

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

Dominantní postavení Českých drah a. s. v železniční
dopravě

Eva Strouhalová

© 2015 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomických teorií

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Eva Strouhalová

Hospodářská a kulturní studia

Název práce

Dominantní postavení Českých drah a.s. v železniční dopravě

Název anglicky

The dominant position of Czech Railways in rail transport

Cíle práce

Cílem této práce je rozbor Český drah a jejich dominantního postavení v železniční dopravě. Analýza samotných Český drah a největších konkurentů v odvětví.

Metodika

Pro zpracování literární rešerše byla využita metoda studia odborné literatury. Informace byly získávány z českých i zahraničních materiálů. Aktuální informace byly čerpány z odborných časopisů a světových i tuzemských internetových zdrojů. V praktické části byla použita metoda deskripce a komparace získaných dat. Použit byl také dotazovací aparát.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

České dráhy, oligopol s dominantní firmou, železniční doprava, Skupina ČD, osobní doprava, nákladní doprava, konkurence v odvětví

Doporučené zdroje informací

FRANK, Robert, H. Microeconomics and Behavior. New York: McGraw-Hill, 1991. ISBN 0-07-021870-6.
MUSIL, Petr. Mikroekonomie středně pokročilý kurz. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-207-3.
SAMUELSON, Paul, A., NORDHAUS, William, D. Economics. New York: McGraw-Hill, 1992. ISBN 0-07-054879-X.
SCHILLER, Bradley, R. The Economy Today. New York: McGraw-Hill, 1991. ISBN 0-07-056164-8.
VARIAN, Hal, R. Mikroekonomie. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4.

Předběžný termín obhajoby

2015/02 (únor)

Vedoucí práce

Ing. Roman Svoboda, Ph.D.

Elektronicky schváleno dne 18. 9. 2013

doc. Ing. Josef Brčák, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 12. 2013

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 29. 03. 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Dominantní postavení Českých drah a. s. v železniční dopravě" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové 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 diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 31. března 2015

Eva Strouhalová

Poděkování

Děkuji tímto vedoucímu diplomové práce Ing. Romanu Svobodovi, Ph.D. za odborné vedení a rady při zpracování této práce. Děkuji také Ing. Janu Hrabáčkovi za poskytnuté informace.

Dominantní postavení Českých drah a. s. v železniční dopravě

The dominant position of Czech Railways in rail transport

Souhrn

Tématem této diplomové práce je dominantní postavení Českých drah a.s. v železniční dopravě. Teoretická část se zabývá popsáním tržního prostředí, konkrétně srovnáním monopolního a oligopolního prostředí. Je zde uvedena charakteristika Českých drah a. s. Zmíněn je i popis a funkce Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

V praktické části je zaznamenán podíl Českých drah a. s. na trhu. Pomocí analýzy a komparace je zde zpracováno postavení Českých drah a. s. vůči ostatním dopravcům v odvětví. V této části je zahrnut dotazovací aparát, který analyzuje spokojenost zákazníků se službami Českých drah a. s. Připojen je také rozhovor.

Summary

The theme of this thesis is the dominant position of Czech Railways in rail transport. The theoretical part deals with describing the market environment, specifically by comparing the monopolistic and oligopolistic environment. There is the characteristic of Czech Railways. Description and functions of the Office for Protection of Competition is also mentioned.

In the practical part of Czech Railways' share is recorded on the market. Using the analysis and the comparison here is handled by the position of the Czech Railways to other carriers in the industry. In this section it is included the survey research, which analyzes the customer satisfaction with the services of Czech Railways. The interview is also attached.

Klíčová slova

České dráhy a.s., oligopol s dominantní firmou, železniční doprava, Skupina ČD, osobní doprava, nákladní doprava, konkurence v odvětví, Leo Express a.s., RegioJet a.s.

Keywords

Czech Railways Inc., oligopoly with dominant company, railway transport, group of Czech Railways, personal transport, freight transport, competition in the branch, Leo Express Inc., RegioJet Inc.

Obsah

1	ÚVOD.....	11
2	CÍL PRÁCE A METODIKA.....	12
3	TEORETICKÁ VÝCHODISKA POSTAVENÍ ČESKÝCH DRAH.....	14
3.1	Tržní prostředí.....	14
3.2	Monopolní postavení firmy	15
3.2.1.	Bariéry vstupu do odvětví	16
3.2.2.	Monopol jako odvětví	17
3.2.3.	Cenová diskriminace	17
3.2.4.	Monopolní firma cenovým tvůrcem	17
3.2.5.	Průměrný a mezní příjem	18
3.2.6.	Monopolní cena a zisk.....	19
3.3	Oligopolní prostředí	20
3.3.1	Měření tržní síly.....	22
3.3.2	Koluzivní oligopol	22
3.3.3	Oligopol se zalomenou poptávkovou křivkou.....	23
3.3.4	Oligopol s dominantní firmou	23
3.3.5	Cournotův model	25
3.3.6	Bertrandův model.....	26
3.3.7	Stackelbergův model.....	26
3.3.8	Teorie her.....	26
3.3.9	Cenová diskriminace	29
3.4	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.....	29
3.4.1	Zakázané dohody	30
3.4.2	Dominantní postavení a jeho zneužívání.....	31
3.4.3	Pravidla veřejných zakázek	32
3.4.4	Nedovolené omezování hospodářské soutěže	33
3.5	Historie železniční dopravy	34
3.6	Charakteristika Českých drah a.s.	34
3.6.1	Významné milníky Českých drah.....	35
3.6.2	Osobní doprava	35
3.6.3	Organizační struktura	36
3.6.4	Dceřiné společnosti Českých drah a.s.	37
3.7	Vztah s ostatními společnostmi v dopravě	37

3.7.1	Leo Express a.s.	37
3.7.2	RegioJet a.s.	38
4	POSTAVENÍ ČESKÝCH DRAH, A.S. NA TRHU	39
4.1	Hospodaření Českých drah, a.s.	39
4.2	Porovnání jízdenek dopravců osobní přepravy	42
4.3	Podíl Českých drah a.s. na trhu	43
4.4	Dotazník o zlepšení služeb Českých drah, a.s.	48
5	ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ	64
6	ZÁVĚR	68
7	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	70
8	PŘÍLOHY	75

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Věžňovo dilema	27
Tabulka č. 2 – Vybrané ukazatele společnosti České dráhy, a.s. 2011 - 2014	39
Tabulka č. 3 – Standardní ceny jízdenek na trase Praha - Ostrava	42
Tabulka č. 4 – Vývoj počtu dopravců	44
Tabulka č. 5 – Dopravci působící v osobní železniční dopravě	44
Tabulka č. 6 – Mezioborové srovnání přepravních výkonů	45
Tabulka č. 7 – Výkony dopravců v letech 2009 - 2013	45
Tabulka č. 8 – Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 - 2013	46
Tabulka č. 9 – Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 - 2013	47

Seznam grafů

Graf č. 1 – Konstrukce křivky mezního příjmu monopolní firmy	18
Graf č. 2 – Vztah celkového a mezního příjmu monopolní firmy	19
Graf č. 3 – Monopolní cena a monopolní zisk	20
Graf č. 4 – Rovnováha oligopolního trhu s dominantní firmou	25
Graf č. 5 – Hospodaření Českých drah, a.s. 2011 - 2014	41
Graf č. 6 - Otázka č. 2	49

