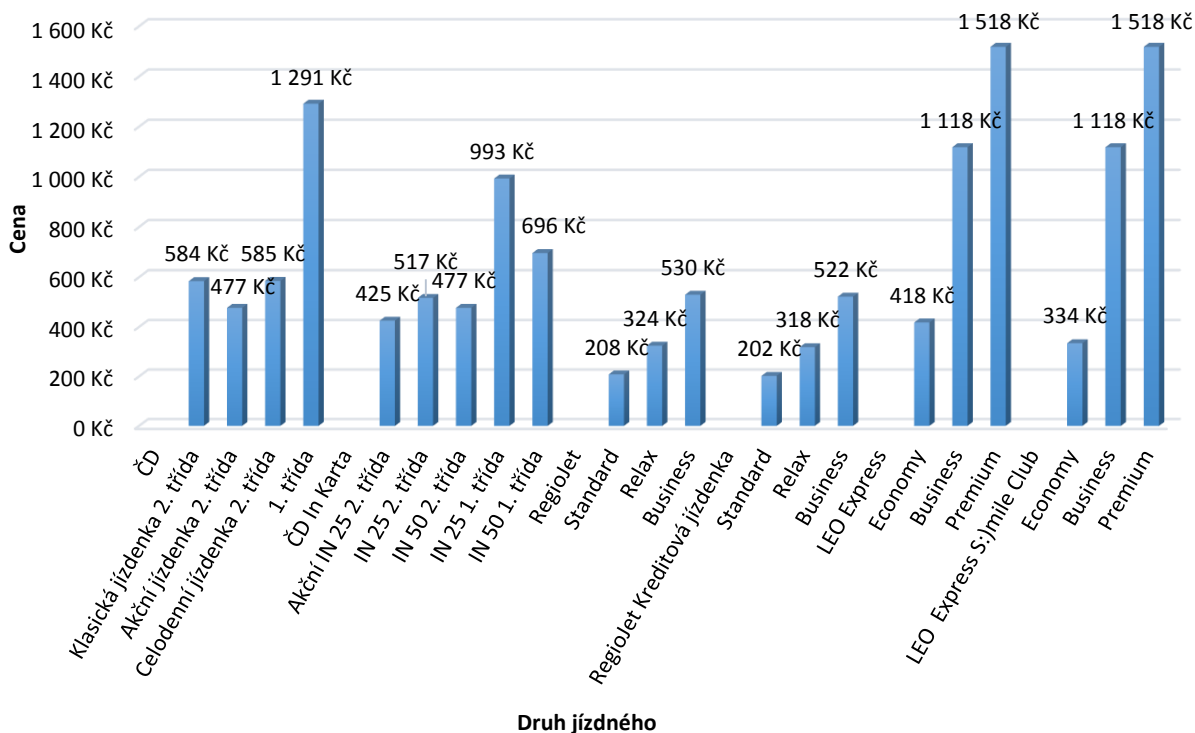
Nejnižší cena je u využití cestovní třídy Economy, kde po předložení žákovského průkazu s potvrzením LEO Expressu je na jízdné uvalena sleva ve výši 25%. Obdobně jako u RegioJetu nemá zakoupení zpáteční jízdenky žádný vliv na stanovení její ceny a musí být pořízeny dvě jednosměrné jízdenky, proto cenová výše jízdného u nejlevnější třídy je 418,-Kč. Luxusnější třídy, kde nelze uplatnit žákovský průkaz, jsou již cenově náročnější. Business jízdenka tam a zpět vyjde na 1 118,- Kč a cestování nejkomfortnější třídou Premium stojí 1 518,- Kč.

V momentě, kdy student využívá služby pravidelně, nabízí mu LEO Express další cenové zvýhodnění. Po registraci do programu S:)mile Club je zákazníkovi vydána karta, na níž nakupováním jízdenek sbírá body, které lze později směnit za kredit, tj. peníze na nákup jízdenek. Po předložení karty je držiteli automaticky poskytnuta sleva 20% na jízdenky ve třídě Economy a 40% na jízdenky pro vlastníka žákovského průkazu. Mezi další výhody se řadí kofola ke každé jízdence zdarma, rychlejší odbavení na pokladně či bodový bonus při dobití kreditu.

Držení karty S:)mile Club ovlivňuje pouze cestování Economy třídou, ceny jízdenek u Business a Premium zůstávají nezměněny. Pro studenta znamená karta kombinace 20% slevy na jízdenky v kategorii Economy a 20% slevy držitele žákovského průkazu. Výše jednosměrné jízdenky uvedená v tabulce 6 za lomítkem činí 167,- Kč, tedy při zpátečním cestování vyjde jízda celkem na 334,- Kč.

Pro přehlednější srovnání a rekapitulaci studentského jízdného na regionální trase Praha - Ostrava a zpět slouží graf 10.

Graf 10: Regionální studentské jízdné Praha - Ostrava



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu 10 lze jednoznačně vyčíst, se kterou společností na trhu drážní dopravy se vyplatí studentovi cestovat. Při dojíždění do školy disponuje se žakovským průkazem a záleží jen na něm, od kterého poskytovatele si ho nechá za předem známý poplatek potvrdit. Pokud mu vyhovují časy RegioJetu a spokojí se s cestovní kategorií Standard, tedy kategorií základní, rozhodně by měl využít služby tohoto dopravce. Cena dvou jednosměrných jízdenek včetně cenového zvýhodnění se zde pohybuje na nejnižší možné hranici a zbylé společnosti jí nemohou konkurovat. Z celkového přehledu lze říci, že ceny společnosti České dráhy jsou z hlediska zakoupení jízdenky do klasické třídy výrazně vyšší než u jejích konkurentů. Nevýhodou při cestování vlakem SuperCity je i nutnost rezervace místa, které je však ve většině případů zpoplatněno. Pravidelné využívání služeb cenově zvýhodňují všechny tři srovnávané společnosti, ovšem zřízení karty a nahrání aplikace je u ČD zpoplatněno, kdežto LEO Express a RegioJet ho nabízí zdarma. I po využití karet je pro studenta stále nejvýhodnější cestovní kategorie Standard u RegioJetu, jejíž ceně snížené ještě o 6,- Kč se žádná jiná společnost nevyrovná.

