

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta provozně ekonomická
Obor podnikání a administrativa



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Téma: Teorie firmy: České dráhy jako příklad přirozeného monopolu

Vypracovala: Lucie Řezníková

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. PhDr. Karel Šrédli, CSc.

Čestné prohlášení:

Tímto prohlašuji, že jsem bakalářskou práci Teorie firmy: České dráhy, jako příklad přirozeného monopolu zpracovala zcela samostatně, s použitím uvedené literatury a po odborných konzultacích s vedoucím mé bakalářské práce doc. Ing. PhDr. Karlem Šrédlem, CSc.

V Praze dne: 30.6.2007

Lucie Řezníková

Poděkování:

Děkuji vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. PhDr. Karlu Šředlovi, CSc. za odborné rady a vedení při zpracování mé práce.

Téma:

**Teorie firmy: České dráhy jako příklad
přirozeného monopolu**

Theme:

**Theory of the firm: České dráhy given as
an example of natural monopoly**

Souhrn:

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku monopolního postavení firem na trhu. Praktická část potom přibližuje společnost České dráhy, a.s., která v České republice působí jako přirozený monopol.

V reálném světě se na mnoha trzích setkáme s prvky monopolu. Práce se tedy blíže dotkne této tržní struktury, definuje monopol a to za jakých podmínek a s jakými důsledky existuje. Nutností uvedení do této oblasti je rozlišení tržní konkurence na dokonalou a nedokonalou, do níž je pak zasazen právě monopol. Je třeba se seznámit s jeho charakteristikou, s příčinami, jež vedou k jeho vzniku, osvětlit jeho působení na trhu, důsledky pro společnost a nastínit i další problematiku, která s tímto tématem úzce souvisí.

V praktické části se práce věnuje akciové společnosti České dráhy, která je naším nejvýznamnějším železničním dopravcem s dlouholetou tradicí. Stručně bude uvedena historie společnosti, její profil, prostředí na trhu a konkurence, vývoj hospodaření, který má v posledních letech, zdá se, rostoucí trend a v neposlední řadě cíle společnosti a možné vize její budoucího vývoje v rámci ekonomiky tohoto státu. České dráhy se snaží držet krok s dobou, otázkou je do jaké míry se jim to daří a dařit bude a čím si budou dále předcházet své zákazníky, aby čelily rodící se konkurenci.

Klíčová slova: trh, dokonalá konkurence, nedokonalá konkurence, monopol, hospodářská soutěž, České dráhy, železnice

Summary:

My bachelor essay is focused on problem of monopoly in market. Practical part is showing České dráhy a.s. (Czech railways) as natural monopoly in Czech Republic.

In real world we can find monopoly in many markets. My essay is dissertating about this market structure; define monopoly, conditions and effects of its existence. The need in introduction into this area is distinction market competition into perfect and imperfect which part is monopoly. We need to familiarize with monopoly characteristic; reasons of its origin explain its market activity, effects of existence for society and foreshadow problems closely associated with this theme.

In practical section of my essay I put brain to joint-stock company České dráhy (Czech Railways), which is the most important railway company in Czech Republic. I shortly explain history of company, its profile, market environment and competition, progress of housekeeping (the housekeeping is growing slightly in last years) and at last but not least is explanation of corporate purposes and possible visions its future progresses within the scope of Czech Republic's economy. The company České dráhy (Czech Railways) is trying to be with it. The question is how successful it is and how successful it will be in future and what will be used for courting customers with the view of defense the nascent competition.

Key words: market, perfect competition, imperfect competition, monopoly, economic competition, Czech railways, railway

OBSAH:

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | ÚVOD | 5 |
| 2. | CÍL PRÁCE A METODIKA | 6 |
| 3. | TEORIE MONOPOLU A JEHO POSTAVENÍ NA TRHU | 7 |
| 3.1. | TRH | 7 |
| 3.2. | DOKONALÁ A NEDOKONALÁ KONKURENCE | 7 |
| 3.3. | MONOPOLISTICKÁ KONKURENCE | 7 |
| 3.4. | OLIGOPOL | 8 |
| 3.5. | MONOPOL | 9 |
| 3.5.1. | <i>Charakteristika monopolu</i> | <i>9</i> |
| 3.5.2. | <i>Zdroje tržní síly</i> | <i>9</i> |
| 3.5.3. | <i>Monopolní síla</i> | <i>10</i> |
| 3.5.4. | <i>Přirozený monopol</i> | <i>11</i> |
| 3.5.5. | <i>Optimální výstup, stanovení ceny a maximalizace zisku monopolu</i> | <i>12</i> |
| 3.5.6. | <i>Křivka nabídky</i> | <i>14</i> |
| 3.5.7. | <i>Tvorba cen přírážkou</i> | <i>15</i> |
| 3.5.8. | <i>Alokační efektivnost monopolu</i> | <i>15</i> |
| 3.5.9. | <i>Cenová diskriminace</i> | <i>16</i> |
| 3.6. | REGULACE A ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA | 19 |
| 3.7. | HOSPODÁŘSKÁ SOUTĚŽ | 21 |
| 4. | ČESKÉ DRÁHY – JEJICH ORGANIZACE A EKONOMIKA | 24 |
| 4.1. | CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI | 24 |
| 4.2. | HISTORIE | 26 |
| 4.3. | PROSTŘEDÍ A KONKURENCE | 26 |
| 5. | ANALÝZA HOSPODAŘENÍ ČESKÝCH DRAH | 28 |
| 5.1. | HOSPODAŘENÍ ČD | 28 |
| 5.2. | FINANČNÍ SITUACE | 31 |
| 6. | PERSPEKTIVY DALŠÍHO VÝVOJE ČESKÝCH DRAH V RÁMCI EKONOMIKY ČR ... | 33 |
| 6.1. | SOUČASNOST A CÍLE | 33 |
| 6.2. | BUDOUCNOST | 34 |
| 7. | ZÁVĚR | 35 |
| 8. | SEZNAM LITERATURY | 37 |
| 9. | SEZNAM PŘÍLOH | 39 |

1. ÚVOD

Doprava je podstatným faktorem, který ovlivňuje strukturaci geografického prostoru, neboť ve svém důsledku umožňuje ekonomické a sociální kontakty mezi vzdálenými územími.

Doprava po železnici měla vždy velký význam, jak z hlediska přepravy osob, tak i nákladů. S rozvojem automobilové a letecké dopravy ve druhé polovině dvacátého století její význam mírně upadl, nicméně stále zůstává velmi důležitým článkem infrastruktury a v některých oblastech je téměř nenahraditelná, především v přepravě velkých objemů materiálů, uhlí apod. Také díky rozvoji a výstavbě vysokorychlostních tratí se železnice znovu stává konkurentem pro silniční i leteckou dopravu a to zejména na střední vzdálenosti mezi centry měst.

Železniční doprava má na území Čech, Moravy a Slezska více jak 160 let dlouhou tradici. Tato doba uplynula od samého počátku, na kterém stála první koněspřežná železnice v Evropě, byla překlenuta doba parních strojů, prvních elektrifikovaných tratí, v roce 1918 vznikly Československé státní dráhy (ČSD) a po rozpadu ČSFR roku 1993 České dráhy. Akciová společnost České dráhy, kterou známe dnes, spatřila světlo světa 1. ledna 2003 po rozdělení státní organizace na stejnojmennou akciovou společnost a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

České dráhy a.s. patří v současné době k největším firmám v České republice a jsou naším nejvýznamnějším železničním dopravcem. Smluvně provozují valnou většinu železničních tratí na území naší republiky.

2. CÍL PRÁCE a METODIKA

Cílem této bakalářské práce bylo nahlédnout do problematiky monopolního postavení firem na trhu a pokusit se ji přiblížit. Praktická část je potom zaměřena na společnost České dráhy, a.s. a její postavení v železniční dopravě. Setkáme se s charakteristikou společnosti jako takové, s jejím hospodařením a nastíněním vizí do budoucna.

Počáteční kapitola vysvětlí obecně trh jako takový a rozlišení na dokonalou nedokonalou konkurenci. Té jako druhé zmiňované se potom věnuje blíže a charakterizuje její možné typy, zejména pak samozřejmě monopol. Monopol je zde blíže charakterizován a to s problematikou s ním bezprostředně související. Bezespou sem patří příčiny vzniku monopolu a tedy zdroje jeho tržní síly, chování monopolu na trhu obecně, volba optimálního výstupu a ceny v podmínkách monopolu, maximalizace jeho zisku a v neposlední řadě efektivnost. Podrobněji je pak rozebrána cenová diskriminace. Konec kapitoly, která je prostoupena několika grafy pro lepší názornost je věnován antimonopolní politice a hospodářské soutěži.

Druhá kapitola už je zaměřena na akciovou společnost České dráhy, na její organizaci, fungování, strukturu jejich služeb a stručnou historii. Prostor je zde vymezen také pro charakteristiku tržního prostředí a zmínku o konkurenci.

V části následující je probíráno hospodaření společnosti a jeho vývoj v posledních letech, včetně grafického vyjádření.

Poslední část práce se věnuje zejména vyhodnocování. Tomu, co České dráhy vlastně nabízejí, na co se zaměřují, jaká je současnost a jaké jsou cíle společnosti do budoucna.

Ke zpracování literární rešerše byly čerpány informace z odborné literatury. K vypracování praktické části napomohly zejména informace z Výroční zprávy Skupiny České dráhy za rok 2005, ze statistické ročenky společnosti z téhož roku, z webových stránek Českých drah a novinových článků serióznější povahy.

3. TEORIE MONOPOLU a JEHO POSTAVENÍ NA TRHU

3.1. Trh

Trh lze zjednodušeně definovat jako ekonomickou oblast, v níž se odehrává výměna činností mezi jednotlivými ekonomickými subjekty prostřednictvím směny zboží. Na tento trh vstupují v podstatě tři skupiny ekonomických subjektů, jimiž jsou domácnosti, firmy a stát.

Proces střetávání zájmů různých subjektů označujeme jako tržní konkurenci.

3.2. Dokonalá a nedokonalá konkurence

Dokonale konkurenční trh je možno definovat takto: Trh je dokonale konkurenční právě tehdy, když žádná firma není schopna ovlivnit tržní cenu produktu. Firma se tedy rozhoduje pouze o tom, jaké množství vyprodukuje a prodá při ceně, která je dána trhem.[1] Mezi předpoklady tohoto typu konkurence patří homogennost produktů, velký počet subjektů na trhu, dokonalá informovanost, nepřítomnost rizika a možnost volného vstupu i výstupu z trhu. V reálném světě existují trhy, které se tomu dokonale konkurenčnímu blíží.

Nedokonale konkurenční trh se oproti trhu dokonale konkurenčnímu, kde mnoho malých firem vyrábí a prodává standardizovaný produkt, podstatně liší. U nedokonalé konkurence se setkáme s vyššími cenami a nižšími výstupy než u konkurence dokonalé, tam jsou firmy zkrátka příliš malé na to, aby měly šanci tržní cenu ovlivnit.

Nedokonalým konkurentem je taková firma, která může ovlivnit tržní cenu výstupu. Rozhodování o ceně není pro nedokonalého konkurenta zcela libovolnou záležitostí, neboť jistě není v jeho zájmu odejít z odvětví, má však v tomto směru určitou volnost, která je také závislá na daném odvětví.

Nedokonalou konkurenci lze rozčlenit do tří okruhů, monopolistickou konkurenci, oligopol a monopol. Tyto okruhy se liší velikostí a počtem prodávajících, kooperací firem nebo například homogenností či heterogenností produktů. S prvky monopolu se můžeme setkat téměř na všech trzích.