Graf č. 7 - Otázka č. 3.....	50
Graf č. 8 - Otázka č. 4.....	51
Graf č. 9 - Otázka č. 5.....	52
Graf č. 10 - Otázka č. 6.....	53
Graf č. 11 - Otázka č. 7.....	54
Graf č. 12 - Otázka č. 8.....	55
Graf č. 13 - Otázka č. 9.....	56
Graf č. 14 - Otázka č. 10.....	57
Graf č. 15 - Otázka č. 12.....	58
Graf č. 16 - Otázka č. 13.....	59
Graf č. 17 - Otázka č. 14.....	60
Graf č. 18 - Otázka č. 15.....	61
Graf č. 19 - Otázka č. 17.....	62

1 ÚVOD

Železniční doprava má v Českých zemích dlouhou tradici, již od první poloviny 19. století. Hlavním vlastníkem a provozovatelem železničních drah byl v minulosti převážně stát. Není tomu jinak ani v současné době, kdy je vlastníkem většiny tratí stát. Zastoupen je státní organizací Správa železniční dopravní cesty.

I přesto že má Česká republika jednu z nejhustších železničních sítí na světě, potýká se železniční doprava s útlumem v přepravě cestujících. V několika posledních letech se hodnoty celkového počtu přepravených osob za rok zvyšují, ale konkurence osobní automobilové přepravy je značná. Železniční doprava má však své kouzlo, je nepostradatelným druhem dopravy a ve srovnání s automobilovou dopravou je šetrnější k životnímu prostředí.

Synonymum pro železniční dopravu v České republice představuje společnost České dráhy, a.s., které jsou největším národním dopravcem. Ze společnosti, která měla v 90. letech 20. století monopolní postavení na poli osobní i nákladní železniční přepravy, se změnila na jednoho z několika aktérů na železničním trhu, stále ale s dominantním postavením.

Současná podoba Českých drah a.s. vznikla 1. ledna 2003 a vlastníkem akcií je od jejich počátku stát. Společnost působí jak v osobní, tak v nákladní dopravě a patří mezi 10 největších evropských železničních společností. Dlouhá léta si České dráhy a.s. držely monopolní postavení, situace se ale postupně měnila. Na trh osobní dopravy vstoupili významní konkurenti a podíl vlakových kilometrů se začal měnit. V roce 2011 měli České dráhy a.s. v osobní dopravě podíl 98,6%, podíl má s nástupem nových konkurentů klesající tendenci. I do tohoto odvětví se dostala konkurence a jejich podíly v odvětví se v posledních letech zvyšují. České dráhy, a.s. si i přesto snaží udržet své dominantní postavení.

Vyvstávají otázky, zda mají České dráhy, a.s. ale stále dominantní postavení v železniční dopravě? A zda si udrží společnost i nadále své dominantní postavení, i přes narůstající konkurenci?

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem této práce je rozbor Českých drah a jejich dominantního postavení v železniční dopravě. V rámci hlavního cíle budou rovněž analyzováni největší konkurenti Českých drah, a.s. včetně komparace cenové politiky a počtu najetých vlakových kilometrů. Vedlejším cílem práce je prozkoumání povědomí lidí o firmách v odvětví železniční dopravy. Zjistit, zda si mohou České dráhy, a.s. i nadále udržet své dominantní postavení z pohledu pravidelného i sporadického zákazníka. Zjistit potřeby zákazníků, které mohou vést ke zkvalitnění služeb.

Jsou stanoveny dvě hypotézy:

1. Hypotéza: Mají České dráhy, a.s. dominantní postavení v osobní železniční dopravě?
2. Hypotéza: Mohou České dráhy, a.s. udržet své dominantní postavení při zvyšující se konkurenci v železničním odvětví?

Pro zpracování literární rešerše je využita metoda studia odborné literatury o nedokonalé a dokonalé konkurenci. Informace jsou získány z českých i zahraničních materiálů. Aktuální informace o společnosti České dráhy, a.s. a jejich konkurentech v železniční dopravě jsou čerpány z tuzemských internetových zdrojů.

V praktické části je použita metoda deskripce samotné společnosti České dráhy, a.s. a analyzována hospodářská situace Českých drah, a.s. poslední let. Provedena vzájemná komparace poměrů vlakových kilometrů, počtu přepravených osob a tržeb jednotlivých konkurentů dopravců v železniční dopravě. Srovnána je také jejich cenová politika.

Dále je použit dotazovací aparát s otázkami zkoumající spokojenost cestujících s železniční dopravou, zejména se službami poskytovanými společností České dráhy, a.s. a také zkoumající povědomí lidí o společnostech v odvětví osobní železniční dopravy. Cílem dotazovacího aparátu s názvem: Spokojenost cestujících se společností České dráhy, a.s., bylo prozkoumat povědomí lidí o firmách v odvětví železniční dopravy. Zjistit, zda si mohou České dráhy, a.s. udržet své dominantní postavení. Zjistit potřeby zákazníků, které mohou vést ke zkvalitnění služeb.

Respondenty byly všechny věkové skupiny obyvatelstva České republiky. Nebylo nastaveno žádné omezení z hlediska bydliště či vzdělání. Distribuce probíhala přes internet i osobně. Osobní forma proběhla předáním dotazníků přímo respondentům. Po internetu probíhala distribuce pomocí webových stránek specializovaných ke zveřejňování dotazníků, kde je přístup k dotazníku naprosto neomezený. Dotazník obsahoval sedmnáct otázek včetně čtyř identifikačních.

Praktická část byla doplněna i rozhovorem s respondentem pracujícím ve společnosti České dráhy, a.s. Rozhovor byl polostandardizovaný. Z rozhovoru byly použity v průběhu práce získané poznatky a informace týkající se tématu.

3 TEORETICKÁ VÝCHODISKA POSTAVENÍ ČESKÝCH DRAH

3.1 Tržní prostředí

„V tržním prostředí se střetávají ekonomické zájmy různých tržních subjektů.“¹ Ekonomie sleduje jednotlivé prvky, které tvoří tržní prostředí. Jedním z důležitých prvků je tržní forma, ta poukazuje na konfiguraci počtu soutěžících hospodářských subjektů na trhu určitého zboží či služby a vzájemných vztahů mezi nimi při hospodářské soutěži. Druhým prvkem je chování tržních subjektů na straně nabídky a poptávky v tržním procesu. Dalším prvkem je způsob utváření tržní ceny plynoucí z chování tržních subjektů. Poslední bod obsahuje úroveň a podmínky tržní rovnováhy.²

Dokonalá konkurence je stav tržního prostředí, která reálně neexistuje. Charakterizována je následujícími parametry:³

- „absolutně rovné podmínky hospodářské soutěže,
- existence mnoha anonymních výrobců s indiferentní produkcí;
- cenová i necenová konkurence absentuje“
- jediným způsobem konkurence je úsilí o snižování nákladů ve výrobě.“⁴