Druhé cenové srovnání je provedeno u 50ti letého muže opět na konkurenční trase Praha - Ostrava. S věkem muže souvisí nemožnost uplatnit jakékoliv cenové zvýhodnění, tedy nejedná se zde o žádnou z cenových diskriminací. Cena jízdenky může být levnější pouze v případě pořízení některé z karet společností pro pravidelné zákazníky. Z důvodu objektivního srovnání jízdenek s cenovou diskriminací třetího stupně, jak tomu bylo u studenta, a jízdenek za plnou cenu jsou předpokládány stejné časy a druhy vlakových souprav pro cestování mezi zvolenými městy.

Jak již bylo řečeno, České dráhy umožňují cestování 1. či 2. třídou, jímž logicky odpovídají i výše jízdenek. Je tedy uvažováno využití vlaku SuperCity pendolino a zakoupení zpáteční jízdenky.

Tabulka 7: Regionální jízdné ČD

Druh jízdenky	Cena	Rezervace	Celková cena
Klasická jízdenka	916,-	35,-	951,-
Akční jízdenka	590,-	35,-	625,-
Celodenní jízdenka	550,-	35,-	585,-
1. třída	1 191,-	100,-	1 291,-

Zdroj: vlastní zpracování; ČD, 2015

Dle tarifních kilometrů, kdy jsou města vzdálena 356 km, lze zakoupit klasickou jízdenku do 2. třídy. Její cena 916,- Kč musí být navýšena o nutnost rezervace místa ve vlaku a vyšplhá se na celkovou výši 951,- Kč. Druhou z možností je cestování 2. třídou s Akční jízdenkou, která ale je, jak již bylo zmíněno, omezena maximální počtem a nemusí být vždy k dispozici. V současné době je základní jízdné v rámci Akční jízdenky oceněno na 590,- Kč a při započtení rezervace činí 625,- Kč. Poslední a zároveň nejvýhodnější jízdenkou do 2. třídy je zakoupení celodenní jízdenky. Muž s ní může cestovat celý den ve všech vozech 2. třídy v rámci České republiky a včetně rezervace za ni zaplatí 585,- Kč. Pokud mu záleží na ceně jízdenky a chce se dopravovat co nejlevněji, pak by měl s ČD jednoznačně zvolit právě celodenní jízdenku. Na trati lze využít rovněž i 1. třídu, kde je již dražší i místenka. Jízdné tak vyjde muže na 1 291,- Kč.

Obdobně jako u studenta při pravidelném využívání služeb ČD existuje pro muže možnost zřízení In Karty a nahrání vybrané aplikace. Výčet jednotlivých aplikací, jejich výhody pro pasažéry a pořizovací ceny jsou uvedeny výše v práci.

Tabulka 8: Regionální jízdné s In Kartou ČD

Druh jízdenky	Cena	Rezervace	Celková cena
Akční IN 25	520,-	35,-	555,-
IN 50	442,-	35,-	477,-
IN 25 1. třída	893,-	100,-	993,-
IN 50 1. třída	596,-	100,-	696,-

Zdroj: vlastní zpracování; ČD, 2015

Nahrání aplikace IN 25 na In Kartě zaručuje muži zakoupení Akční jízdenky za celkovou cenu 555,- Kč a oproti nejlevnější variantě bez vlastnictví In Karty celodenní jízdence je včetně rezervace o 30,- levnější. Ještě větší slevu lze získat s programem IN 50, kdy cena zpáteční jízdenky činí 477,- Kč a je o celých 108,- Kč levnější než celodenní jízdenka do 2. třídy. Ze srovnání cen bez a při pořízení věrnostní In Karty lze usoudit, že Českým drahám záleží na zákaznících a pravidelné zvolení jich jako dopravce po železničních tratích dokáží ocenit. Držení karty je zohledňováno taktéž ve vozech 1. třídy, kdy se ceny jízdenek včetně místenek vyšplhají na 993,- Kč s IN 25 a 696,- Kč s IN 50. Jestliže fiktivnímu muži záleží na pohodlí při přepravě a chce cestovat 1. třídou, měl by investovat do aplikace IN 50, která mu vzápětí zajistí nejlevnější možné cestování nejkomfortnější třídou.

Výše regionálního jízdného u RegioJetu není závislá na zakoupení zpáteční jízdenky, protože není nikterak cenově zvýhodňována. Muž musí zakoupit dvě samostatné jednosměrné jízdenky pro dospělého, jelikož nemá nárok na žádné slevy.

Tabulka 9: Regionální jízdné RegioJet

Kategorie	Cena
Standard	190,- / 185,-
Relax	295,- / 290,-
Business	354,- / 349,-

Zdroj: vlastní zpracování; RegioJet, 2015

Tabulka 9 zobrazuje ceny za jednu jednosměrnou jízdenku v nabízených kategoriích. Fiktivní muž chce cestovat tam i zpět, tudíž potřebuje zakoupit dvě jízdenky. Nejlevnější kategorií na výběr je Standard, s níž vyjde cesta na 380,- Kč. Prostřední kategorie Relax, která už zahrnuje více služeb, stojí na trase 590,- Kč. Jízdenka v poslední a logicky nejdražší kategorii Business přijde na 354,- Kč, tedy muž by při přesunu z Prahy do Ostravy a zpět zaplatil 708,- Kč.