3.3. Monopolistická konkurence

Monopolistická konkurence je tržní strukturou s velkým počtem prodávajících, kteří nabízejí diferencované produkty. Počtem prodávajících se tedy podobá konkurenci

dokonalé, ovšem produkty nejsou shodné, bývají ale blízkými substituty. Diferenciace produktů může spočívat v poloze, kvalitě, značce, a podobně. Klíčovým faktorem pro spotřebitele bude zejména cena. Na trhu se vyskytuje větší počet subjektů a tím pádem může jeden výrobce ovlivnit tržní cenu jen málo, dalším předpokladem monopolistické konkurence je také dobrá informovanost a jen malé bariéry vstupu a výstupu z odvětví.

3.4. Oligopol

Výraz oligopol pochází z řečtiny, kde oligos = malý a poleiu = prodávající. O oligopolu hovoříme v případě několika málo prodávajících a poměrně vysokého stupně vzájemné závislosti při rozhodování o cenách, množství či například kvalitě produktu. V odvětví tedy předpokládáme pouze několik firem, přičemž některé mají významnější podíl na trhu a tím pádem mohou ovlivňovat cenu produkce. Nabízející firma, která ovlivňuje nabídku a poptávku v odvětví, musí počítat kromě reakce poptávajících také s reakcí konkurenčních firem a zároveň musí sama reagovat na volbu nabídky konkurence.

Je možno nalézt celou řadu modelů oligopolu s různými odlišnostmi, mající však několik základních společných předpokladů. Prvním předpokladem je malý počet firem v odvětví, jde-li o dvě firmy, pak hovoříme o duopolu. Další možností je několik přibližně stejně velkých firem a v neposlední řadě je to případ, kdy si jedna z firem drží dominantní postavení. Druhým předpokladem je charakter produkce, zde můžeme rozlišit dva typy.

V prvním případě nabízí několik málo firem poměrně homogenní produkt. Každá společnost se snaží prodávat za nižší cenu než ostatní a tím získat větší část trhu. S tímto typem se setkáváme například v řadě primárních odvětví či v letecké dopravě.

Druhým typem je pak několik málo prodávajících, avšak s produkty diferencovanými. Tyto produkty se sice liší, ale bývají blízkými substituty, například vezmeme-li různé značky automobilů. Posledním předpokladem jsou možná omezení (bariéry) vstupu dalších (nových) firem do odvětví.

3.5. Monopol

3.5.1. Charakteristika monopolu

Mono jako jeden, poleiu jako prodávající. Monopol je vlastně extrémním případem nedokonalé konkurence a tedy protipólem konkurence dokonalé. Jedná se o jediného prodávajícího, který kontroluje celé odvětví. Tato situace je spíše vzácná, ale můžeme se s ní setkat. V odvětví se nenachází konkurence, která by vyráběla blízký substitut, ale je třeba obvykle počítat s možnou konkurencí z odvětví jiného.

Model monopolu tedy předpokládá jedinou firmu vyrábějící produkt, ke kterému neexistují blízké substituty. Skutečnost, že monopol je představován jedinou firmou na trhu, bývá zdůrazňována používáním analogických pojmů „čistý monopol“ nebo „absolutní monopol“. Monopolní trh je charakterizován přítomností jediného nabízejícího. Ten může v daném okamžiku rozhodovat o výši ceny nebo o velikosti vyráběného výstupu.[8] Pojmem absolutní monopol není myšlen časově neomezený monopol, ale pouze je zdůrazněna přítomnost jediného výrobce v odvětví.

Z jakého důvodu je na daném trhu pouze jediná firma? Odpověď zní, že jiné firmy na trh vstoupit nechtějí nebo nemohou a to z důvodu existence překážek (bariér) vstupu do odvětví, které se tak stávají zdrojem monopolní síly.

3.5.2. Zdroje tržní síly

Překážek vstupu dalších firem do odvětví a tedy příčin vzniku monopolu je celá řada. Zde jsou uvedeny ty nejdůležitější:

- *Ovládání významných zdrojů*

V tomto případě jsou zdroje, nezbytné pro výrobu, ovládané jednou firmou a další účastník tedy nemá možnost vstoupit na trh. Může se jednat například o vlastnictví nezbytných surovin, vodních zdrojů a podobně. V této souvislosti bývá často uváděným příkladem společnost Alcoa (Aluminium Copany of America), která měla v období před druhou světovou válkou pod kontrolou všechny zdroje bauxitu, nezbytného k výrobě hliníku, z tohoto důvodu také byla jediným výrobcem hliníku v USA.

- *Právní omezení*

Jedná se o restriktce, zejména v podobě patentů, ochranných práv autorů a podobně. Překážka konkurenci v tomto případě vzniká právním omezením, které snižuje počet konkurentů pod takový počet, který by na základě samotných efektivních nákladových

struktur přežil. Jako příklad je možno uvést právě patenty, na jejichž základě má firma výhradní právo po určitou dobu na danou technologii, která umožňuje vyrábět určité produkty. Těmito produkty mohou být např. léčiva nebo může jít o používání určitých technologií. Patenty podporují zejména invenční aktivity a velmi prospěšné jsou pro malé firmy a jednotlivce. Pro firmy, které chtějí takto své monopolní postavení uplatňovat je důležité sledovat vědeckotechnický rozvoj apod.

- *Státní opatření*

Typickým příkladem jsou státní licence a koncese, udělované pro provozování určitých činností. Tato forma je někdy označována jako administrativní monopol a příkladem může být Česká pošta nebo Státní tiskárna cenin.

- *Úspory z rozsahu*

Tento faktor je v dlouhém období z hlediska vzniku monopolu asi nejvýznamnější. Jestliže existují významné úspory z výroby ve velkém rozsahu, mohou velké firmy jednoduše vyrábět levněji a prodávat za ceny o tolik nižší než malé firmy, že malé firmy nemohou přežít. Existují-li tedy pronikavé úspory z rozsahu, můžeme nalézt málo prodávajících.[7] Jedním z důvodů existence nedokonalé konkurence jsou tedy úspory z rozsahu neboli klesající průměrné náklady. Tématika úspor z rozsahu úzce souvisí s přirozeným monopolem o němž je pojednáno dále.

3.5.3. Monopolní síla

Monopol (a firmy v nedokonalé konkurenci obecně) mohou ovlivňovat tržní cenu, právě toto je výrazem jeho monopolní síly.

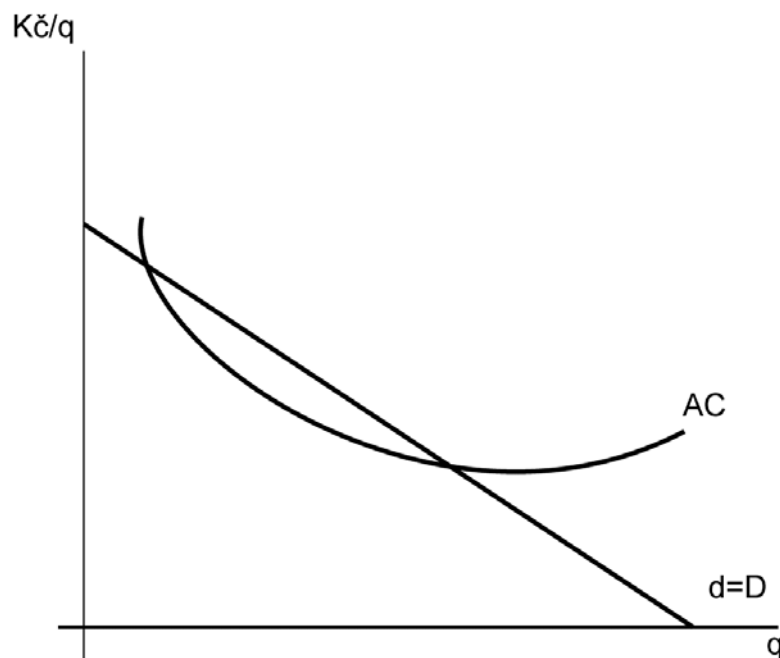
Monopolní sílu lze vyjádřit ukazatelem, někdy označovaným jako Lernerův index, kde P je cena a MC jsou mezní náklady firmy:

$$L = (P - MC) / P$$

Hodnoty tohoto indexu se pohybují v rozmezí od 0 do 1. V dokonalé konkurenci se tento index rovná nule, neboť cena je rovna mezním nákladům. V nedokonalé konkurenci je však cena vzhledem k mezním nákladům vyšší a index tím pádem dosahuje hodnot kladných. Čím vyšší je jeho hodnota, tím vyšší je monopolní síla firmy.

3.5.4. Přirozený monopol

Jedním ze zdrojů monopolní síly je skutečnost, že průměrné náklady určité firmy dosahují svého minima při větším výstupu, než žádá tržní poptávka (přičemž cena je vyšší než průměrné náklady, takže firma realizuje zisk). Výrobní technologie, používané relativně velkými firmami, jim umožňuje vyrábět s relativně nízkými náklady. Kdyby danou tržní poptávku zabezpečovalo více firem, křivky jejich individuální poptávky by se posunovaly doleva, což by znamenalo růst průměrných nákladů. Ve snaze snížit průměrné náklady by se firmy snažily zvyšovat objem realizované produkce, snížily by ceny a vítězem takové cenové války by se po určité době stala jedna firma – monopol. Příklad, kdy tržní poptávku může uspokojovat svou produkcí jedna firma s nižšími průměrnými náklady, než kdyby bylo v odvětví více menších firem, nazýváme přirozený monopol. Za přirozený je tento monopol považován proto, že k jeho vzniku vedou „přirozené“ síly konkurence.[8]



Graf č. 1 Přirozený monopol

Přirozený monopol existuje často tehdy, když jsou dodávky zboží či služby vázány na určitou přenosovou síť (např. potrubí, kabelové vedení, koleje). Právě s touto sítí souvisí vysoké fixní náklady (její stavba).

Přirozené monopoly bývají většinou provozovány, případně regulovány státem.

3.5.5. Optimální výstup, stanovení ceny a maximalizace zisku monopolu

V důsledku totožnosti produkce monopolu jako jediného výrobce v odvětví s výstupem celého odvětví je totožná individuální a tržní poptávková křivka. Monopol si může dovolit jakoukoliv kombinaci výstupu a ceny podél křivky poptávky, kterou považuje za nejziskovější. Jeho činnost je omezena pouze charakterem poptávky po jeho produkci. Vzhledem k nepřítomnosti konkurentů v odvětví je monopol ve svém rozhodování nezávislý.

Na rozdíl od dokonale konkurenční firmy, jejíž rozhodování je v důsledku postavení na trhu omezeno pouze volbou výstupu, při němž bude maximalizovat zisk, je rozhodování monopolu obsažnější: volbou výstupu volí současně i výši ceny. Zatímco dokonale konkurenční firma je cenovým příjemcem, je monopol cenovým tvůrcem.[8]

Monopol při rozhodování o velikosti výstupu, při jehož výrobě maximalizuje zisk, vychází z maximalizace rozdílu mezi celkovými příjmy a celkovými náklady, respektive z rovnosti mezních příjmů s mezními náklady.