Mnoho výrobců nabízí stejný produkt, žádný ze subjektů není schopen ovlivňovat velikost ceny.⁵

Nejbliže k dokonalé konkurenci je konkurence monopolní; mnoho výrobců nabízí diferencovaný produkt. Existují zde všechny formy cenové i necenové konkurence.⁶

„Mezi monopolní konkurencí a úplným, dokonalým monopolem existuje oligopol (buď několik málo výrobců nabízí identický produkt, nebo málo výrobců nabízí produkt diferencovaný). Nejbliže úplnému monopolu je oligopol s tajnou dohodou, čili koluzivní oligopol; několik málo výrobců identické produkce uzavře dohodu a postupuje společně, jejich chování se blíží chování monopolisty. Existuje také

¹ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 33

² PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 33

³ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34

⁴ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34

⁵ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34

⁶ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34

oligopol s dominantní firmou, kdy dominantní firma má vysoký podíl nabídky odvětví (např. šedesát a více procent).⁷

„Absolutní monopol znamená jediného výrobce v odvětví s absolutní mocí nad spotřebitelem; růst cen je limitován pouze nabídkovou bariérou, limitem koupěschopné poptávky.“⁸

V nedokonalé konkurenci existují různé tržní formy. Na straně nabídky i poptávky může být různý počet účastníků trhu, od monopolu přes oligopol po polypol.⁹

V nedokonalé konkurenci může prodávající ovlivňovat cenu svého zboží. Při zjišťování konkurenční schopnosti jsou nezbytné informace o konkurenčních firmách, které mají vypovídající konkurenční schopnosti, jako je: celková produktivita práce, rentabilita investic, míra zisku. Celkovou produktivitu práce lze charakterizovat poměrem celkové výše přidané hodnoty k počtu zaměstnanců podniku, čím je tento ukazatel vyšší, tím větší je konkurenční schopnost firmy. Důležitý je i ukazatel vztahu čisté výše přidané hodnoty k počtu zaměstnanců. Srovnání obou ukazatelů vyjadřuje míru konkurenční schopnosti firmy. Výpočet celkové produktivity práce také umožňuje zjistit, jaké je postavení firmy vůči konkurentům.¹⁰

Podstatným ukazatelem je tržní podíl firmy. Tržní podíl je vztah mezi podílem na trhu a výši zisku. Absolutní podíl na trhu nevyovídá mnoho o opravdovém postavení firmy na trhu. Podstatný je vztah k největší konkurenční firmě, tedy relativní tržní podíl. Ten se vypočítá jako tržní podíl dané firmy, dělený tržním podílem největšího konkurenta. Za dominantní se označují relativní tržní podíly nad hodnotu 1,5.¹¹

3.2 Monopolní postavení firmy

Skutečnost, že v odvětví je monopolní situace, se odvíjí především od existence jednoho prodávajícího v daném odvětví. Dále je určující specifická produkt a neexistence jeho blízkých substitutů, které by mohli danému produktu konkurovat,

⁷ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34

⁸ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34

⁹ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 35-36

¹⁰ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 34-35

¹¹ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 36

důležité jsou i bariéry vstupu do odvětví, jako jsou překážky administrativního, přírodního či ekonomického typu.¹²

3.2.1. Bariéry vstupu do odvětví

Jednou z překážek ekonomického typu je malý rozměr trhu ve vztahu k optimálnímu rozměru firmy. Pokud odvětví umožňuje působení pouze dvou dostatečně velkých firem, je tím vytvořena účinná bariéra vstupu další firmy.¹³

Pokud by do odvětví vstoupila další firma, došlo by k přesycení trhu a v důsledku toho ke snížení ceny. Takový stav by zničil původní motivaci zisku ke vstupu do odvětví. Kdyby do odvětví vstoupila firma s menším než optimálním rozsahem výroby, neobstála by v odvětví kvůli vysokým nákladům a byla by z odvětví donucena odejít.¹⁴

„Význam úspor z rozsahu stále roste, a to nejen v samotné výrobě, ale i v oblasti financí, marketingu, výzkumu a vývoje. V důsledku toho vyvstávají vysoké bariéry (v podobě nízkých průměrných nákladů) pro vstup nových firem.“¹⁵

„Dalším typem ekonomické bariéry je příliš vysoký objem kapitálu, který je nezbytný pro zahájení činnosti firmy v odvětví.“¹⁶ Firma tak musí překonávat velké počáteční náklady. Existovat může i prostorový monopol, kde se objevuje nepřístupnost k distribučním cestám. Objevit se může i zábrana psychologické povahy v podobě věrných kupujících k tradičním dlouhodobým značkám k odvětví.¹⁷

¹² JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 190 - 191

¹³ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 191

¹⁴ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 191

¹⁵ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 192

¹⁶ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 192

¹⁷ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 192

3.2.2. Monopol jako odvětví

Monopolní firma je jedinou prodávající firmou v odvětví. Představuje-li monopolní firma odvětví, pak její nabídka představuje celkovou, tzn. tržní nabídku daného produktu, zároveň poptávka po produktu této firmy je celkovou, tedy tržní poptávkou po tomto produktu. Tržní poptávková křivka je klesající, tím pádem s vyšším množstvím nabízeného produktu dané firmy, klesá jeho cena. Pokud by monopolní firma chtěla rozšířit výrobu a prodat větší množství, může tak učinit pouze při nižší ceně. Svoji roli zde hraje zákon klesající mezní užitečnosti. Spotřebitelé nebudou ochotni kupovat další jednotky daného produktu za stejnou cenu, když se jejich přírůstkový užitek snižuje.¹⁸

3.2.3. Cenová diskriminace

„K cenové diskriminaci dochází tehdy, když firma prodává stejný produkt za různou cenu, přičemž tyto cenové rozdíly neplynou z rozdílu ve výrobních nebo dopravních nákladech. Rozdílné ceny mohou být přitom žádány:

- u rozdílných kupujících na různých trzích
- u jednoho kupujícího u rozdílných jednotek stejného produktu“¹⁹

3.2.4. Monopolní firma cenovým tvůrcem

Monopolní firma je označována jako „cenový tvůrce“, protože nabídka této firmy představuje nabídku celého odvětví, a to umožňuje, aby do určité míry utvářela cenu, za kterou bude prodávat. Mění tak rozsah nabízené produkce. Cenu ale daná firma nemůže diktovat, jen ovlivňovat. Cena a množství produktu musí stále odpovídat tržní poptávce produktu, která je klesající. Firma má jistou možnost dosáhnout vyšší ceny při stejném nebo vyšším rozsahu nabízené produkce, a to např. reklamou, kterou může zvýšit poptávku po své produkci. Poptávková křivka se tak posune doprava.²⁰