Zvýhodněné ceny za lomítkem v tabulce 9 jsou určeny pro věrné zákazníky, tedy držitele Kreditních jízdenek RegioJet. U všech kategorií je cena jedné jízdenky levnější o 5,- Kč, muž by pořídil jízdenky za 370,- Kč v kategorii Standard a za 580,- Kč v kategorii Relax. Jízdné v nejkomfortnější kategorii s Kreditní jízdenkou a celkovou slevou 10,- Kč činí 698,- Kč. Veškeré rezervace míst ve vlacích RegioJet jsou vyřizovány bezplatně.

Obdobně jako u předchozí společnosti je stanovováno jízdné pro muže u LEO Express. Na zpáteční jízdné nejsou poskytovány žádné slevy, a proto si muž rovněž musí poříditi dvě jednosměrné jízdenky. Věk muže 50 let nespadá do žádné ze skupin, jimž je poskytováno cenové zvýhodnění, proto jsou v tabulce uvedeny ceny jednosměrné jízdenky pro dospělého. Cena jízdenky se obdobně jako v prvním příkladu u studenta může měnit v závislosti na obsazenosti spoje, času nákupu jízdenky či vyhlášení Akční ceny a vybraný spoj.

Tabulka 10: Regionální jízdné LEO Express

Kategorie	Cena
Economy	279,- / 223,-
Business	559,-
Premium	759,-

Zdroj: vlastní zpracování; LEO Express, 2015

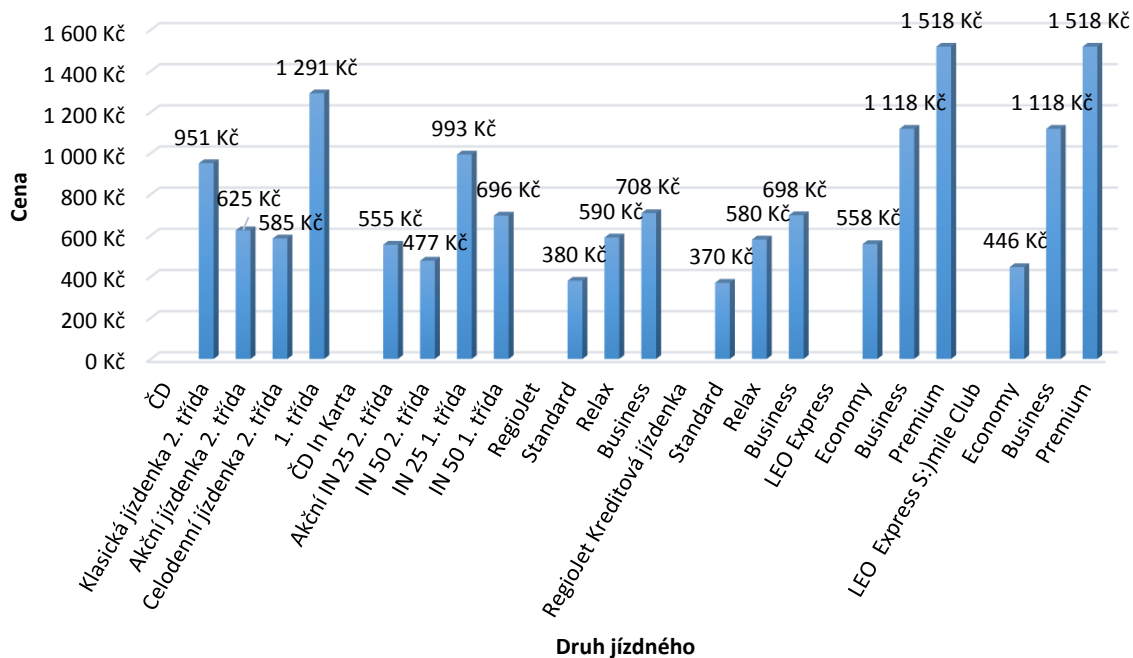
Ceny jízdenek pro dospělého muže se oproti studentovi liší pouze v cestovní třídě Economy. Plná cena jízdného zde činí 279,- Kč, při zakoupení dvou jízdenek tedy 558,- Kč. Jízdenky Business a Premium jsou cenově stejné, protože ani v jedné z těchto tříd nelze uplatnit žakovský průkaz či jakýkoliv jiné studentské zvýhodnění. Muž za cestu ve voze Business uhradí částku ve výši 1 118,- Kč a za nejluxusnější vůz Premium 1 518,- Kč.

I zde má muž možnost využít nabídku věrnostního programu. S:)mile Club při pravidelném cestování a po jednoduché registraci, která je zdarma, muži zaručí 20 % slevu na jízdenku v základní cestovní třídě Economy. Výše jízdenky v ostatních třídách zůstává nezměněna.

Jízdenka do třídy Economy, již se program S:)mile Club dotýká, je k dispozici o 56,- Kč levněji. Pokud muž nemá vysoké nároky na cestování a nevyužije služby nabízené v rámci komfortnějších cestovních tříd, ušetří na trase 112,- Kč. Na zakoupení dvou jednosměrných jízdenek je potřeba 446,- Kč.

I zde pro přehlednější srovnání jízdného a rekapitulaci, s kterou společností je pro fiktivního muže výhodnější cestovat, slouží graf 11.