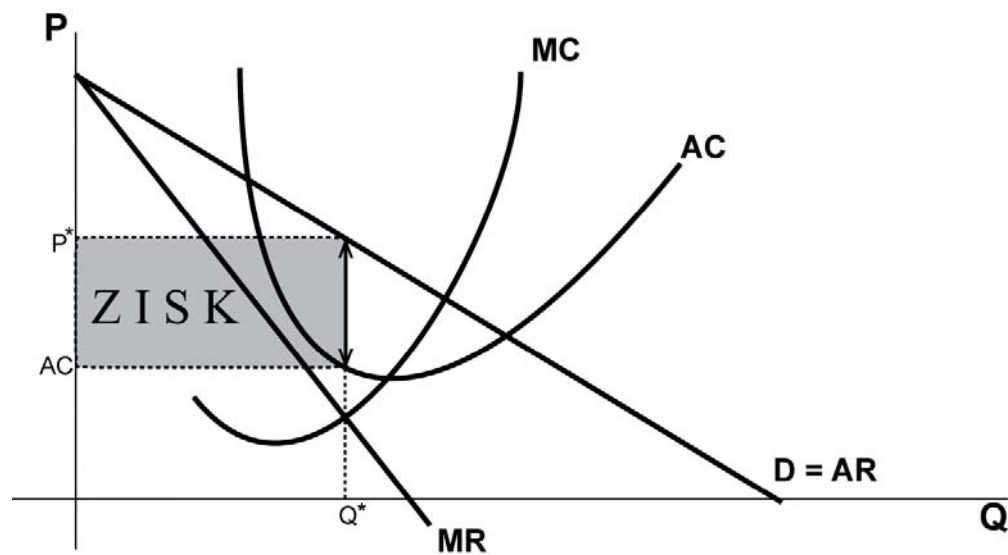
Individuální poptávková křivka (která se u monopolu rovná té tržní) klesá a křivka mezních příjmů klesá rychleji než křivka poptávky, protože mezní příjem z prodeje dalšího výrobku je v případě monopolu vždy nižší než cena. Pokud totiž klesá křivka poptávky, musí monopol snížit cenu nejen dalšího prodaného výrobku, ale veškerých prodaných výrobků.

Jaké je optimální množství produkce, tedy množství, při němž bude monopol dosahovat maximálního zisku? Najdeme ho v průsečíku křivek mezních nákladů a mezních příjmů, tedy v bodě $MC = MR$.

Co však volba výše ceny? Není pravdivé tvrzení, že monopol v důsledku své ekonomické síly může určit libovolně vysokou cenu své produkce. Úroveň ceny, za kterou bude prodávat optimální výstup, je dána ochotou poptávajících tuto cenu zaplatit. Jinými slovy, monopol musí vzít v úvahu poptávkovou křivku. Cena bude převažovat jak mezní příjmy, tak mezní náklady odpovídající optimálnímu výstupu monopolu.[8]

Optimální množství a optimální cena jsou určeny průsečíkem křivek mezních příjmů a mezních nákladů, výsledná cena však bude z tohoto bodu přenesena na křivku poptávky, která je vyšší než by byla cena přímo v bodě $MR = MC$.

Výše monopolního zisku je potom dána rozdílem mezi tržní cenou produktu a průměrnými náklady. Co je však z hlediska maximalizace zisku monopolu podstatné, je skutečnost, že maximální zisk není dosahována na úrovni nejnižších průměrných nákladů.[2]

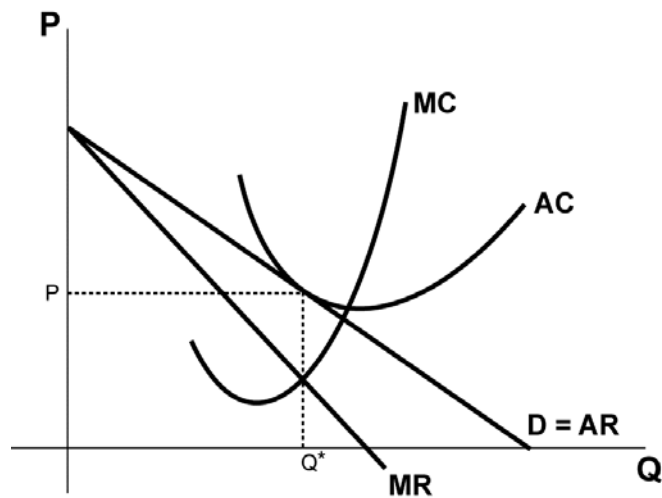


Graf č. 2 Rovnováha na trhu a maximalizace zisku monopolu

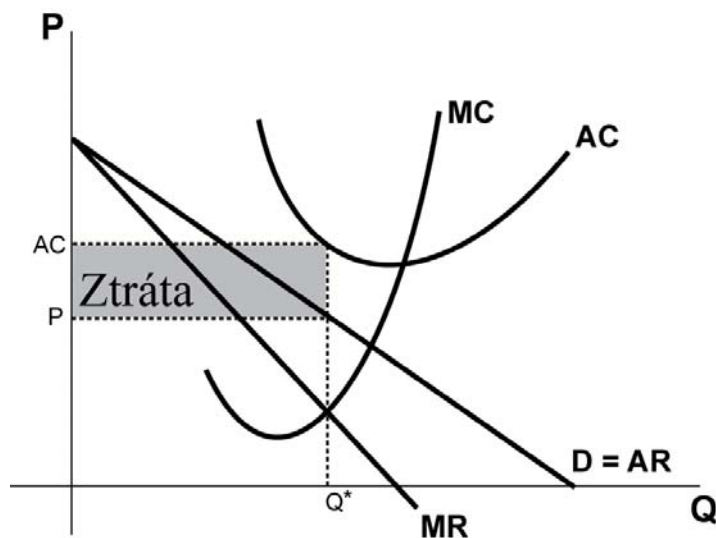
Charakteristickým rysem monopolního zisku je skutečnost, že monopol jej může realizovat i v dlouhém období – tzn. že na rozdíl od dokonalé konkurence se zde neprojevuje tendence k nulovému ekonomickému zisku. To je důsledkem překážek vstupu do odvětví a nemožnosti příchodu potenciálních konkurentů na daný trh.

Monopolní zisk sám o sobě není nutným důsledkem specifického chování monopolu. Monopol totiž může realizovat i nulový ekonomický zisk nebo ztrátu.

Pokud monopol realizuje ztrátu v krátkém období, řídí se stejnými principy jako dokonale konkurenční firma: ztrátu bude minimalizovat pokračováním ve výrobě za předpokladu, že je cena vyšší, než průměrné variabilní náklady.



Graf č. 3 Nulový ekonomický zisk



Graf č. 4 Ztráta

3.5.6. Křivka nabídky

Nabídková křivka ukazuje, kolik zboží bude firma vyrábět při každé ceně. Na dokonale konkurenčním trhu existuje zcela jasný vztah mezi cenou a množstvím, kdy výrobce přichází na trh při určité ceně s určitým množstvím zboží. U monopolu to však vypadá jinak, v jeho případě totiž neexistuje jednoznačný vztah mezi cenou a množstvím a tudíž nenalezneme nabídkovou křivku. Monopol v závislosti na posunu poptávkové křivky může nabízet různá množství při stejné ceně nebo stejné množství při různých cenách.

3.5.7. Tvorba cen přírážkou

V reálných firmách, které odpovídají modelu nedokonalé konkurence vycházejí manažeři při jejich řízení většinou nikoliv z přírůstkových, ale z průměrných veličin. Jejich přístup je slučitelný s teoretickými pravidly maximalizace zisku.

Východiskem úvah manažerů o výši ceny je zjištění průměrných nákladů obvyklé velikosti výstupu. Cena potom vznikne tak, že k takto zjištěným průměrným nákladům je přičtena zisková přírážka m . Ta je dána vztahem:

$$m = (P - AC) / AC$$

Za předpokladu, že firma vyrábí dlouhodobý optimální výstup, tedy s minimálními LAC , víme, že funkce průměrných nákladů je ve svém minimu protínána zdola rostoucí funkcí mezních nákladů. V bodě minima LAC tedy platí rovnost $LMC = LAC$, můžeme uvedenou rovnici upravit na:

$$m = (P - MC) / MC$$

Platí pravidlo maximalizace zisku $MR = MC$, tohoto se tedy dá využít k další úpravě:

$$m = (P - MR) / MR$$

Mezní příjem dále lze vyjádřit pomocí jeho vztahu k elasticitě poptávky a po úpravě tedy:

$$m = - 1 / (ePD)$$

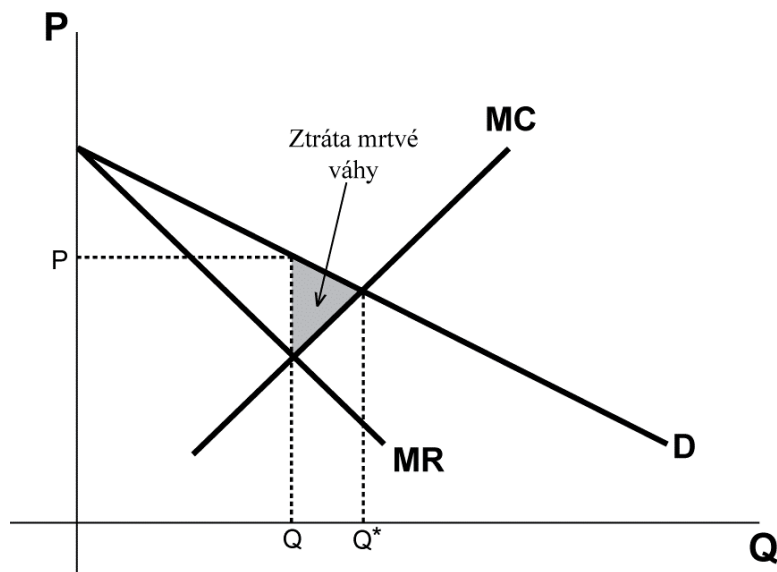
Z této rovnice tedy vyplývá obrácený vztah mezi cenovou přírážkou a elasticitou poptávky po daném statku.[8]

3.5.8. Alokační efektivnost monopolu

Ve srovnání s dokonalou konkurencí produkuje monopol menší výstup za vyšší cenu. Z hlediska společnosti se tedy při maximalizaci svého zisku chová neefektivně. Tato alokační neefektivnost v podobě poklesu přínosu pro společnost bývá označována jako ztráta (náklady) mrtvé váhy.[8]

Pro společensky efektivní firmu by mělo platit: $MC = P = MU$. V případě monopolu se však setkáme se vztahem tímto: $MC < P = MU$.

Ztráta mrtvé váhy je na grafu znázorněna jako obsah trojúhelníku mezi křivkou poptávky a křivkou mezních nákladů.



Graf č. 5 Ztráta mrtvé váhy

Pokud monopol uplatňuje některou z forem cenové diskriminace, může dojít ke zmenšení jeho alokační neefektivnosti, tj. k omezení nákladů mrtvé váhy. Jistého zlepšení efektivnosti se však v tomto případě dosahuje na úkor spotřebitelů, neboť část jejich přebytku přeměňuje monopol ve svůj zisk.[8]

3.5.9. Cenová diskriminace

Díky své monopolní síle je monopol v situaci, kdy si může stanovit cenu svých výrobků. V zásadě jsou dvě možnosti a to, že cena bude pro všechny kupující stejná a nebo možnost druhá, při níž se cena pro různé kategorie kupujících bude lišit. Právě ve druhém zmiňovaném případě hovoříme o cenové diskriminaci. Cílem této cenové diskriminace je získání přebytku spotřebitele a následně jeho přeměna v dodatečný zisk firmy. Podstatou cenové diskriminace je stanovení rozdílných cen stejných výrobků, aniž by k tomu vedly nákladové důvody.[8]

Obecně rozlišujeme tři druhy cenové diskriminace a to cenovou diskriminaci prvního, druhého a třetího stupně.