¹⁸ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 192 - 193

¹⁹ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 193

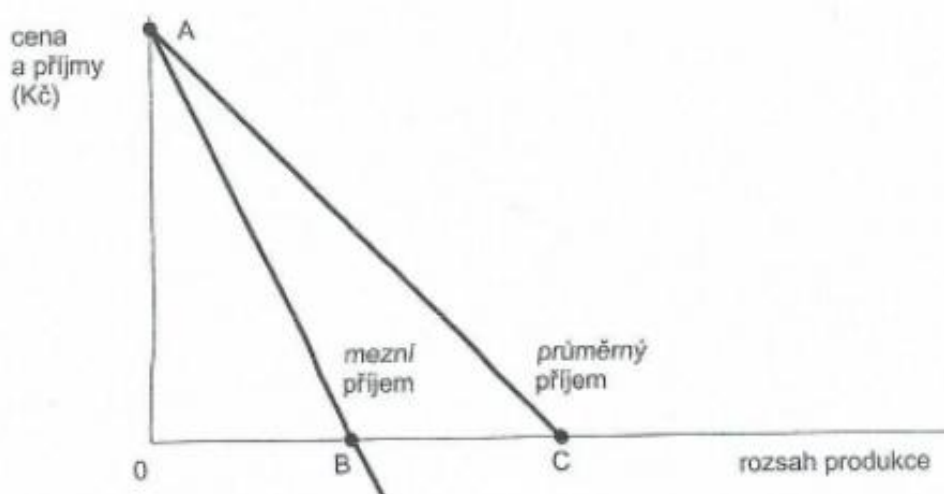
²⁰ JUREČKA, V. Mikroekonomie, s. 194 – 195

3.2.5. Průměrný a mezní příjem

Klesající poptávková křivka zároveň vyjadřuje vývoj průměrného příjmu (AR) monopolní firmy, $P = AR$.²¹ „Průměrný příjem se vždy rovná ceně produktu, pokud jsou všechny jednotky prodávány za stejnou cenu.“²²

Mezní příjem (MR) získaný z výroby a prodeje dodatečné jednotky je dán dodatečným příjmem z prodeje této jednotky.²³

Graf č. 1 – Konstrukce křivky mezního příjmu monopolní firmy



Zdroj: JUREČKA, Václav. *Mikroekonomie*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3259-6.

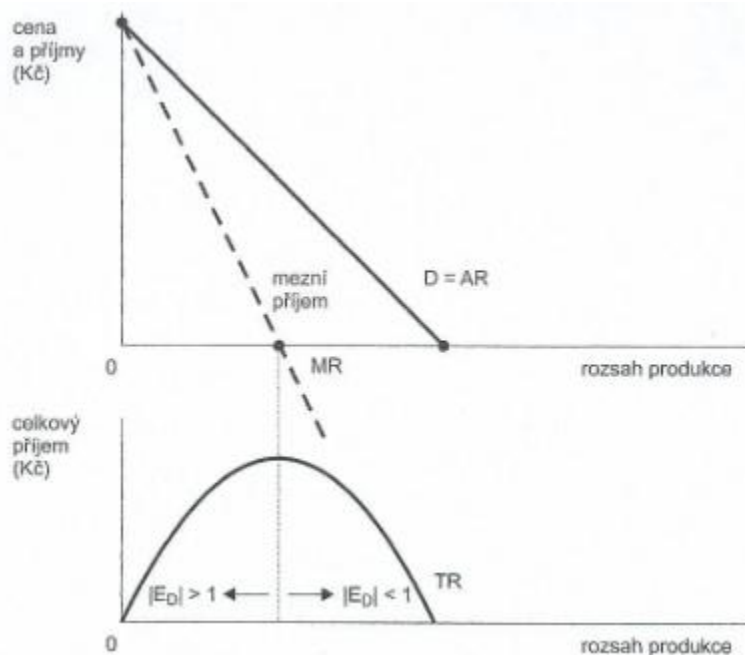
Pro monopolní firmu je důležitý také vztah mezi mezním a celkovým příjmem, který je vidět na následujícím grafu.

²¹ JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 195

²² JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 195

²³ JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 196

Graf č. 2 – Vztah celkového a mezního příjmu monopolní firmy



Zdroj: JUREČKA, Václav. *Mikroekonomie*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3259-6.

Pokud je mezní příjem pozitivní, celkový příjem roste, je-li mezní příjem negativní, celkový příjem klesá. Celkový příjem dosahuje nejvyšší hodnoty, když je mezní příjem nulový.²⁴

3.2.6. Monopolní cena a zisk

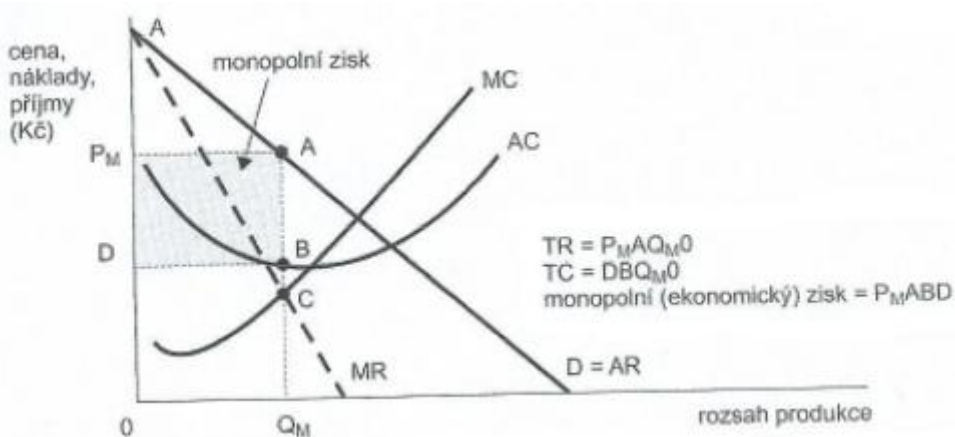
Bez ohledu na to v jakém typu tržní struktury působí, jsou nákladové podmínky firem dány jejich vnitřní situací a vnitřním fungováním. Proto mají nákladové křivky firem skoro stejný U-tvar.²⁵ „Firma v monopolu může rozhodnout buď o rozsahu produkce, nebo o ceně. Jakmile je jedna z veličin zvolena, druhá vyplyne z tvaru a pozice poptávkové křivky.“²⁶

²⁴ JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 198

²⁵ JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 199

²⁶ JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 199

Graf č. 3 – Monopolní cena a monopolní zisk



Zdroj: JUREČKA, Václav. *Mikroekonomie*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3259-6.