Graf 11: Regionální jízdné Praha - Ostrava



Zdroj: vlastní zpracování

Graf zahrnuje celkový souhrn všech druhů jízdenek na trase Praha - Ostrava a zpět, mezi kterými si může dospělý jedinec na aktuálním železničním trhu dle svého uvážení vybrat. Nejprve je uvažováno cestování bez věrnostních karet srovnávaných společností. Jednoznačně lze říci, že stejně jako tomu bylo u studentského jízdného na regionální trati, je cestování nejnižšími třídami nejlevnější s RegioJet. Společnost opravdu dodržuje svůj cíl, kterým je poskytování nejkvalitnějších služeb za nejnižší ceny. Na druhé místo se řadí LEO Express a paradoxně České dráhy, které v současné době stále disponují smlouvami na provoz tratě, jsou až na posledním místě. Pokud se jedinec spokojí se základní třídou, měl by rozhodně využít služeb konkurentů ČD. Výše cen jízdenek Českých drah se odvíjí i od kvantity spojů. Společnost při stanovení cen spoléhá na četnost vypravování soupravy, která je dvojnásobně vyšší než právě u nejlevnějšího poskytovatele na trhu RegioJet. Cestující tak mnohdy v daném čase nemá ne výběr konkurenční společnosti a nezbyde mu nic jiného, než ceny ČD akceptovat. Při srovnání luxusnějších kategorií lze opět konstatovat, že cenám jízdenek RegioJet nemůže žádná další společnost konkurovat.

Naopak LEO Express poskytuje nejluxusnější třídu za nejvyšší cenu a přesahuje i cenu ČD o necelých 300,- Kč.

Na druhou stranu je potřeba říct, že všechny společnosti dokáží ocenit věrnost svých zákazníků. O něco výhodněji vyjde pořízení věrnostní karty u LEO Express a Kreditové jízdenky u RegioJet než u In Karty Českých drah. První dvě zmíněné společnosti registrují své zákazníky zcela zdarma a už na jejím základě jim zaručují výhody. České dráhy sice vyhotoví věrnostní kartu zdarma, ale pouze v případě, že na ni je současně zakoupena vybraná aplikace zahrnující slevy. Cenová výše aplikace může být ale finančně náročná. Za splnění určitých podmínek vybraných dopravců jsou jízdenky na trati pro pravidelné cestující k dispozici levněji. Jak je vidět na grafu, České dráhy a RegioJet odměňuje zákazníky ve všech cestovních třídách. Oproti tomu LEO Express zvýhodňuje pouze zákazníky využívající nejnižší třídu.

4.6 Vliv ÚOHS na České dráhy, a.s.

Jelikož jsou České dráhy provozovatelem drážní dopravy na většině železničních tratí v České republice a mají s Ministerstvem dopravy uzavřené smlouvy na poskytování veřejné dopravy, jsou pod neustálým dohledem Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen ÚOHS či Úřad), který má na starosti kontrolu veřejných zakázek a hospodářskou soutěž.

Poselstvím ÚOHS je zabránit společnosti zneužívat své aktuální postavení na železničním trhu, kdy ovládá převážnou většinu tratí. České dráhy si na mnoha regionálních tratích stále udržují monopolní postavení, které jim přísluší díky smlouvám s kraji na provoz drážní dopravy. Výjimkou je pár tratí, kde provoz zabezpečují jiní dopravci a České dráhy tak figurují v roli oligopolu s dominantním postavením. Případní noví zájemci o přepravu osob nemají z důvodu existence bariér snadný přístup na trh, čehož mnohdy ČD využívají v podobě stanovení nepřiměřených cen či neodpovídající kvalitě vlakových souprav. Proto je zde ÚOHS, který prostřednictvím svých rozhodnutí kompetence společnosti reguluje.

V následující části jsou uvedena veškerá rozhodnutí vydána ÚOHS na úkor činnosti provozovatele veřejné osobní drážní dopravy Českých drah při zadávání veřejných zakázek za posledních deset let, tedy od 1. ledna 2005.

Prvním nařízením ÚOHS v roce 2005 vůči společnosti České dráhy bylo vydáno na vypsání nového výběru na veřejnou zakázku „Provedení periodických oprav vozů řady Bmto“. Předchozí vybraný uchazeč nesplnil podmínky účasti na výběrovém řízení veřejné zakázky a České dráhy nevedly hodnocení nabídek a zdůvodnění výběru nevhodnější nabídky. Rozhodnutí bylo úřadem zrušeno.

13. ledna 2005 nabylo právní moci rozhodnutí úřadu o „Provedení periodických oprav teplovzdušných osobních vozů pro vnitrostátní provoz“. České dráhy se v roli zadavatele veřejné zakázky dopustily chyby neuvedení popisu hodnocení, nezdůvodnění výběru nevhodnější nabídky a nevyžádání písemného zdůvodnění nízké cenové nabídky. ÚOHS zrušil rozhodnutí ČD a nařídil jim realizovat nové výběrové řízení.

Poslední měsíc roku 2006 došlo k prověření zadavatele České dráhy ve věci veřejné zakázky „Implementace systému GSM-R do prostředí zadavatele se zaměřením na I. NŽK (natavení vysokých obsahů doprovodných neželezných kovů) v úseku Praha – Děčín a poskytování záručního a pozáručního servisu a údržby poskytnutého předmětu plnění“. Výsledkem řízení bylo oznámení o porušení zákona zadavatelem, které ovlivnilo pořadí nabídek. České dráhy musely uhradit pokutu ve výši 1 000,- Kč na náklady řízení a zrušit zadání veřejné zakázky.

ÚOHS při přezkoumání úkonů zadavatele ČD ve věci „Prodeje nemovitostí zprostředkovatelem“ a uzavření smlouvy se společností Clanroy sales, a. s. zjistil, že České dráhy nesprávně stanovily předpokládanou hodnotu veřejné zakázky pod finanční limity a výběr nevhodnější nabídky tak mohl být ovlivněn. Tento čin byl oceněn výší pokuty třicet tisíc korun českých.