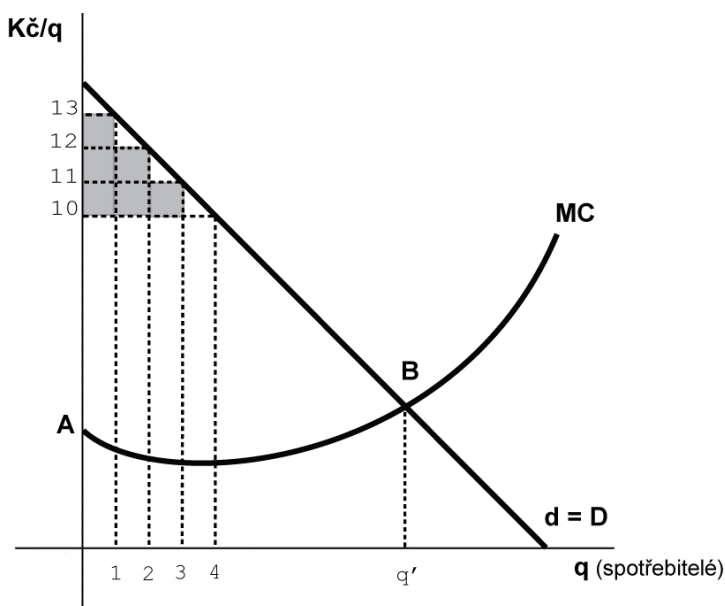
- *Cenová diskriminace prvního stupně*

Při cenové diskriminaci prvního stupně, neboli dokonalé cenové diskriminaci, je každá jednotka produkce prodána tomu jednotlivci, který si jí nejvíce cení, a to za maximální cenu, kterou je za ni ochoten zaplatit. Z tohoto důvodu se na takovém trhu nevytváří žádný spotřebitelský přebytek – veškerý přebytek připadá producentovi.

Výsledkem dokonalé cenové diskriminace je efektivní úroveň produkce.[9] Monopol musí vyrábět na takové produkční úrovni, na které se cena bude rovnat mezním nákladům.

V praxi se s tímto typem cenové diskriminace příliš neseťkáme, protože firma většinou maximální cenu, kterou je každý spotřebitel ochoten za zboží zaplatit nezná a i kdyby se všech těchto spotřebitelů dotazovala, těžko by dostávala pravdivé odpovědi, neboť jejich zájmem je, aby cena byla co nejnižší.

Někdy se dá hovořit ještě o tzv. nedokonalé diskriminaci prvního stupně, jež je založená na odhadech maximálních cen, které jsou spotřebitelé ochotni zaplatit.

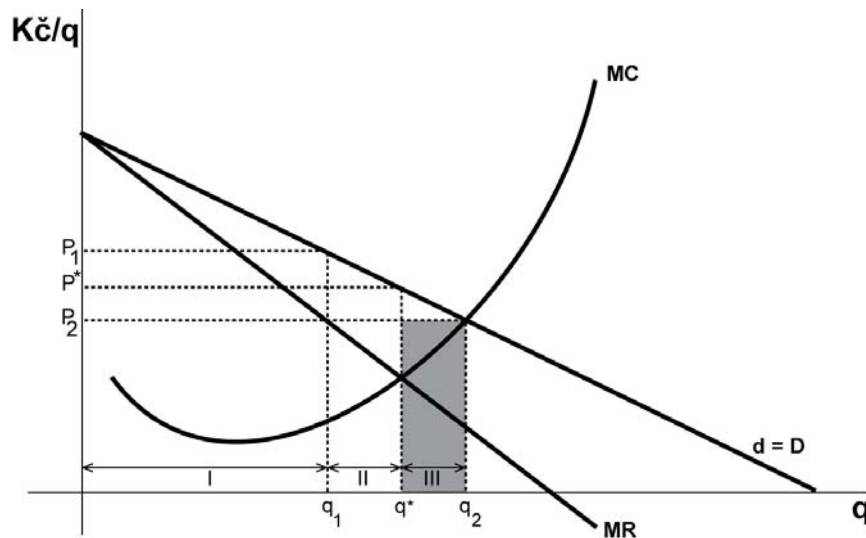


Graf č. 6 Cenová diskriminace prvního stupně

- *Cenová diskriminace druhého stupně*

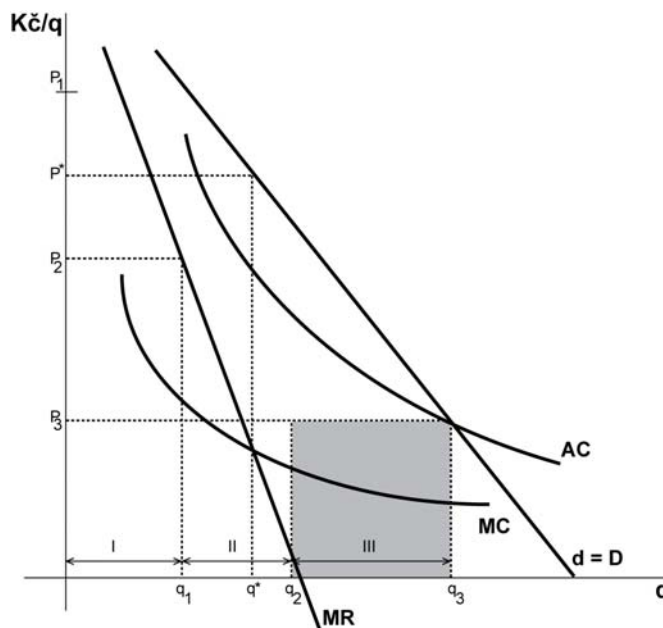
Druhý stupeň cenové diskriminace je znám také jako případ nelineárního oceňování, protože znamená, že cena za jednotku produkce není konstantní, ale záleží na velikosti našeho nákupu. Tato forma cenové diskriminace je běžně používána v oblasti veřejných služeb. Například cena za jednotku elektřiny často záleží na tom, kolik jí spotřebujete. Jinými slovy, při velkých nákupech je někdy k dispozici množstevní diskont.[9]

Na rozdíl od cenové diskriminace prvního stupně nemůže monopol získat celý přebytek spotřebitele, může však získat jeho část.



Graf č. 7 Cenová diskriminace druhého stupně

Cenová diskriminace druhého stupně v případě přirozeného monopolu, kdy je tržní poptávka zabezpečována s klesajícími mezními i průměrnými náklady, umožňuje realizovat větší objem výstupu se sníženými náklady. V důsledku zvýšení výstupu dosahuje firma větších úspor z rozsahu a její zisk může vzrůst navzdory tomu, že roste i přínos pro spotřebitele.[8] Je tomu tak proto, že současně s poklesem cen jsou realizovány také úspory v důsledku nižších jednotkových nákladů.



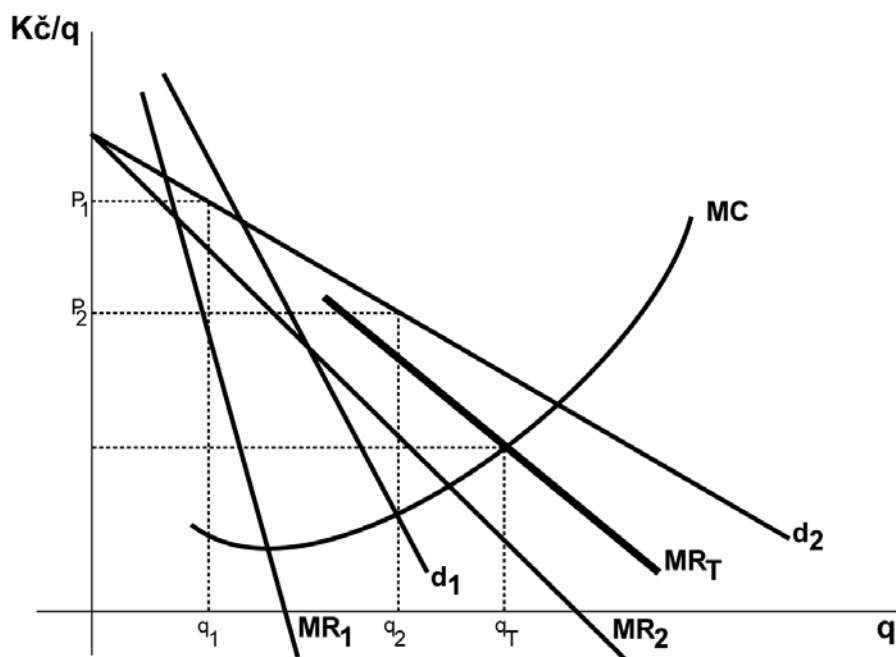
Graf č. 8 Cenová diskriminace druhého stupně u přirozeného monopolu

- *Cenová diskriminace třetího stupně*

S cenovou diskriminací třetího stupně se v praxi setkáme nejčastěji. Cenová diskriminace třetího stupně představuje diskriminaci podle spotřebitelů. Její podstatou je rozdělení spotřebitelů na dvě nebo více skupin, z nichž každá má svou vlastní poptávkovou křivku.[8]

Existují zde však dvě podmínky, které musí být splněny. Tou první je jasně dané kritérium rozdělení spotřebitelů do jednotlivých skupin. Tím jsou rozdíly v cenové elasticitě poptávky po produktu, které bývají ovlivněny rozdílnými důchody, preferencemi atd. Druhou podmínkou je, že je vyloučen vzájemný prodej mezi spotřebiteli.

Příkladem můžou být slevy pro studenty či důchodce při návštěvách kin a podobně.



Graf č. 9 Cenová diskriminace třetího stupně

3.6. Regulace a antimonopolní politika

Státní regulace je prostředkem, kterým stát působí na chování tržních subjektů. V podmínkách monopolu nedochází k plnému využití zdrojů, které má společnost k dispozici. Výrobce má výsadní postavení a s ním spojenou schopnost stanovit cenu vyšší než mezní náklady, což vede ke ztrátě efektivnosti. Neefektivnost této tržní

struktury je pro společnost nákladem a z tohoto důvodu se zdá být úsilí vlád o jeho snižování racionální. Jak může vláda zredukovat náklady monopolu? Možných způsobů je více, některé jsou efektivní, některé spíše ne.

- *Daně*

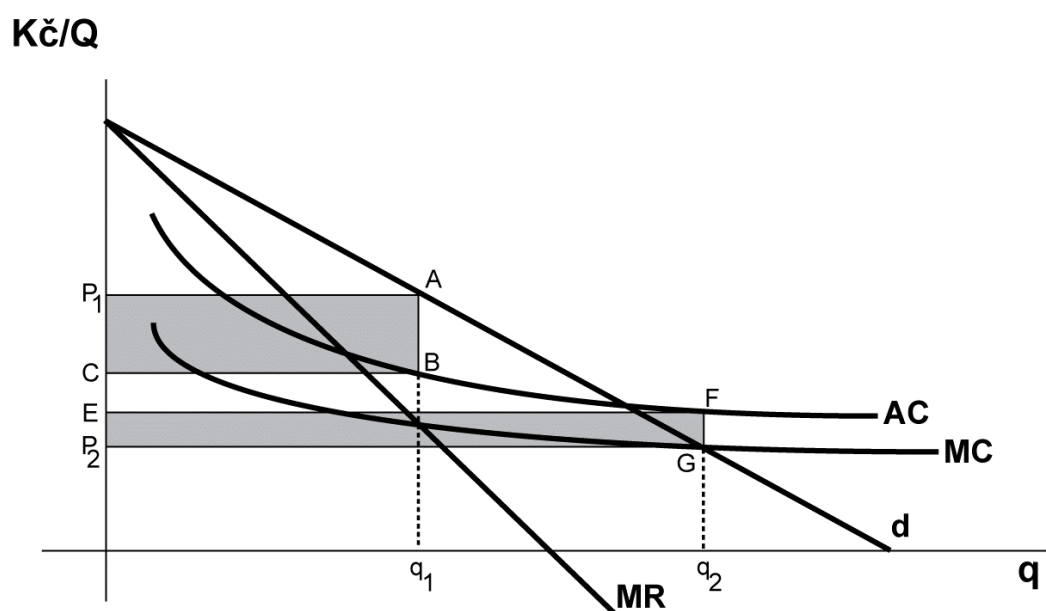
Zvýšení daní sice snižuje zisky monopolů, ale neprojevuje se přímo ve velikosti vyráběného objemu produkce. Ani snížení daňové zátěže nemusí být silným motivem ve prospěch zvýšení výroby monopolem.[4]

- *Cenové regulace*

Tento způsob napravování neefektivnosti nedokonalé konkurence mezi ekonomy příliš mnoho zastánců nemá. Zásadním problémem cenové regulace je stanovení úrovně regulované ceny. Snahou státu bývá obvykle vyloučení monopolního zisku z ceny.