V monopolním odvětví je ekonomický zisk dlouhodobý. Žádná tendence k redukci monopolního zisku na normální zisk se zde neprosazuje. Ale ani monopolní firma nemá ekonomický zisk zaručen. Je totiž vystavena působení tržní poptávky, která se může měnit.²⁷

3.3 Oligopolní prostředí

Oligopol představuje nedokonalou konkurenci. Obsahuje některé znaky konkurenční rivality, ale projevuje i podobnost s monopolem. Firmy se v tomto prostředí díky určování vyšší ceny a omezováním výstupů velice často chovají jako v monopolu, ale působení v oligopolu je složitější vlivem množství rozhodujících se firem.²⁸

„Oligopolní uspořádání je pro současné vyspělé ekonomiky nejtypičtější.“²⁹ V oligopolním prostředí má několik málo firem větší část síly na trhu. Existence prostředí je podmíněna malým počtem výrobců daného produktu.³⁰

Firma v oligopolním prostředí je podobně jako u monopolu cenovým tvůrcem. Existují ale i výjimky, kde je určitá skupina firem v pozici cenového příjemce.³¹

²⁷ JUREČKA, V. *Mikroekonomie*, s. 200

²⁸ SCHILLER, B., R. *The Economy Today*, s. 191

²⁹ MUSIL, P. *Mikroekonomie: středně pokročilý kurz*, s. 157

³⁰ SCHILLER, B., R. *The Economy Today*, s. 191

Skupina firem v oligopolním odvětví může prodávat jak homogenní, tak diferencované zboží.³² „Mohou tedy existovat trhy, kde spotřebitel vnímá produkt od všech firem stejně, pak hovoříme o čistém nebo také homogenním oligopolu.“³³

„Častějším případem je však produkce diferencovaná. Firmy v oligopolním prostředí mohou sice nabízet blízké substituty, přesto se však mohou snažit svůj produkt alespoň částečně odlišit od produktu konkurenční firmy.“³⁴

Existuje i takové chování oligopolních firem, jehož cílem je co největší ztotožnění jejich produkce s produkcí konkurence. Takové chování je především typické pro trhy, kde funguje malá skupina firem či firmy pouze dvě (duopol).³⁵

„Oligopolní odvětví se tak vyznačuje určitými bariérami vstupu do odvětví a výstupu z něj. Tyto bariéry jsou sice relativně velké, ale nejsou nepřekonatelné (na rozdíl od monopolu). Mohou mít různou podobu, například náklady na diferenciaci produktu, úspory z rozsahu, právní restrikce, limitní ceny atd.“³⁶

Oligopolní trh může být v reálném prostředí uspořádán různě. Významným rysem je vysoká závislost mezi konkurenčními firmami při rozhodování o ceně a výstupu. Firmy mají snahu o homogenizaci produktu.³⁷

„Pokud na trh přichází malá skupina firem, pak může docházet k nekalým či dokonce nezákonným praktikám v podobě uzavírání kartelových dohod, které jsou ve většině rozvinutých zemí nelegální. Kartel představuje sdružení několika firem v odvětví, jehož cílem je maximalizovat zisk kartelu jako celku, nikoli jednotlivých firem v kartelu. Kartelové dohody se mohou uzavírat buď o cenách, nebo o množstvích. Cenový kartel vypadá tak, že se firmy dohodnou, za jakou cenu budou danou produkci nabízet. Množstevní kartel pak řeší objem produkce jednotlivých firem. Problémem kartelu, vedle jeho nelegálnosti je fakt, že pro zúčastněné firmy může být velmi lákavé kartelovou dohodu porušit, a získat tím dočasnou výhodu v podobě získání většího tržního podílu a realizace většího zisku. To může vést

³¹ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 157

³² MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 157

³³ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 157

³⁴ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 157

³⁵ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 158

³⁶ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 158

³⁷ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 158

nakonec k cenovým válkám a faktickému zániku kartelu. Kartely jsou obecně považovány za vysoce nestabilní.³⁸

3.3.1 Měření tržní síly

Počet firem v daném odvětví je klíčový pro charakteristiku struktury trhu. Velikost tržní síly dané firmy závisí ale na několika faktorech: počet výrobců, velikost každé firmy, překážky vstupu do odvětví, dostupnost substitutů.³⁹

Pro měření tržní síly je používán koncentrační poměr. Tento poměr určuje podíl na výstupu výrobků největších firem v odvětví. Díky němu je možné rozlišit mezi odvětvím složeným z malých, méně vlivných firem a odvětvím, kde má hlavní slovo několik mocných firem.⁴⁰

Herfindahl-Hirschmanův index (HHI) je založen na tržním podílu každé firmy:⁴¹

$$\text{HHI} = \sum_{i=1}^n = (\text{podíl firmy 1})^2 + (\text{podíl firmy 2})^2 + \dots + (\text{podíl firmy } n)^2$$

Pokud na trhu existuje dokonalá konkurence, index by se měl blížit nule, při působení monopolu by se rovnal 10 000.⁴²

Hranicí je stanovena hodnota 1 800. Sloučení, po němž hodnota HHI přesáhne 1800, nebude povoleno. Pokud bude hodnota mezi 1 000 a 1 800, nebude dovoleno ani sloučení, které hodnotu indexu zvýší o 100 a více.⁴³

Vláda používá měření tržní síly při rozhodování, zda intervenovat na trh nebo při zjišťování možného zneužití monopolního postavení.⁴⁴

3.3.2 Koluzivní oligopol

Nedokonalou konkurenci mimo jiné ovlivňuje také chování firem, v případě oligopolu, kde působí malý počet firem, je nutné sledovat chování konkurence a případně na toto chování i reagovat. V této souvislosti je zaveden pojem „strategická

³⁸ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 158 - 159

³⁹ SCHILLER, B., R. The Economy Today, s. 191 - 192

⁴⁰ SCHILLER, B., R. The Economy Today, s. 192

⁴¹ SCHILLER, B., R. The Economy Today, s. 209

⁴² SAMUELSON, P., A., NORDHAUS, W., D. Economics, s. 185

⁴³ SCHILLER, B., R. The Economy Today, s. 209

⁴⁴ SAMUELSON, P., A., NORDHAUS, W., D. Economics, s. 184

závislost“, který označuje vztah závislosti obchodní strategie firmy na chování konkurence.⁴⁵

Při malém počtu firem na trhu probíhá „nekooperativní“ nebo „kooperativní“ jednání. V prvním případě firmy jednají samostatně, bez jakýchkoliv dohod. Pokud se firmy rozhodnou chovat kooperativně, označuje se tento stav „nekalá kooperace“. Firmy společně určují ceny nebo výstupy a rozdělují si trh. Jedním z takových případů je „kartel“. V kartelu několik firem společně zvyšuje ceny, nebo omezuje výstup a maximalizuje tak svůj zisk, takové jednání je ale nelegální.⁴⁶

3.3.3 Oligopol se zalomenou poptávkovou křivkou

Model byl vytvořen koncem 30. let ekonomem Paul M. Sweezy. V tomto modelu je výrobek blížkým substitutem výrobků konkurence. Ve výchozí situaci si každá firma účtuje stejnou cenu. Rozhodující je, jak bude konkurence reagovat na změnu ceny nebo množství, kterou uskuteční firma. Model předpokládá, že kdyby jedna z firem cenu snížila, ostatní by ji následovaly. A naopak pokud by jedna firma svou cenu zvýšila, zůstanou ostatní u své dosavadní ceny.⁴⁷

3.3.4 Oligopol s dominantní firmou

Tento model bývá také označován jako model s cenovým vůdcem, ale není to jediný model, který takto funguje. V oligopolu s dominantní firmou funguje jedna firma, která zaujímá významný tržní podíl na trhu. Vedle ní ale existuje velké množství firem, jejichž tržní podíly jsou nepatrné, ty jsou také označovány jako firmy konkurenčního okraje, či firmy konkurenčního lemu.⁴⁸

„Ustanovování rovnováhy na takovém trhu se odvíjí od cíle dominantní firmy. Dominantní firma samozřejmě chce maximalizovat svůj ekonomický zisk. Dominantní firma tedy bude dodávat takové množství produkce, kdy se její mezní