V důsledku rozhodnutí vstupující v platnost 21. 8. 2009 přezkoumávající „Vyhotovení geometrických plánů pro oddělení provozních pozemků z vlastnického práva ČD, a.s.“ bylo zrušeno zadávací řízení a udělena pokuta ve výši 30. 000,- Kč na náklady řízení. České dráhy nedodržely postup při zadávání veřejných zakázek.

V březnu 2010 přijal Úřad od navrhovatele Jídelní a lůžkové vozy, a.s. přezkoumání veřejné zakázky „Dodávky bonusového občerstvení do první vozové třídy vlaků SuperCity“. Po zvážení všech skutečností vydal rozhodnutí platné od 7. 4. 2010. České dráhy nezohlednily ekonomickou výhodnost nabídky a úřad vydal opatření

v podobě zrušení zadávacího řízení a nařízením společnosti uhradit náklady řízení ve výši 30 000,- Kč.

Právní moci nabylo dne 22. 9. 2014 rozhodnutí o „Rekonfiguraci netrakčních komfortních jednotek pro dálkovou osobní přepravu“, jehož hlavním předmětem je nákup patnácti vlakových souprav Railjet a zadání veřejné zakázky bez uveřejnění. České dráhy se dopustily správního deliktu a jejich postup mohl výrazně ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky. Byla jim udělena pokuta ve výši dvacet pět milionů korun českých.

Posledním rozhodnutím nabývající moci 16. 12. 2014 bylo vydání zákazu plnění smlouvy „Příloha 1 k Dohodě o proběhu lokomotiv“. Dle ÚOHS se České dráhy dopustily správního porušení při výběru uchazeče na veřejnou zakázku. Porušily zásady transparentnosti, rovné zacházení a zákaz diskriminace. Neoznámily zahájení zadávacího řízení, což byla jejich povinnost. Z těchto důvodů jim byla Úřadem uložena pokuta ve výši jeden milion korun českých a zákaz plnění smlouvy.

Úkolem ÚOHS není jen sledování výběrových řízení na veřejné zakázky, jejich prověřování a stanovení případných sankcí, ale také kontrola společností v rámci hospodářské soutěže. I v oblasti osobní dopravy byla vydána rozhodnutí, v nichž figurují České dráhy.

Roku 2005 konkrétně v měsíci září podaly Česká dráhy „Žádost o povolení spojení soutěžitelů České dráhy, a.s. a Jídelní a Lůžkové vozy, a.s.. Po důkladném prozkoumání vydal ÚOHS rozhodnutí, že nabytí akcií ČD povolení úřadu nepodléhá.

Na začátku prosince roku 2007 řešil spojení soutěžitelů AGEL, a.s. a České dráhy, a.s., Železniční zdravotnictví, odštěpný závod. K fúzi mělo dojít mezi Českými drahami jako pronajímatelem a dceřinou společností AGEL Dopravním zdravotnictvím jako nájemcem na základě „Smlouvy o nájmu části podniku“, čímž by AGEL získal kompetence kontrolovat organizační složku ČD. ÚOHS spojení povolil.

5 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce byla analýza společnosti České dráhy, a.s. z hlediska jejího aktuálního postavení na trhu železniční osobní dopavy České republiky. Na většině regionálních tratích si neustále udržuje své monopolní postavení, které je způsobené smlouvami s kraji na provoz železniční dopavy z roku 2009 uzavřené na dobu 10 let. Existencí smluv vznikají bariéry pro vstup konkurentů na trh z důvodu nevypisování výběrových řízení na provoz dopavy. S dominantním postavením na většině železničních tratí souvisí i možnost jeho zneužití. Společnost nemusí usilovat o získání svých zákazníků, kteří nemají na výběr jiného dopravce, tudíž musejí veškeré podmínky Českých drah akceptovat. K regulaci monopolu slouží Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jenž prověřuje kroky provedené společnostmi disponující výhradním postavením na příslušném trhu. I České dráhy jsou pod jeho neustálou kontrolou a roku 2014 zaplatily za své neoprávněné jednání nejvyšší pokutu v hodnotě 25 milionů českých korun.

České dráhy získávají na základě smluv s kraji, kde byly vybrány na provoz drážní dopavy, od státu pravidelné dotace, a proto pro ně není příliš důležitý hospodářský výsledek. Jejich případná ztráta při podnikání je vždy uhrazena z financí Ministerstva dopavy. Významným rokem pro drážní dopavu České republiky byl rok 2013, kdy byly poprvé uveřejněny Ministerstvem dopavy konkrétní výše dotací na jednotlivých tratích za rok 2010. Veřejnost se dozvěděla, že stát nejdražší trať dotuje částkou 225 Kč/km.

Vznik konkurence je rozhodně přínosem nejen pro stát, který ročně vydá na dotace přes čtyři miliardy českých korun na rychlíkové spoje, ale zejména pro cestující, jenž mají konečně možnost srovnání více dopravců a svobodný výběr s kým cestovat. V druhé polovině roku 2011 se i přes existující bariéry podařil vstup na trh železniční dopavy, konkrétně na regionální trať Praha - Olomouc - Ostrava, společnosti RegioJet, a.s. ze skupiny STUDENT AGENCY, která vypravila vlakovou soupravu pro cestující bez poskytnutí jakýchkoliv dotací od státu. Důležitý krok učiněný společností RegioJet měl za následek jedno z nejvýznamnějších rozhodnutí Ministerstva dopavy na trhu drážní dopavy České republiky. Stát rozhodl o neobjednávání expresních vlaků na této trati od Českých drah a vzhledem k čerstvé konkurenci nařídil sledovat jednotlivé poskytovatele, pro případné zajištění přepravních vztahů na další období. Ministerstvo dopavy ohlásilo předpokládané vypisování nabídkového řízení na rok 2017. Současně byly Českým drahám

z důvodu výskytu jiných provozovatelů na trati odebrány dotace na provoz dopravy. Roku 2014 společnost RegioJet následoval LEO Express, a.s., současný provozovatel drážní dopravy rovněž na výše zmíněné trati.