Budou-li ceny stanoveny na úrovni průměrných nákladů, pak se tyto náklady budou rovnat průměrným příjmům a firma bude dosahovat jen normálního zisku.

V případě, že budou regulované ceny stanoveny na úrovni mezních nákladů ($P = MC$), dojde pravděpodobně ke ztrátovosti firmy, což lze vidět u přirozeného monopolu. Protože žádná firma nemůže dlouho vyrábět se ztrátou, vzniká otázka, zda by měl stát v této situaci firmě ztrátu kompenzovat (zvýšením cen nebo státními subvencemi).



Graf č. 10 Cenová regulace přirozeného monopolu

- *Státní vlastnictví*

Státní vlastnictví je nástrojem, jehož použití ve větší míře než nástroje dosud zmíněné determinují okolnosti (politický systém, kultura, historie, tradice apod.).[4] Jako příklad je možno uvést státní železnice v některých západoevropských státech.

- *Ekonomická regulace*

Ekonomická regulace je představována pravidly nebo zákony, kterými stát ovlivňuje nebo kontroluje činnosti firem. Úředníky zodpovědných institucí zajímá nejen výše cen v regulovaných odvětvích, ale i výše nákladů, velikost výstupu, podmínky vstupu do odvětví apod. Ekonomická regulace se liší od cenové regulace tím, že neurčuje konkrétní ceny konkrétních výrobků, ale spíše stanoví pravidla pro cenovou tvorbu.[4]

- *Antimonopolní politika*

Antimonopolní zákonodárství má své kořeny v 19. století v USA. Tato politika vyrostla ze zákonodárných aktů, jimiž jsou Shermanův zákon (1890) a Claytonův zákon (1914).

Antimonopolní politika je termín, který se používá k popisu programů, které jsou určeny ke kontrole růstu monopolů a k ochraně konkurentů před nežádoucími praktikami monopolních firem.[8] Takovým nežádoucím chováním monopolů může být např. fúze firem, poskytování speciálních slev pro privilegované zákazníky atd.

Pravdou však také je, že činnost velkých firem není možné zcela odmítat. Rozsah jejich podnikání je často podmíněn technologicky a souvisí s úsporami, které plynou z masové velkovýroby, velké firmy tak mohou uspokojit levněji více zákazníků. Je též skutečností, že velké firmy vynakládají větší prostředky na výzkum než malé a střední firmy a jejich zisky jsou rozhodujícím zdrojem daně z příjmu právnických osob.[8]

3.7. Hospodářská soutěž

Hospodářská soutěž je soupeření fyzických a právnických osob v hospodářské oblasti s cílem dosáhnout hospodářského prospěchu. Soutěžitelé mají svou soutěžní činnost svobodně rozvíjet a k hospodářské soutěži se sdružovat. Účastníci

hospodářské soutěže jsou povinni dbát právně závazných pravidel hospodářské soutěže a nesmějí účast v soutěži zneužívat. Jednání soutěžitelů nesmí být v rozporu s dobrými mravy soutěže a nesmí přivodit (ani být způsobilé přivodit) újmu jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům – pak by šlo o nekalé soutěžní jednání a nedovolené omezování hospodářské soutěže.[5] Účastníci hospodářské soutěže musí dodržovat dobré mravy. Podstatnou roli hraje rovnost hospodářských příležitostí.

Podmínky a pravidla pro rozvoj a ochranu hospodářské soutěže vytváří stát. Za zneužití účasti v hospodářské soutěži se považuje nekalé soutěžní jednání (nekalá soutěž) a nedovolené omezování hospodářské soutěže, dále ještě porušování práv spotřebitelů, střet či konflikt zájmů, tvorba externalit či praní špinavých peněz.

Nás zajímá zejména nedovolené omezování hospodářské soutěže, čímž se míní omezování hospodářské soutěže kartelovými dohodami, dohodami o sloučení podniků a zneužívání monopolního a dominantního postavení na trhu.

Nedovolené omezování hospodářské soutěže je upraveno zvláštním zákonem a to zákonem o ochraně hospodářské soutěže. Účelem zákona je ochrana hospodářské soutěže, vytváření podmínek pro její další vývoj a proti vzniku a udržování monopolního nebo dominantního postavení právnických a fyzických osob při jejich podnikatelské činnosti – pokud toto monopolní či dominantní postavení znemožňuje nebo omezuje hospodářskou soutěž.[5]

Co máme na mysli jako zneužívání monopolního a dominantního postavení na trhu? Pokud podnikatel získá sám, či v dohodě s jinými podnikateli takové postavení na relevantním trhu, ve kterém není soutěži vystaven vůbec (monopolní postavení) nebo není vystaven soutěži podstatné (dominantní postavení), má povinnost oznámit tento fakt ministerstvu. Dominantní postavení na trhu má ten podnikatel, který dodávkami na relevantním trhu zajišťuje v období kalendářního roku nejméně 30% dodávek shodného, porovnatelného nebo vzájemně zastupitelného zboží. Monopolní nebo dominantní postavení nesmí být podnikatelem zneužíváno na újmu jiných podnikatelů nebo spotřebitelů, ani na úkor veřejného zájmu. Zneužitím je zejména:

- přímé nebo nepřímé vynucování nepřiměřených podmínek ve smlouvách s jinými účastníky na trhu, zvláště vynucování plnění, jež je v době uzavření smlouvy v nápadném nepoměru k poskytovanému protiplnění,

- vázání souhlasu s uzavřením smlouvy na podmínku, že druhá smluvní strana odebere i další plnění, které s požadovaným předmětem smlouvy věcně ani podle obchodních zvyklostí nesouvisí,
- uplatňování rozdílných podmínek při shodném či srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž jsou tyto účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni,
- zastavení či omezení výroby, odbytu, nebo technického vývoje zboží za účelem získání neoprávněného hospodářského prospěchu na úkor kupujících.[5]

Ochranou hospodářské soutěže je státní politika, která brání zejména kartelovým dohodám, kontroluje fúze a řeší zneužívání dominantního postavení firem na trhu.

Všechna tato témata mohou být svým způsobem kontroverzní, zejména pak to poslední zmiňované. Dominantní firma na trhu vede k potlačení konkurence a své postavení může zneužít ke zvyšování cen? Pokud je trh otevřený, pak i tato firma musí čelit konkurenci a to jak stávající, tak potenciální, její postavení se tedy nezdá vždy až tolik stálé. Vlády kontrolují fúze firem (u nás je schvaluje Úřad pro ochranu hospodářské soutěže), což ale může vést k omezení konkurence.

Konkurence vede k tomu, že úspěšné firmy vytlačují z trhu neúspěšné konkurenty a tím získávají velký tržní podíl, otevřenost trhů ale nikomu nezaručí dominantní postavení navěky.

Takováto politika státu se tedy někdy může zdát spíše na škodu a antimonopolní politika, která bývá prezentována jako ochrana spotřebitelů před monopoly se pak jeví spíše jako ochrana méně schopných konkurentů.

4. ČESKÉ DRÁHY – JEJICH ORGANIZACE a EKONOMIKA

4.1. Charakteristika společnosti

Vznik akciové společnosti České dráhy se datuje na 1. leden roku 2003, kdy se stala nástupnickou společností státní organizace České dráhy. Od tohoto data infrastrukturu (koleje, elektrické vedení atd.) spravuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace, zatímco České dráhy nadále vlastní a provozují vlaky. Založení Českých drah, a.s. proběhlo v souladu se zákonem č. 77 / 2002 Sb. Sídlo společnosti najdeme na Praze 1, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12. Stoprocentním vlastníkem akcií společnosti je stát.

Řídícími orgány jsou dozorčí rada, která má 9 členů, 2/3 z nich jmenuje řídicí výbor, 1/3 je volena zaměstnanci. Jejím hlavním úkolem je přezkoumávání zprávy o podnikatelské činnosti, schvalování podnikatelského plánu a udělování souhlasu k nakládání s vybraným majetkem. Dále je to řídicí výbor, prostřednictvím něhož vykonává stát jako stoprocentní vlastník svá akcionářská práva. Je tvořen vládou pověřenými zaměstnanci ministerstev dopravy, financí, obrany, průmyslu a obchodu a místního rozvoje. a do třetice sem spadá představenstvo, mající 5 členů, které rozhoduje o všech záležitostech podniku, nejsou-li vyhrazeny dozorčí radě. Členové jsou voleni dozorčí radou.

Společnost České dráhy, a.s. můžeme zařadit mezi největší firmy v České republice. Jsou významným podnikem nejen pro naši republiku, ale také pro mezinárodní železniční dopravu, nechybí členství v důležitých evropských a světových institucích, jmenovat bychom mohli Mezinárodní železniční unii, Společenství evropských železnic nebo Mezinárodní organizaci spolupráce železnic.

České dráhy poskytují veškeré služby související s železniční dopravou. Dominantou jsou služby přepravní, které zahrnují nákladní a osobní dopravu a také řadu doplňkových služeb. Je možno si objednat zvláštní vlak, třeba i historický, využít expresní přepravy kurýrních zásilek nebo možnost umístění reklamy v prostorách ČD, na nádražích, ve vlacích a v poslední době například i na lokomotivách. Dále zajišťují provoz na celostátních a regionálních tratích a udržují, opravují a modernizují infrastrukturu.

Každý den vyjede na tratích Českých drah okolo 7 tisíc vlaků, které přepraví okolo půl milionu cestujících. České dráhy spravují přes 2500 stanic a zastávek, které jsou propojeny více jak 9500 kilometry tratí, z nichž 1/3 je elektrifikovaná. Společnost se snaží výrazně orientovat na zákazníka a přizpůsobovat se jeho individuálním potřebám.

Nabídka služeb je poměrně pestrá. Cestující mají možnost využívat vlaky vyšší kvality, na delší cesty, například do zahraničí, jsou k dispozici lehátkové a lůžkové vozy, u rychlíků a vlaků vyšší třídy se setkáme s jídelními vozy a tedy možností občerstvení, samozřejmostí je přeprava tělesně postižených, dětských kočárků, kol, živých zvířat a v neposlední řadě přeprava zavazadel a možnost jejich úschovy. V posledních letech se stává oblíbenou možností přepravy automobilů nebo půjčovny kol ve vybraných stanicích.

Než se rozhodneme cestovat vlakem, vždy se vyplatí prostudovat obchodní nabídky Českých drah a výrazně tak ušetřit finanční prostředky. Nabídka slev jízdného jak ve vnitrostátní tak v mezinárodní dopravě je poměrně bohatá a vybere si v ní každý, od studentů přes rodiny s dětmi až po seniory. Od těch, kteří jezdí na velké vzdálenosti po ty, co dojíždějí vlakem do práce do nejbližšího většího města. Ve vybraných stanicích jsou budována ČD centra, poskytující komplexní odbavení a případné zabezpečení navazujících služeb v regionu. Rozšiřují se také online služby jako je rezervace míst, koupě jízdenek či možnost vyhledávání polohy vlaku.

Co se týče nákladní dopravy, ČD Cargo poskytuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, zboží, kontejnerů i nadměrných nákladů. Je zde možnost pronájmu železničních vozů, vlečkových a dalších služeb. V této oblasti jsou k dispozici poradenská střediska, která nabízí zákazníkům kompletní logistické řešení jejich požadavků. V rámci Evropské unie se České dráhy, pokud jde o objem přepravy zboží, řadí do první pěti států.