⁴⁵ SAMUELSON, P., A., NORDHAUS, W., D. Economics, s. 186

⁴⁶ SAMUELSON, P., A., NORDHAUS, W., D. Economics, s. 186 - 187

⁴⁷ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 537

⁴⁸ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 166

příjmy vyrovnají s mezními náklady. Odtud bude také odvozena rovnovážná cena produkce.⁴⁹

Firmy konkurenčního lemu jsou nuceny ceny akceptovat. Mezi nimi fungují stejné podmínky jako v dokonalé konkurenci, cena je dána z vnějšku a nejsou schopni ji ovlivnit.⁵⁰

„Dominantní firma maximalizuje svůj zisk, pokud:

$$MR_D = MC_D$$

zatímco firmy konkurenčního okraje:

$$P = MC_i(q_i)^{51}$$

„Na následujícím grafu jsou znázorněny dvě poptávkové křivky. Poptávka DT odpovídá poptávce tržní, poptávka DD představuje individuální poptávku dominantní firmy. Určující pro rovnováhu odvětví je rovnováha dominantní firmy a fakt, že na daném trhu funguje skupina malých firem, které sice neovlivní cenu produkce, ale jsou ochotny na trh dodávat produkci, kterou při dané ceně dominantní firma nedodá, ale trh si ji žádá.⁵²

Na následujícím grafu je znázorněno rozhodování dominantní firma o nabízeném množství produkce a ceně na základě vyrovnání mezních nákladů a mezních příjmů, protože je jejím záměrem maximalizovat svůj ekonomický zisk. Objem produkce tak bude Q^*D při ceně P^* . Při této ceně chtějí spotřebitelé nakoupit větší množství produkce, než které je nabízeno dominantní firmou. Poptávané množství je tedy při ceně P^* na úrovni Q^*T . Na trhu je tak prostor pro firmy konkurenčního lemu. Firmy akceptují cenu P^* , která je pro ně i funkcí mezních příjmů. I firmy konkurenčního lemu se snaží o maximalizaci zisku.⁵³

⁴⁹ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 166

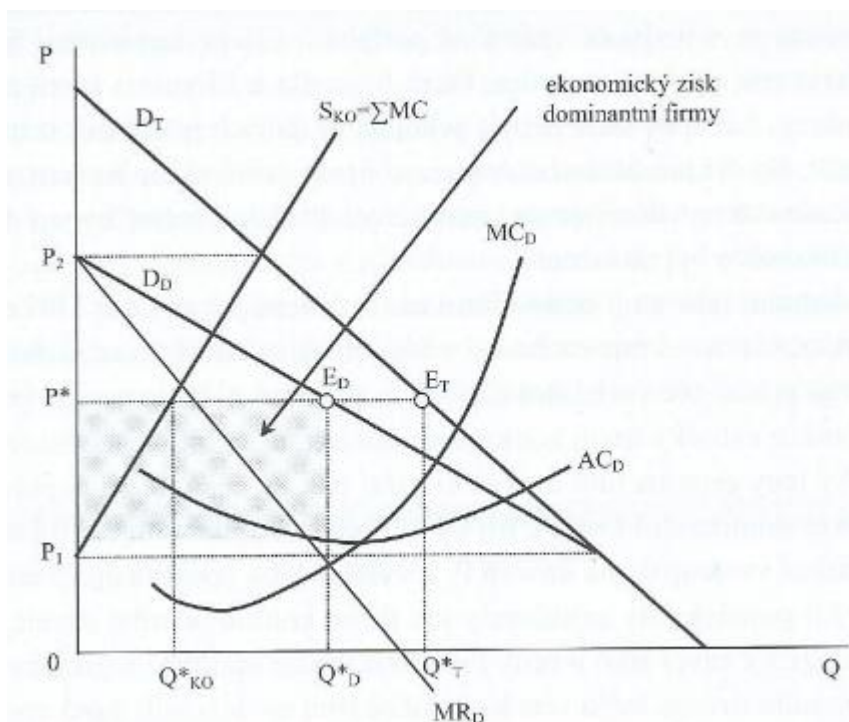
⁵⁰ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 166

⁵¹ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 166

⁵² MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 167

⁵³ MUSIL, P. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz, s. 167

Graf č. 4 – Rovnováha oligopolního trhu s dominantní firmou



Zdroj: MUSIL, Petr. *Mikroekonomie: středně pokročilý kurz*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-207-3.

Dominantní firma a firmy konkurenčního lemu se vzájemně potřebují. Dominantní firma by sama nebyla schopna tržní poptávku uspokojit. Na druhé straně dominantní firma nechce, aby ostatní malé firmy dosahovaly nadměrného zisku, pak by bylo její postavení ohroženo. Proto udržuje takovou politiku, která přispívá k udržení rovnováhy.⁵⁴

3.3.5 Cournotův model

V tomto modelu každá firma předpokládá, že její konkurenti budou udržovat výstup na stále stejné úrovni. Model popisuje chování pouze dvou firem, je to tedy model duopolu. Model předpokládá, že firma považuje množství výstupu svého konkurenta za pevně dané a také předpokládá, že se toto množství nezmění při vlastním rozhodnutí o velikosti produkce. Je zde naznačena velmi slabá míra

⁵⁴ MUSIL, P. *Mikroekonomie: středně pokročilý kurz*, s. 168

vzájemné závislosti, i tak zde má aktivita obou firem velký vliv na chování konkurenta.⁵⁵

3.3.6 Bertrandův model

V tomto modelu je důležitý pohled kupujícího, který především porovnává ceny, za které obě firmy poskytují svůj produkt. Protože oba konkurenti prodávají totožný výrobek, je pro zákazníka určující nižší cena. Každá firma si má zvolit svou cenu za předpokladu, že se cena konkurenta nezmění. Obě firmy se budou snažit prodávat za nepatrně nižší cenu než konkurence. Proces snižování ceny bude pokračovat, dokud nebude zastaven mezními náklady firmy. Pokud firma sníží svou cenu na úroveň mezních nákladů, není důvod k dalšímu snižování a trh je mezi firmami rovnoměrně rozdělen.⁵⁶

3.3.7 Stackelbergův model

Stackelbergův model ve srovnání s předešlými dvěma modely představuje zlepšení. Dovoluje alespoň jedné z firem strategické chování.⁵⁷

3.3.8 Teorie her

Při malém počtu firem na trhu, je nutné z pohledu jedné firmy uvažovat nad reakcemi konkurentů při důležitých obchodních rozhodnutích dané firmy. Proto je nutné použít „strategické uvažování“. Teorie her je vhodný zdroj odpovědí při analýze strategických interakcí. Z teorie her aplikované do oblasti nedokonalé konkurence vyplývá: s vyšším počtem nekooperativních oligopolistů se situace na trhu blíží dokonalé konkurenci, naopak při kooperování se situace bude podobat monopolu, držení koluzivního oligopolu je ale při zvyšujícím se počtu firem obtížnější, v mnoha případech neexistuje pro tento typ trhu udržitelná rovnováha.⁵⁸