V důsledku vstupu konkurence na trať Praha - Olomouc - Ostrava musely České dráhy poprvé za své působení na železničním trhu učinit významná opatření, aby si udržely své dominantní postavení, věrnost svých zákazníků a především se vyrovnaly svým soupeřům.

Ze srovnání vybavenosti vlakových souprav společností vyplývá, že po důsledné modernizaci vlaků se České dráhy již vyrovnají zbylým dvěma konkurentům. Poskytovatelé přepravy na nejsledovanější trati České republiky se snaží co nejvíce pečovat o své zákazníky. Nabízejí nadstandardní služby pro komfortnější cestování. Pro přilákání zákazníků zaručují dnes již nezbytné Wi-Fi připojení, pohodlné sedačky či pití a občerstvení v ceně základní jízdenky. Dalším krokem pro získání největšího počtu věrných cestujících jsou věrnostní karty, které při pravidelném využívání přepravce zajišťují získání dalších slev.

Mnohem důležitějším faktorem je při volbě přepravce cena jízdenky. Po analýze výše jízdného bez i včetně cenového zvýhodnění je zřejmé, že cestování s Českými drahami je nejméně výhodné. Konkurence dokáže přepravit své zákazníky za mnohem nižší ceny i při poskytnutí nadstandardních služeb. Je tedy na místě otázka, zda České dráhy nezneužívají své již po dlouho dobu budované jméno a dominantní postavení, při stanovení příliš vysokých cen jízdného. Z výsledků práce vyplývá, že společnost spoléhá na kvantitu vybavovaných spojů a na uzavřené smlouvy s kraji, tedy na podporu Ministerstva financí.

Na základě výsledků komparace provozovatelů drážní dopravy na zvolené trati lze konstatovat, že vznik konkurence je velkým přínosem pro železniční trh. Neexistence soupeřů umožňovala Českým drahám stanovení libovolné výše jízdného, kterému málokdy odpovídala kvalita vlakové soupravy. V současné době již musejí brát v úvahu potřeby zákazníka a jeho finanční možnosti. Musejí neustále modernizovat své služby a srovnávat se s konkurencí, která je ohrožuje.

Pro budoucí vývoj drážní dopravy v České republice by bylo velmi výhodné, kdyby se konkurence objevila i na ostatních regionálních tratích, v jejímž důsledku by došlo ke zlepšení kvality vlakových vozů a cenovému soupeření.

6 Seznam použitých zdrojů

Bibliografie

DEPKEN, Craig A. 2013. *Mikroekonomie bez předchozích znalostí.* [překl.] Pavel Syrovátka a Vít Prokůpek. 1. vyd. Brno : BizBooks, 2013, 296 s. ISBN 978-80-265-0037-7.

FIALOVÁ, Hana. 2006. *Malý ekonomický výkladový slovník.* 8. vyd. Praha : A plus, 2006, 208 s. ISBN 80-903804-0-0.

FRANK, Robert H. 1995. *Mikroekonomie a chování.* [překl.] Helena Fialová, Jiří Kameníček a Milan Sojka. 1. vyd. Praha : Svoboda, 1995, 765 s. ISBN 80-205-0483-9.

FUCHS, Kamil a TULEJA, Pavel. 2003. *Základy ekonomie.* 1. vyd. Praha : Ekopress, s.r.o., 2003, 347 s. ISBN 80-86119-74-2.

GILLESPIE, Andrew. 2002. *Přehled ekonomie.* [překl.] Lubomír Taišl. 1. vyd. Praha : Portál, s.r.o., 2002, 104 s. ISBN 80-7178-617-9.

MACÁKOVÁ, Libuše a kol. 2009. *Mikroekonomie: Základní kurs.* 11. vyd. Slaný : Melandrium, 2009, 275 s. ISBN 80-90180-12-4.

SAMUELSON, Paul A. 2007. *Ekonomie.* [překl.] Martin Gregor. 1. vyd. Praha : NS Svoboda, 2007, 775 s. ISBN 80-205-0590-3.

SCHILLER, Bradley R. 2004. *Mikroekonomie.* [překl.] Vilém Jungmann. 1. vyd. Brno : Computer Press, a.s., 2004, 391 s. ISBN 80-251-0109-6.

SOUKUPOVÁ, Jana a kol. 1999. *Mikroekonomie.* 2. vyd. Praha : Management press, 1999, 548 s. ISBN 80-7261-005-8.

TULEJA, Pavel, NEZVAL, Pavel a MAJEROVÁ, Ingrid. 2011. *Základy mikroekonomie.* 2. vyd. Brno : BizBooks, 2011, 272 s. ISBN 978-80-251-3577-8.

VARIAN, Hal R. 1995. *Mikroekonomie - moderní přístup.* [překl.] Libor Grega. 3. vyd. Praha : Victoria Publishing, a.s., 1995, 272 s. ISBN 80-85865-25-4.

Právní předpisy

Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.

Usnesení vlády České republiky č. 1350 ze dne 28. října 2009, k Memorandu o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou.