Pod záštitou Českých drah můžeme nalézt několik dceřiných společností:

- ČD Reality a.s., hlavním cílem založení této společnosti bylo realizování obnovy železničních stanic, tím je myšlena oprava, modernizace a případné nové využití nemovitého majetku.
- Cestovní kancelář ČD travel, s.r.o., která zdaleka neslouží jen železničářům a nabízí tuzemské i zahraniční zájezdy.

- ČD – Telematika a.s., společnost nabízející produkty a služby z oblasti telekomunikací a informatiky.
- Dopravní vzdělávací institut, a.s., který se zabývá výukou a vzděláváním odborníků zejména v oblasti dopravy a to nejen té železniční.
- Railreklam s.r.o., která se orientuje na využívání majetku Českých drah k reklamním účelům. Traťová strojní společnost, a.s., zajišťuje provozuschopnost železniční dopravní cesty, opravy traťových strojů apod.
- Výzkumný ústav železniční, a.s., specializuje se na odborné služby a komplexní řešení v oblasti posuzování, zkušebnictví a poradenství pro železniční systémy a drážní dopravu.

4.2. Historie

Na území Čech, Moravy a Slezska má železniční doprava více než 160 letou tradici a České dráhy jsou jejím pokračovatelem. Zde je přehled několika historických milníků:

- 1828 České Budějovice – Linec, první evropská koněpřežná železnice
- 1839 Vídeň – Břeclav, první evropská parostrojní železnice
- 1903 první evropská normálněrozchodná elektrifikovaná trať
- 1918 vznik Československých státních drah (ČSD)
- 1991 na síti ČSD zahájen provoz vlaků EuroCity
- 1993 vznik Českých drah (ČD) po rozpadu ČSFR
- 1994 zahájena doprava kamiónů po železnici, Lovosice – Drážďany
- 2003 vznik společnosti České dráhy a.s.

4.3. Prostředí a konkurence

Jak bylo zmíněno výše, s železniční dopravní cestou, která je majetkem státu hospodaří státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Tato organizace tedy dráhu jako takovou (koleje, elektrické vedení atd.) vlastní a zajišťuje její provozování, provozuschopnost a modernizaci. V její moci je přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky. Co máme na mysli provozováním dopravní cesty? Jedná se o technicko-provozní obsluhu a také organizování dopravy. Provozování dráhy objednává její vlastník u provozovatelů.

Provozovateli jsou České dráhy a některé regionální subjekty. Zpravidla mívá každá dráha určeného jednoho provozovatele, nicméně neznamená to, že by jednu trať nemohlo využívat více dopravců. U dopravce si kraje, obce, příp. další subjekty objednávají osobní přepravu. Dopravce potom hradí poplatek za užívání dopravní cesty jejímu vlastníkov, tedy státu. České dráhy zajišťují provoz a údržbu tratí, které jsou ve správě SŽDC, s.o. na základě objednávky a smluvního vztahu.

Pro vstup do odvětví neukládá zákon žádné obchodní překážky. Mohou sem tedy vstupovat další dopravci.

Monopolní postavení českých drah není zatím nijak výrazně oslabováno konkurencí. Přesto se však společnosti, mající zájem o tuto oblast najdou. Jmenovat bychom mohli v osobní dopravě například společnost Viamont a.s., která provozuje několik regionálních železničních drah a dopravu na nich nebo společnost Connex. Ve spojitosti s tratí Beroun – Praha se zase v poslední době začalo hovořit o společnosti Veolia, která působí v hlavním městě jako vodohospodář a nyní má v úmyslu zde podnikat v železniční osobní dopravě a nabídnout pohodlí, častější spoje a moderní vozový park s jehož soupravami se můžeme setkat v západních Čechách. V poslední době začíná projevovat výraznější zájem o vstup na trh také společnost Student Agency. V nákladní dopravě je konkurence větší, mimo ČD se můžeme setkat ještě s několika většími přepravci (vč. společnosti Viamont a.s.).

O konkurenci se dá hovořit také v souvislosti s jinými odvětvími, zejména autobusovou a na větší vzdálenosti případně i leteckou dopravou. Mnoho lidí dává přednost právě například autobusům, které častokrát vyjdou levněji a v nemálo případech i rychleji.

Nákladní doprava je z velké části realizována kamionovou dopravou.

5. ANALÝZA HOSPODAŘENÍ ČESKÝCH DRAH

5.1. Hospodaření ČD

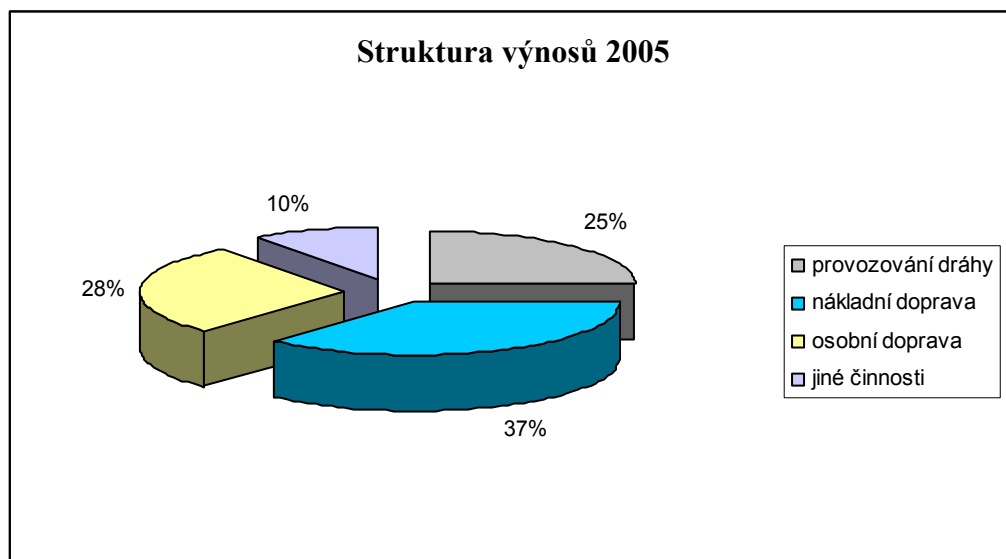
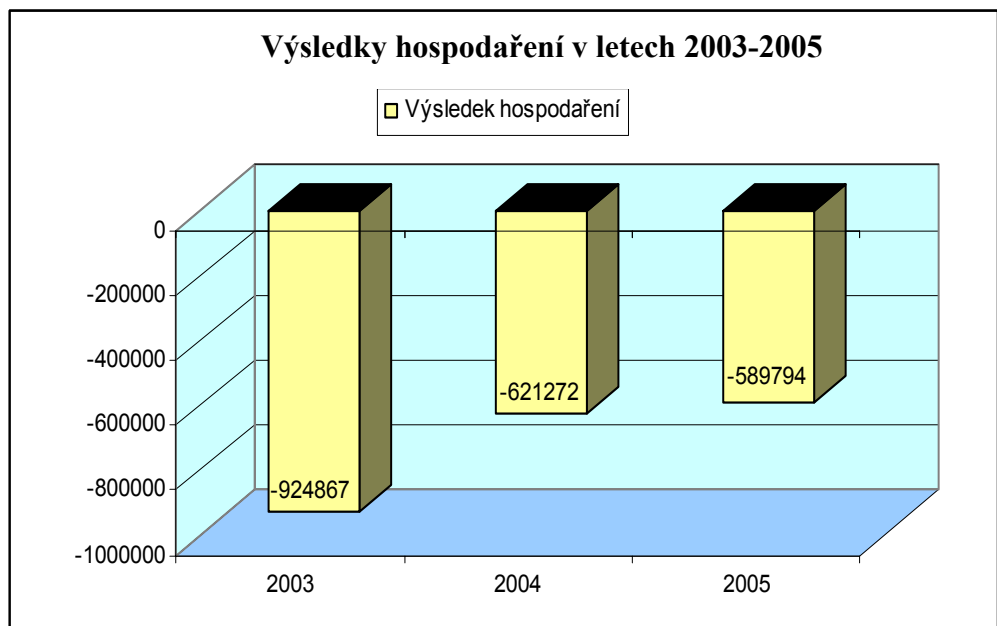
Rok 2005 byl pro České dráhy poměrně úspěšným, došlo k řadě změn a mnoha posunům kupředu. Došlo k oddělení řízení osobní a nákladní dopravy, snahou je další posilování pozice ČD v konkurenčním přepravním prostředí, dařilo se pokračovat v optimalizaci počtu zaměstnanců a s tím související zvyšování produktivity práce, která se za poslední 3 roky vyšplhala téměř o 20% výše a pracovalo se také na zvyšování hospodářského výsledku. Ztráta činila 590 miliónů Kč, je tedy o 31 miliónů Kč nižší než ztráta v roce předchozím a dokonce o 100 miliónů nižší než původně předpokládal plán. O této ztrátě můžeme hovořit jako o ztrátě účetní, neboť v oblasti cash flow byly toky poměrně vyrovnané a společnost neměla problémy s hrazením všech svých závazků.

Českým drahám v roce 2005 rostly tržby v osobní dopravě a celkem úspěšně podnikaly i v dopravě nákladní, ačkoliv úplně snadným rok 2005 nebyl. V roce 2005 přepravilo ČD Cargo okolo 76 mil. tun zboží, což je o 4,9% méně než v roce 2004. Vstup do Evropské unie jistě skýtá mnoho pozitiv i pro České dráhy, ale v roce 2005 se projevila i negativa právě v souvislosti s nákladní dopravou. Zánik celních povinností umazal mnohahodinové kolony kamionů na hranicích a tím ubyla na významu možnost přepravy těchto kamionů po železnici. i přes jisté komplikace se však daří Českým drahám objemem nákladní přepravy udržovat v první evropské desítce.

Osobní dopravu v roce 2005 poznamenaly změny ve financování dopravní obslužnosti. Prostředky směřované do základní dopravní obslužnosti již nebyly pevně stanoveny, jejich objem byl tedy čistě na jednotlivých objednavatelích (kraje, ministerstvo dopravy). Pro České dráhy měla tato změna negativní dopady. Objednavatelé totiž v mnoha případech raději preferovali variabilnější a méně ekonomicky náročnou autobusovou dopravu.

Ke snížení provozních nákladů přispělo snížení původního meziročního indexu nárůstu cen za elektrickou energii z 11,6% na 4,35%.

České dráhy mají příjmy nejen z dopravy, ale samozřejmě také z ostatních podnikatelských činností, z pronájmu nebytových prostor, prodeje nemovitého majetku a z činností společných podniků s majetkovou účastí ČD.



Ještě překvapivějším a úspěšnějším se stal rok 2006 a mimořádně pozitivně se vyvíjí rok letošní, tedy 2007. V roce 2006 se Českým drahám podařilo snížit ztrátu oproti roku 2005 o dalších cca 130 miliónů, tedy na částku okolo 450 miliónů korun.

Zhodnocení tohoto roku slovy generálního ředitele Českých drah: „V roce 2006 se podařilo změnit trendy v osobní i v nákladní dopravě. Rostly výkony v objemech, v počtech přepravených cestujících i v tržbách. Nárůst tržeb v nákladní dopravě byl asi 4,5 %, což je něco přes 600 milionů korun, v osobní dopravě kolem 7 %, což je asi

450 milionů korun. Podobně rostly i výkony: v nákladní dopravě o 6,3 %, v osobní dopravě o 3,5-4 %. Rok 2006 znamenal na druhou stranu také další úspory nákladů. Přestože jsme snížili asi o 5000 počet zaměstnanců, vzrostl výkon. To znamená, že se zvýšila produktivita práce. V absolutním vyjádření jsme na personálních nákladech ušetřili asi 350-400 milionů korun. To nám umožnilo investovat větší prostředky do běžných oprav a revizí osobních i nákladních vozů. U nákladních vozů na to byl nejvyšší čas, protože vozový park chátrá a zastarává. Loni jsme museli řešit nedostatek vozů na přepravu uhlí, železa a dřeva. i letos bude růst přepravy dřeva - i v důsledku nedávné kalamity, na kterou musíme vyčlenit dalších asi 1000 vagonů. Celkově očekáváme nárůst asi o 2-3 miliony tun.“[12]

Došlo také na další propouštění zaměstnanců a to ze všech rozhodujících profesí včetně administrativní či řídicí činnosti, docházelo k utlumování neefektivních provozů, odešli strojvedoucí, opraváři, výpravčí, posunovači a další pomocné profese (např. čističi vozů), některé z těchto činností byly outsourcovány, čímž došlo k úspoře nákladů. Další úspory jsou plánovány z utlumování údržbářské a opravárenské části a ze zavádění techniky a zabezpečovacích zařízení.