⁵⁵ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 513

⁵⁶ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 517

⁵⁷ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 520

⁵⁸ SAMUELSON, P., A., NORDHAUS, W., D. Economics, s. 190 - 191

Teorie her popisuje tři prvky společné u všech her: hráče, vybrané strategie a výsledky každé možné kombinaci vybraných strategií.⁵⁹

3.3.8.1 Věžňovo dilema

Pokud firmy uzavřou koluzivní dohodu, je velice obtížné tuto dohodu dodržet. Zásadní problém, který je řešen, má podobu „věžňova dilema“. Věžňovo dilema vypovídá o dvou zadržených, kteří spáchali těžký zločin. Oba jsou drženy v oddělených celách. Je možné jim však dokázat jen menší kriminální provinění a jejich odsouzení jen na krátký trest. Oba zadržení ví, že pokud by se jeden z nich přiznal, zatímco druhý by mlčel, bude ten, který se přizná, propuštěn bez potrestání, zatímco druhý ve vězení stráví mnoho let. Pokud se přiznají oba, dostanou středně dlouhý trest.⁶⁰

Tabulka č. 1 – Věžňovo dilema

		Vězeň Y	
		Přizná se	Bude mlčet
Vězeň X	Přizná se	5 let pro oba	0 let pro X 20 let pro Y
	Bude mlčet	20 let pro X 0 let pro Y	1 rok pro oba

Zdroj: FRANK, Robert, H. *Microeconomics and Behavior*. New York: McGraw-Hill, 1991. ISBN 0-07-021870-6.

I hra věžňovo dilema má svoji „dominantní strategii“, čímž je myšlena strategie, která vede k lepším výsledkům bez ohledu na to, jakou strategii zvolí konkurence, v této hře je dominantní strategií přiznat se. Pokud vězeň X nebude hledět na to, co udělá vězeň Y a přizná se, dostane díky přiznání nižší trest. Pokud se Y také přizná, dostane X místo nejdelsího trestu pouze střednědobí trest. Bude-li vězeň Y mlčet,

⁵⁹ FRANK, R., H. *Microeconomics and Behavior*, s. 521

⁶⁰ FRANK, R., H. *Microeconomics and Behavior*, s. 521

bude X osvobozeno. Problém nastává, pokud se X i Y budou chovat stejně. Oba nakonec dopadnou hůře. V případě, že se oba přiznají, budou místo roku, který by dostali, pokud by mlčeli, potrestáni pětiletým trestem.⁶¹

Při aplikaci vězňova dilema na firmy v koluzivní dohodě, je jejich dominantní strategií porušení dohody. Obě firmy se porušením dohody dostanou do horšího postavení, než kdyby vzájemně spolupracovaly. Chování, které je v zájmu jedné firmy, není v zájmu obou konkurentů.⁶²

3.3.8.2 Nashovo rovnováha

Rovnováha nastane v případě, že dominantní strategii využijí oba konkurenti. Existuje mnoho her, kde každý hráč dominantní strategii nemá. V případě Nashovy rovnováhy obě firmy volí strategii, která je pro ně nejlepší v tom případě, že konkurent si již pevně zvolil svou strategii. Žádný z konkurentů tak nemá důvod, aby se od své strategie odchýlil. Pokud oba hráči sledují svou dominantní strategii, je výsledkem Nashova rovnováha, funguje ale i bez dominantní strategie.⁶³

3.3.8.3 Strategie pro opakování hry ve vězňově dilematu

Neúspěšnou spoluprací v koluzivní dohodě provázejí vysoké náklady, proto je snahou firem udržet dohodu pohromadě. V případě, kde účastníci vědí, že se společná spolupráce bude opakovat, objevují nové možnosti. Ke kontrole firem, které by mohly smlouvu porušit, slouží strategie „jak ty mně, tak já tobě“. Pokud spolupráce probíhá poprvé, všechny strany spolupracují, při následujících jednání udělá jedna strana to samé, co před tím udělal partner. Pokud jeden partner při první spolupráci dohodu poruší, podruhé ji poruší druhý partner. V opačném případě při předchozí hladké spolupráci, bude další kooperace probíhat opět bez problémů.⁶⁴

⁶¹ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 521 - 522

⁶² FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 523

⁶³ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 525 - 526

⁶⁴ FRANK, R., H. Microeconomics and Behavior, s. 526 - 527

3.3.8.4 Sekvenční hry

Hry, ve kterých se hráči rozhodují krok za krokem a svou strategii volí jako odpověď na předchozí krok protivníka. V mnoha těchto hrách je na tahu jeden hráč a posléze druhý, který si může svou strategii zvolit s informací, jak volil první hráč.⁶⁵

3.3.9 Cenová diskriminace

Cenová diskriminace je používána při zvyšování zisků firem, které mají tržní sílu. Jak už bylo výše uvedeno, o cenové diskriminaci je hovořeno, pokud je jeden druh výrobku prodáván různým spotřebitelům za odlišné ceny. Dnes je hojně používána především u výrobků, které nelze snadno převést z trhu s nižší cenou na trh vyšší cenou. Překvapením je, že cenová diskriminace v mnoha případech vede ke zvýšení ekonomického blahobytu. Firma zvýší své zisky a zároveň uspokojí rozličné spotřebitele díky použití nízké či vysoké ceny.⁶⁶

3.4 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

Hospodářskou soutěží se rozumí soupeření fyzických a právnických osob v hospodářské oblasti s cílem dosáhnout hospodářského prospěchu. Soutěžitelé se mohou sdružovat v rámci rozvíjení hospodářské soutěže. Musí dodržovat zákonem daná pravidla hospodářské soutěže. Jednání soutěžitelů nesmí být v rozporu s dobrými mravy soutěže a nesmí se dopustit nekalého soutěžního jednání či nedovoleného omezování hospodářské soutěže.⁶⁷

„Stát vytváří podmínky a stanoví pravidla pro rozvoj a ochranu podnikání a hospodářské soutěže.“⁶⁸ „Úřad pro ochranu hospodářské soutěže je ústředním orgánem státní správy České republiky s pravomocemi v oblasti ochrany hospodářské soutěže, dohledu nad zadáváním veřejných zakázek a v monitoringu a koordinaci

⁶⁵ FRANK, R., H. *Microeconomics and Behavior*, s. 530

⁶⁶ SAMUELSON, P., A., NORDHAUS, W., D. *Economics*, s. 191 - 192

⁶⁷ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 26

⁶⁸ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 28

veřejné podpory. Úřad je řízen předsedou, jmenovaným prezidentem republiky na šestileté funkční období.⁶⁹

V rámci volného trhu se můžou některé společnosti záměrně vyhnout hospodářské soutěži a pokusit se stanovit vlastní pravidla hry. Jeden z velkých hráčů se může pokusit vytlačit ostatní konkurenty z trhu. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže se stará o to, aby všechny společnosti hrály podle stejných pravidel. Úřad může nařídit, zrušení dohod a postupů, které omezují hospodářskou soutěž a také uložit pokutu společnostem, které porušily legislativu hospodářské soutěže.⁷⁰