Zákon č. 325/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy

Zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím

Internetové zdroje

ČD. *Příměstské cestování.* [Online]. 2009. [cit. 2015-01-16]. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/primestske-cestovani/default.htm>.

ČD. *Vlakem do zahraničí: Vlakem do Evropy.* [Online]. 2014-02-16. [cit.2015-01-16]. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/mezinarodni-cestovani/vlakem-do-evropy/-4588/>.

ČD. *ČD On-line: Hledat spojení.* [Online]. 2014-12-14. [cit. 2015-01-18]. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/spojeni/conn.aspx>.

ČD. *ČD On-line: Cenový asistent.* [Online]. 2015. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/asistent/default.aspx>.

ČD. *In Karta: Co je In Karta.* [Online]. 2014-12-14. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/vyhody-pro-cestujici/in-karta/informace-o-in-karte/-9108/>.

ČESKÉ DRÁHY. *Skupina ČD: Historie.* [Online]. 2008. [cit. 2015-01-14]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>.

ČESKÉ DRÁHY. *Skupina ČD: Vize a cíle.* [Online]. 2008. [cit. 2015-01-15]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/vize-a-cile/-687/>.

ČESKÉ DRÁHY. *Naše činnost: Provozování drážní dopravy: Osobní doprava.* [Online]. 2008. [cit. 2015-01-16]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>.

ČESKÉ DRÁHY. *Vlakem po ČR: Druhy vlaků.* [Online]. 2014-12.30. [cit.2015-01-18]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/vnitrostatni-cestovani/nase-vlakovy/-3528/>.

ČT24. **ČESKÁ TELEVIZE.** *Doprava: Všechny kraje mají dlouhodobé smlouvy s ČD.* [Online]. 2009-12-02. [cit. 2015-01-14]. Dostupné z WWW:

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/doprava/74217-vsechny-kraje-maji-dlouhodobesmlouvy-s-cd/>.

LEO EXPRESS. *O nás.* [Online]. 2013. [cit. 2015-01-17]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/cms/71-o-nas.html>.

LEO EXPRESS. *Jízdní řád.* [Online]. 2014-12-14. [cit. 2015-01-18]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/cms/72-pro-cestujici.html>.

LEO EXPRESS. *Naše vlaky.* [Online]. 2013. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/cms/65-nase-vlakly.html>.

LEO EXPRESS. *Čas a cena jízdenky.* [Online]. 2015. [cit. 2015-01-21]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/ticket.html>

LEO EXPRESS. *Smile Club - Cestování s úsměvem.* [Online]. 2013. [cit. 2015-01-21]. Dostupné z WWW: <http://www.le.cz/cms/199-vp.html>.

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Veřejná doprava: Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy.* [Online]. 2015. [cit. 2015-01-14]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/90D75F36-3966-4555-8115-F19BE04DED54/0/MaterialProPMDPlanDopravniObsluhyUzemi.pdf>.

NEVYHOŠTĚNÝ, Martin. **LIDOVKY.CZ.** *Doprava: Prohlédněte si, kolik stát dopláci za váš rychlík.* [Online]. 2014-01-4. [cit. 2015-01-15]. Dostupné z WWW: http://byznys.lidovky.cz/stat-vyhovel-jancurovi-zverejnil-kolik-doplaci-na-ztratove-rychliky-ceskych-drah-gjw-/doprava.aspx?c=A130104_145121_ln-doprava_mev.

REGIOJET. *O nás: Příběh, který inspiruje.* [Online]. 2015. [cit. 2015-01-17]. Dostupné z WWW: <http://www.regiojet.cz/kontakty/pribeh>.

REGIOJET. *Jízdní řád vlaků RegioJet na trase Praha - Ostrava - Žilina - Košice.* [Online]. 2014-12-14. [cit. 2015-01-18]. Dostupné z WWW: <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/jizdni-rad/index.html>.

REGIOJET. *Služby: Servis ve vlacích.* [Online]. 2015. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z WWW: <http://www.regiojet.cz/praha-kosice/sluzby/index.html>.

REGIOJET. *Naše jízdenky a ceny.* [Online]. 2014. [cit. 2015-01-21]. Dostupné z WWW: <http://www.regiojet.cz/jizdne-a-ceny/>.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Dopravci působící na síti SŽDC.* [Online]. 2015-02-06. [cit. 2014-02-14]. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>.

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. *Poslání a kompetence.* [Online]. 2012. [cit. 2014-10-20]. Dostupné z WWW: <http://www.uohs.cz/cs/o-uradu.html>.

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. *Hospodářská soutěž: Sbírký rozhodnutí.* [Online]. 2015. [cit. 2015-02-12]. Dostupné z WWW: <http://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/sbirky-rozhodnuti.html>.

ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE. *Veřejné zakázky: Sbírký rozhodnutí.* [Online]. 2015. [cit. 2015-02-12]. Dostupné z WWW: <http://www.uohs.cz/cs/verejne-zakazky/sbirky-rozhodnuti.html>.