Letošní rok 2007 se zdá prozatím být zlomový v tom ohledu, že České dráhy poprvé od roku 1993 hospodaří se ziskem, který se v prvním čtvrtletí vyšplhal na 14,7 milionu korun. Změna je to opravdu veliká, když uvážíme že loni v tomto období bylo hospodařeno se ztrátou 240 miliónů. Podnikatelský plán pro letošní rok očekává zisk okolo 50 miliónů Kč. V prvním čtvrtletí se zvyšovaly tržby a přepravní výkony jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Z osobní dopravy České dráhy utržily o téměř 13 procent více než ve stejném období loňského roku, celkem přes 1,2 miliardy Kč. Jejich služby využilo 46,3 milionu pasažérů, meziročně o 170 tisíc více. Větší počet cestujících přepravily vlaky především na dálkových trasách. Objem přepraveného nákladu vzrostl o 6,5 procenta na 21,3 milionu tun a celkové tržby z nákladní dopravy se zvýšily o 8,1 procenta na 4,2 miliardy Kč. Největší nárůst zaznamenaly České dráhy u vnitrostátní dopravy. Nejvíce se po železnici přepravuje ocel, železo, uhlí či automobily a nejlukrativnějším regionem je tak pro České dráhy Ostravsko.[11] V roce 2007 České dráhy zaměstnávají okolo 55 tisíc pracovníků.

V dohledné době čeká České dráhy velmi významná změna týkající se struktury. Jedná se o vyčlenění nákladní dopravy do samostatné společnosti ČD Cargo, a.s., jež by

byla dceřinou společností ze 100% vlastněnou Českými drahami. Hlavním důvodem k tomuto kroku je zprůhlednění financování Českých drah. Kritici nyní vytýkají křížové financování osobní dopravy ze zisků té nákladní. Pro nákladní dopravu by to mělo přinést pozitivní efekt ve smyslu lepší pozice na trhu, zde bych si opět dovolila citovat slova generálního ředitele společnosti: „Tento krok navrhujeme proto, aby nákladní doprava získala lepší pozici na trhu a do budoucna mohla utvářet aliance nebo kooperace se sousedními železničními a nákladními dopravci a zároveň aby mohla do budoucna svůj zisk, který bude v ročním vyjádření asi kolem 1 miliardy, investovat do modernizace a nákupu nových vozidel a do budování logistických terminálů a zlepšení logistických služeb.“[12]

Ztrátovost osobní dopravy je stále předmětem k řešení. Prostředky na financování dálkové dopravy se už nalézat daří, otevřeným problémem však zůstává zejména regionální doprava, na které je traceno okolo 200 – 300 milionů a dále vlaky InterCity a částečně i EuroCity.

5.2. Finanční situace

V roce 2005 se hodnota dlouhodobého majetku ČD vyšplhala na 41,69 mld. Kč, tedy 83% z celkových aktiv, což znamená oproti předchozímu roku nárůst o 2,96 mld. Kč. Oběžná aktiva činila 16% z celkových aktiv, což je 8,24 mld. Kč a znamená snížení oproti předchozímu období o 0,3 mld. Kč. Co se týká vlastního kapitálu společnosti, jeho hodnota se snížila o 0,4 mld. na 37,1 mld. Kč, což činí 74% celkových pasiv. 40% z celkových pasiv je tvořeno základním kapitálem, který činil 20 mld. Kč. 25% celkových pasiv, tedy 12,7 mld., potom činily cizí zdroje, které od roku 2004 narostly o 3,1 mld. Kč.

Výkaz zisku a ztráty za rok 2005 nám sdělí, že celkové tržby a výnosy činily 45 428 mil. Kč a náklady 46 018 mil. Kč včetně účetních odpisů. Co se týká tržeb a výnosů, bylo dosaženo 97,8% podnikatelského plánu, u nákladů potom 97,6%.

Kdo financuje České dráhy? Zdrojů finančních prostředků je několik, jedná se o prostředky z vlastní činnosti ČD, ze státního rozpočtu, z úvěrů garantovaných státem a z fondů EU. Ze státního rozpočtu a z rozpočtu jednotlivých krajů na základě smluv, které byly uzavřeny jsou Českým drahám poskytovány příspěvky na ztrátu dopravce z provozu osobní veřejné drážní dopravy nebo například prokazatelná ztráta ze

žakovského jízdného. Státní fond dopravní infrastruktury a Správa železniční dopravní cesty poskytují na základě uzavřených smluv finance na výstavbu, modernizaci, údržbu a opravování veřejné dopravní cesty. Z Ministerstva dopravy pak ještě putovaly například neinvestiční dotace na projekty výzkumu a vývoje.

České dráhy samozřejmě pravidelně sledují cenová, úvěrová a likvidní rizika, která souvisejí s tokem hotovosti. Každý týden je sledován vývoj likvidity a tok hotovosti, údaje jsou vyhodnocovány a konfrontovány s plánem příjmů a výdajů a potažmo podnikatelským plánem pro dané období a dále se pak rozhoduje o úhradě závazků, využití kontokorentního úvěru apod. Pravidelně se monitorují pohledávky a závazky dle jednotlivých firem a délky prodlení a mnoho dalších ukazatelů.

6. PERSPEKTIVY DALŠÍHO VÝVOJE ČESKÝCH DRAH V RÁMCI EKONOMIKY ČR

6.1. *Současnost a cíle*

České dráhy se, zvláště v posledních několika letech, snaží posunovat stále kupředu a dále tak upevňovat svou pozici na trhu.

Stále výrazněji se projevuje jejich snaha orientovat se zejména na zákazníka. Zlepšuje se komunikace se zákazníkem a dochází k lepšímu se přizpůsobování jeho individuálním potřebám, s čímž souvisí nabídka mnoha nových produktů.

V plánu je například nákup prodejních automatů s možností placení v eurech či bankovními kartami, platby bankovními kartami by se měly stát běžnější i na pokladnách.

Ne tak dávno zavedené vlaky SC Pendolino, které nabízejí vyšší komfort cestování, přitáhly jistě i nové zákazníky, kteří dříve vlakovou dopravu nevyužívali. Mimo jiné právě v business klientele vidí ČD ještě své rezervy, právě na ně se zaměřuje nová služba, kterou je půjčovna aut ve stanicích Pendolina.

Dále se České dráhy aktivně zapojují do integrovaných dopravních systémů v jednotlivých krajích a tím posilují svou pozici na trhu regionální osobní dopravy. Pro příměstskou dopravu jsou a budou investovány nemalé částky na nákup dalších nových souprav City Elephant, které nabízejí příjemnější cestování.

V nákladní dopravě se Česká republika snaží a bude snažit více zapojit do procesu globalizace, mezinárodní doprava hraje stále větší roli díky rozšiřování Evropské unie a s tím spojené celé řadě projektů. Železniční doprava je v tomto směru oproti té silniční (kamionové) trochu v nevýhodě, protože z technického hlediska jsou hranice v železniční dopravě jaksí komplikovanější, můžou se vyskytovat nejednotnosti v systému napájení, různých zabezpečovacích zařízeních a podobně. Trendem tedy je odstraňování těchto bariér.

Další širokou problematikou je modernizace. a to modernizace nádražních budov, infrastruktury a vozového parku. Toto vše je během na delší trať. Situace se sice zlepšuje, ale pár pohledů na západ nám prozradí, že je ještě co dohánět.

6.2. Budoucnost

Železniční doprava jako taková budoucnost jistě má. Silnice a dálnice se zdají být poměrně přetížené, což nahrává větší potřebnosti podílu železnice na trhu.

K dominantním přednostem železniční dopravy patří nejen její bezpečnost, ale také šetrnost k životnímu prostředí. České dráhy věnují této oblasti značnou pozornost, mají zavedeno tzv. „Zelené účetnictví“, které umožňuje sledovat náklady na ochranu životního prostředí.

Výhodná geografická poloha naší republiky skýtá možnost a předpoklady k dalšímu rozvoji nákladní přepravy. České dráhy chystají jisté organizační změny. V letošním roce se plánuje vyčlenění nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti, zejména z důvodu zlepšování její pozice na trhu.

Rozvoj železniční dopravy v naší republice a zájem o ní je a bude podmíněn také tím, jak se rozvíjí její modernizace a zejména tím, co bude schopna zákazníkům nabídnout.

7. ZÁVĚR

České dráhy jsou naším největším železničním dopravcem s dlouholetou tradicí a zároveň jsou smluvním provozovatelem většiny železničních tratí na území České republiky. Skupina České dráhy poskytuje veškeré služby spojené s železniční dopravou.

Hospodaření Českých drah, podíváme-li se na několik posledních let, je dlouhodobě ztrátové. Trvalou ztrátou trpí osobní doprava, což je způsobeno zejména velkou ztrátovostí dopravy v regionech. Naopak nákladní doprava je zisková a v tomto ohledu patříme mezi několik předních evropských nákladních přepravců. Stát jako stoprocentní vlastník Českých drah veškerou ztrátu pokrývá a to zejména prostřednictvím dotací. V letošním roce mají však České dráhy vykročeno k zisku. Smělý podnikatelský plán, který si stanovil za cíl zisk kolem 50 milionů se začíná, jak se ukázalo v prvním čtvrtletí, pomalu naplňovat. V tomto by tedy mohl být letošní rok zlomový, neboť od roku 1993 se zisku ještě dosáhnout nepodařilo.

Monopolní postavení Českých drah zatím konkurence nijak výrazně neohrožuje. V nákladní dopravě se s ostřejší konkurencí setkat můžeme, protože v této oblasti u nás působí několik významnějších přepravců. V osobní dopravě je situace o něco klidnější. S postupem doby však začíná být i o tuto sféru větší zájem. Se soukromými přepravci se zatím setkáme spíše jen na několika málo menších tratích, ale zdá se, že některé společnosti si brousí zuby na tratě koridorové. Do budoucna lze tedy očekávat silnější konkurenční prostředí.

Podle mého názoru se pohledy občanů České republiky na České dráhy různily a různí, ale dovolila bych si odhadnout, že většina populace by inklinovala spíše k těm negativním. Většinou se jedná o stížnosti na častá zpoždění vlaků, ne příliš příjemné prostředí na mnohých nádražích, zastaralé vlakové soupravy a v neposlední řadě samozřejmě ceny. Volba automobilu či autobusu se pak často jeví jako pohodlnější, levnější a často také rychlejší řešení.

České dráhy nezůstávají pasivní, výše nastíněnou problematiku se snaží řešit, jedná se však o dlouhodobější proces. Obnova nádraží a zastaralého vozového parku vyžaduje obrovské finanční prostředky, které jsou a budou vynakládány postupně. Společnost se snaží více než kdy dřív orientovat na zákazníky, přichází stále s novými

nabídkami slev jízdného pro nejrůznější skupiny cestujících a celou řadou doplňkových služeb. Tímto počínáním se jí snad alespoň trochu daří přitáhnout nové cestující a udržet si ty stávající.

Většina lidí by zřejmě nástup konkurence jen uvítala, proč také ne, vždyť právě ona by jim mohla dát šanci cestovat levněji a zřejmě dokonce v nových, komfortnějších vlacích.