7 Seznam grafů

Graf 1: Přirozený monopol	15
Graf 2: Optimální výstup dle analýzy celkových veličin.....	18
Graf 3: Optimální výstup dle analýzy mezních veličin.....	19
Graf 4: Nulový ekonomický zisk monopolu.....	21
Graf 5: Ekonomická ztráta monopolu.....	22
Graf 6: Cenová diskriminace prvního stupně	24
Graf 7: Cenová diskriminace druhého stupně.....	25
Graf 8: Cenová diskriminace třetího stupně	27
Graf 9: Oligopol s dominantní firmou	34
Graf 10: Regionální studentské jízdné Praha - Ostrava	53
Graf 11: Regionální jízdné Praha - Ostrava	57

8 Seznam tabulek

Tabulka 1: Celkový a mezní příjem.....	17
Tabulka 2: Spoje	42
Tabulka 3: Regionální studentské jízdné České dráhy	48
Tabulka 4: Regionální studentské jízdné s IN Kartou ČD.....	50
Tabulka 5: Regionální studentské jízdné RegioJet	51
Tabulka 6: Regionální studentské jízdné LEO Express.....	52
Tabulka 7: Regionální jízdné ČD.....	54
Tabulka 8: Regionální jízdné s In Kartou ČD.....	55
Tabulka 9: Regionální jízdné RegioJet	55
Tabulka 10: Regionální jízdné LEO Express.....	56

9 Seznam příloh

Příloha 1: Vybrané instituce ČR a jejich funkce v oblasti antimonopolní politiky .	71
Příloha 2: Mapa železničních tratí ČD.....	72
Příloha 3: Provozované tratě LEO Express.....	73
Příloha 4: Ceník aplikací na In Kartu.....	74

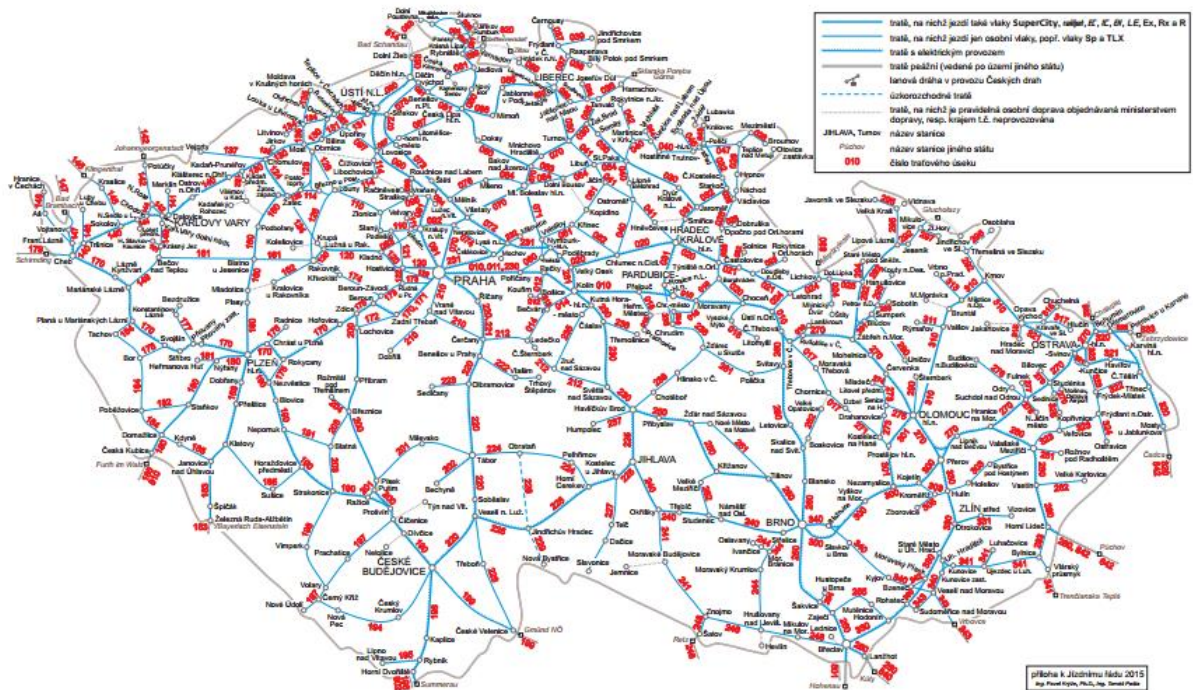
10 Přílohy

Příloha 1: Vybrané instituce ČR a jejich funkce v oblasti antimonopolní politiky

Instituce	Oblast působení
Česká národní banka	Bankovní dohled
Ministerstvo financí	Regulace cen, regulace pojistného trhu a penzijních fondů
Generální ředitelství cel	Cla
Ministerstvo průmyslu a obchodu	Ochrana spotřebitele, podpora malých a středních podniků
Ministerstvo místního rozvoje	Regionální podpory malého a středního podnikání, programy podpory bydlení
Ministerstvo životního prostředí	Ochrana vod, vzduchu, přírody a krajiny, zemědělského půdního fondu
Instituce	Oblast působení
Úřad pro ochranu hospodářské soutěže	Ochrana hospodářské soutěže
Grantová agentura ČR	Podpora výzkumu a vývoje
Ministerstvo dopravy a spojů	Regulace všech druhů dopravy, pozemní komunikace a dráhy, pošty telekomunikace a informační systémy

Zdroj: vlastní zpracování; Soukupová a kol, 1999

Příloha 2: Mapa železničních tratí ČD



Zdroj: České dráhy, 2015

Příloha 3: Provozované tratě LEO Express



Zdroj: LEO Express, 2015

Příloha 4: Ceník aplikací na In Kartu

Aplikace		Cena v Kč		
		3 měsíce	1 rok	3 roky
IN 25	15 – 26 let	150,-	250,-	490,-
	nad 26 let	150,-	450,-	990,-
	do 15 let	150,-	250,-	490,-
	ZTP, ZTP/P	150,-	450,-	990,-
IN 50	15 – 26 let	X	1 490,-	3 990,-
	nad 26 let	X	2 990,-	8490,-
	důchodce	X	550,-	1 490,-
IN 100	Síťová jízdenka	X	19 990,-	58 990,-
IN Business	Síťová jízdenka	12 000,-	45 000,-	X
In Senior	nad 70 let	X	1 490,-	3 990,-

Zdroj: vlastní zpracování; ČD, 2015