Myslím si, že železniční doprava by měla mít do budoucna určitě zelenou, jako její přednost je třeba vyzdvihnout její bezpečnost a šetrnost k životnímu prostředí. Přejde mi škoda, že tolik nákladů stále putuje na kamiónech, které ničí a blokují silnice a poškozují životní prostředí, když by bylo možné je naložit na nákladní vlaky jak je běžné například ve Švýcarsku.

Budoucnost Českých drah bude dále z velké části určována tím, co budou schopny a ochotny svým současným či potenciálním zákazníkům nabídnout a co a za kolik těmto zákazníkům nabídne rodící se konkurence.

8. SEZNAM LITERATURY

- [1] BURIANOVÁ, J., ČADIL, J., KAŇKOVÁ, E., PAVELKA, T., SOUKUP, A.
Učební texty z mikroekonomie 1. část. Praha: ČZU – PEF, 2005. ISBN-8021312106.
- [2] BRČÁK, J., BURIANOVÁ, J., PETRÁKOVÁ, I., SOUKUP, A., ŠRÉDL, K.
Učební texty z mikroekonomie 2. část. Praha: ČZU – PEF, 2005. ISBN-8021314001.
- [3] HOLMAN, R. Ekonomie. Praha: C.H. Beck, 2002. ISBN-8071796816.
- [4] MACÁKOVÁ, L. a kolektiv Mikroekonomie základní kurs. Slaný: Melandrium, 2003. ISBN-8086175383.
- [5] PELC, V. Hospodářská soutěž. Praha: Grada, 1995. ISBN-8071691240.
- [6] RAUS, D. Zákon o ochraně hospodářské soutěže. Praha: Linde, 2004. ISBN-8072014838.
- [7] SAMUELSON, P.A., NORDHAUS, W.D. Ekonomie. Praha: Svoboda, 1995. ISBN-802050494.
- [8] SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. Mikroekonomie. Praha: Managment Press, 2003. ISBN–8072610619.
- [9] VARIAN, H.R. Mikroekonomie (moderní přístup). Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN-808586525.
- [10] Výroční zpráva Skupiny České dráhy za rok 2005
- [11] Dopravní noviny, 17.5.2007
- [12] Rozhovor s generálním ředitelem ČD in Parlament, vláda, samospráva, 26.2.2007

[13] <http://www.cd.cz/>

[14] <http://cs.wikipedia.org/>

[15] <http://www.mesec.cz/>

9. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Organizační struktura Českých drah a.s.

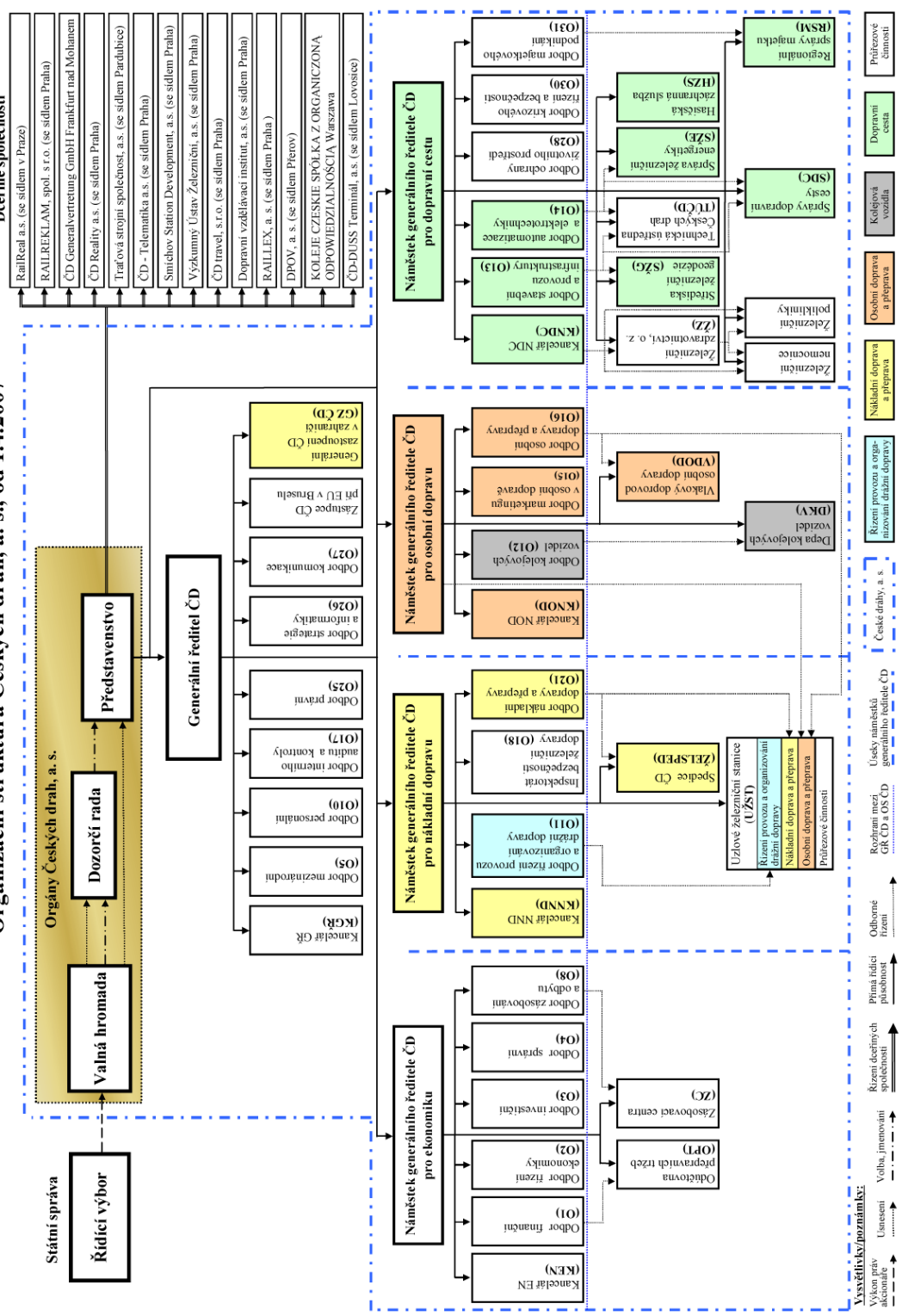
Příloha č. 2 Výkaz zisku a ztráty

Příloha č. 3 Rozvaha

Příloha č. 4 Schéma sítě smluvně udržovaných a smluvně provozovaných tratí

Příloha č. 2 k č.j. 58 002/2005-O26
Dceřiné společnosti

Organizační struktura Českých drah, a. s., od 1.4.2007

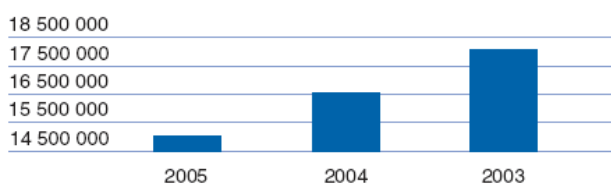


Hospodaření

Výkaz zisku a ztráty

| (tis. Kč) | | 2005 | 2004 | 2003 | Index 05/04 |
|-----------|---|------------|------------|------------|----------------|
| I+II | Tržby za prodej zboží, výrobků a služeb | 35 320 110 | 36 871 699 | 38 204 392 | 0,96 |
| A+B | Náklady na prodané zboží, výkonová spotřeba | 20 270 425 | 20 308 117 | 20 056 037 | 1,00 |
| + | Přidaná hodnota I.-A.+II.-B. | 15 049 685 | 16 563 582 | 18 148 355 | 0,91 |
| C | Osobní náklady | 22 181 684 | 23 369 010 | 23 316 555 | 0,95 |
| E | Odpisy dlouhodobého majetku | 2 394 564 | 2 491 847 | 2 499 050 | 0,96 |
| G | Změna rezerv, opravných položek a časové rozlišení | -351 849 | -752 849 | 1 144 986 | 0,47 |
| III+IV | Ostatní provozní tržby a výnosy | 9 586 768 | 8 626 690 | 8 808 684 | 1,11 |
| D+F+H | Ostatní provozní náklady | 1 218 281 | 735 901 | 899 734 | 1,66 |
| * | Provozní výsledek hospodaření | -806 227 | -653 637 | -903 286 | 1,23 |
| * | Finanční výsledek hospodaření | 216 439 | -60 029 | -3 310 | -3,61 |
| ** | Výsledek hospodaření za běžnou činnost | -589 788 | -713 666 | -906 596 | 0,83 |
| * | Mimořádný výsledek hospodaření | -6 | 92 394 | -18 271 | 0,00 |
| *** | Výsledek hospodaření za účetní období | -589 794 | -621 272 | -924 867 | 0,95 |

Přidaná hodnota (tis. Kč)



Hospodaření

Rozvaha

| (tis. Kč) | 2005 | 2004 | 2003 | Index 05/04 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Aktiva celkem | 50 013 419 | 47 301 125 | 45 290 571 | 1,06 |
| B. Dlouhodobý majetek | 41 689 100 | 38 728 883 | 36 235 955 | 1,08 |
| B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek | 368 468 | 158 785 | 106 434 | 2,32 |
| B.II. Dlouhodobý hmotný majetek | 39 062 474 | 37 731 603 | 35 728 074 | 1,04 |
| B.III. Dlouhodobý finanční majetek | 2 258 158 | 838 495 | 401 447 | 2,69 |
| C. Oběžná aktiva | 8 240 165 | 8 552 124 | 9 017 904 | 0,96 |
| C.I. Zásoby | 1 899 670 | 1 776 855 | 1 787 057 | 1,07 |
| C.II. Dlouhodobé pohledávky | 9 128 | 5 317 | 9 542 | 1,72 |
| C.III. Krátkodobé pohledávky | 4 490 273 | 4 657 972 | 4 799 995 | 0,96 |
| C.IV. Krátkodobý finanční majetek | 1 841 094 | 2 111 980 | 2 421 310 | 0,87 |
| D. Časové rozlišení | 84 154 | 20 118 | 36 712 | 4,18 |
| Pasiva celkem | 50 013 419 | 47 301 125 | 45 290 571 | 1,06 |
| A. Vlastní kapitál | 37 151 210 | 37 575 941 | 38 315 686 | 0,99 |
| A.I. Základní kapitál | 20 000 000 | 20 000 000 | 20 000 000 | 1,00 |
| A.II. Kapitálové fondy | 19 034 484 | 19 055 936 | 19 047 328 | 1,00 |
| A.III. Fondy tvořené ze zisku | 252 659 | 66 144 | 193 225 | 3,82 |
| A.IV. Výsledek hospodaření minulých let | -1 546 139 | -924 867 | 0 | 1,00 |
| A.V. Výsledek hospodaření běžného úč. období | -589 794 | -621 272 | -924 867 | 0,95 |
| B. Cizí zdroje | 12 663 303 | 9 604 072 | 6 831 064 | 1,32 |
| B.I. Rezervy | 130 441 | 183 656 | 403 421 | 0,71 |
| B.II. Dlouhodobé závazky | 3 090 339 | 1 872 788 | 85 865 | 1,65 |
| B.III. Krátkodobé závazky | 7 477 045 | 6 746 271 | 6 057 649 | 1,11 |
| B.IV. Bankovní úvěry a výpomoci | 1 965 478 | 801 357 | 284 129 | 2,45 |
| C. Časové rozlišení | 198 906 | 121 112 | 143 821 | 1,64 |

Výsledek hospodaření (tis. Kč)

| | | |
|----------|---|------|
| -589 794 |  | 2005 |
| -621 272 |  | 2004 |
| -924 867 |  | 2003 |

**Schéma sítě smluvně udržovaných a smluvně provozovaných tratí
se zvýrazněním koridorových tratí a polohou krajských měst**