3.4.1 Zakázané dohody

„Kartelové dohody představují zásadní narušení hospodářského prostředí a s tím související snížení blahobytu spotřebitelů. Nejznámějším a nejvíce nebezpečným příkladem zakázaných dohod jsou dohody o přímém určení cen. Občan v takových případech nemá možnost nakupovat zboží či služby za konkurenční ceny, ale pouze za ceny určené kartelovou dohodou, které bývají zpravidla vyšší.“⁷¹

Závažné jsou i dohody o rozdělení trhu, kdy si soutěžitelé přirozeně nekonkurují, trh se tak nevyvíjí a stagnuje. Soutěžitelé si tak udržují pozici na trhu a brání vstupu nových firem.⁷² „Spotřebitel je omezen v možnosti výběru mezi prodejci a s nízkou konkurencí přicházejí vyšší ceny nabízeného zboží či služeb.“⁷³

„Kartelové dohody mají zajistit svým účastníkům pravidelný zisk bez rizik a nejistot vyplývajících z konkurenčního boje a bez nutnosti investovat do dalších

⁶⁹ ÚOHS [online]. Publikováno 2012. [cit. 2013-07-28]. *Informace o činnosti úřadu pro ochranu hospodářské soutěže*. Dostupné z WWW: <<http://www.uohs.cz/cs/uvodni-stranka.html>>

⁷⁰ ÚOHS [online]. Publikováno 2012. [cit. 2013-07-28]. *Hospodářská soutěž*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez.html>>

⁷¹ ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

⁷² ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

⁷³ ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

inovací.⁷⁴ Zakázané jsou všechny dohody, jejichž cílem nebo výsledkem může být narušení soutěže na trhu.⁷⁵

3.4.2 Dominantní postavení a jeho zneužívání

Podle zákona č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže) § 10 je jasně definována hranice dominantního postavení:

„(1) Dominantní postavení na trhu má soutěžitel nebo společně více soutěžitelů (společná dominance), kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se ve značné míře nezávislé na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích.“

„(2) Tržní sílu podle odstavce 1 Úřad posuzuje podle hodnotového vyjádření zjištěného objemu dodávek nebo nákupu na trhu daného zboží (tržní podíl) dosaženého soutěžitelem nebo soutěžiteli se společnou dominancí v období, které je zkoumáno podle tohoto zákona a podle dalších ukazatelů, zejména podle hospodářské a finanční síly soutěžitelů, právních nebo jiných překážek vstupu na trh pro další soutěžitele, stupně vertikální integrace soutěžitelů, struktury trhu a velikosti tržních podílů nejbližších konkurentů.“

„(3) Nebude-li pomocí ukazatelů podle odstavce 2 prokázán opak, má se za to, že dominantní postavení nezaujímá soutěžitel nebo soutěžitelé se společnou dominancí, kteří ve zkoumaném období dosáhli na trhu menší než 40% tržní podíl.“⁷⁶

Zákon o ochraně hospodářské soutěže dohlíží především na soutěžitele v dominantním postavení.⁷⁷ „Získá-li podnikatel sám nebo v dohodě s jinými podnikateli takové postavení na relevantním trhu, že není vystaven soutěži vůbec

⁷⁴ ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

⁷⁵ ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

⁷⁶ Zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže).

⁷⁷ ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

(monopolní postavení), popřípadě není vystaven soutěži podstatné (dominantní postavení), je povinen tuto skutečnost neprodleně ohlásit ministerstvu.⁷⁸

Monopolní nebo dominantní postavení nesmí být firmou zneužíváno tak, aby byla způsobena újma jiným konkurentům nebo užíváno na úkor veřejného zájmu.⁷⁹ A to zejména v těchto případech:

- přímé nebo nepřímé vynucování nepřiměřených podmínek ve smlouvách s jinými účastníky trhu
- uzavření smlouvy za podmínky, že druhá strana odebere i další plnění, které s požadovaným předmětem smlouvy nesouvisí,
- uplatňování rozdílných podmínek při stejném či srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, aby tak byli tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni,
- zastavení či omezení výroby, odbytu, nebo technického vývoje produktu za účelem získání nedovoleného hospodářského prospěchu na úkor kupujících⁸⁰

Zakázáno je tedy zneužití dominantního postavení na vymezeném trhu, aby nebyla způsobena újma jiných soutěžitelů a spotřebitelů. Dominantní postavení na trhu zaujímá soutěžitel nebo společně více soutěžitelů, kterým jejich tržní síla umožňuje chovat se nezávisle na jiných soutěžitelích nebo spotřebitelích. Dominantní postavení zaujímá soutěžitel nebo soutěžitelé, kteří dosáhli na trhu více než 40% trhu.⁸¹

3.4.3 Pravidla veřejných zakázek

„Systém zadávání veřejných zakázek je podstatnou podporou, utvářením podmínek hospodářské soutěže. Jde o mechanismus, který stanovuje způsob nakládání s veřejnými prostředky; je bariérou proti neekonomickému vynakládání prostředků, nečestné soutěži, úplatkům, zvlýhodňování určitých soutěžitelů.“⁸²

⁷⁸ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 117

⁷⁹ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 117

⁸⁰ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 117

⁸¹ ÚOHS [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení*. Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>>

⁸² PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 71

Výběr vhodného subjektu probíhá metodou obchodní veřejné soutěže, která se řídí obchodní zákoníkem. Smyslem veřejné obchodní soutěže je zabezpečit výběr nejvhodnější nabídky na uzavření smlouvy a při tom zajistit maximální uplatnění soutěživosti mezi potenciálními uchazeči.⁸³

3.4.4 Nedovolené omezování hospodářské soutěže

Zákon o ochraně hospodářské soutěže definuje nedovolené omezování hospodářské soutěže. Jeho účelem je ochrana hospodářské soutěže, vytváření podmínek pro její další vývoj a boj proti vzniku monopolní nebo dominantního postavení právnických a fyzických osob při jejich podnikatelské činnosti, pokud toto postavení znemožňuje nebo omezuje hospodářskou soutěž.⁸⁴

Podíl na trhu sám o sobě není právně postižitelný a sankcionovatelný, pokud ale nedojde k jeho zneužití. Dominance na trhu může být i pro spotřebitele výhodná. Zákonodárství neobsahuje ale žádnou přesnou zásadu ochrany menších či malých podnikatelů vůči velkým. Taková ochrana by totiž mohla přerůst v ničení stejných podmínek pro podnikání jednotlivých tržních subjektů. Větší a úspěšnější konkurenti by mohli být diskriminováni, a tím by nakonec došlo i k znevýhodňování spotřebitelů.⁸⁵

„Zákon se týká nedovoleného omezování hospodářské soutěže: kartelových dohod, dohod o sloučení podniků, monopolního a dominantního postavení na trhu.“⁸⁶

⁸³ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 71 - 72

⁸⁴ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 109

⁸⁵ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 109

⁸⁶ PELC, V., *Hospodářská soutěž*, s. 110

3.5 Historie železniční dopravy

Železniční doprava má v Českých zemích dlouhou tradici, již od první poloviny 19. století. Hlavním vlastníkem a provozovatelem železničních drah byl převážně stát. Není tomu jinak v současné době, kdy je vlastníkem většiny tratí v České republice opět stát. Ten je zastoupen státní organizací Správa železniční dopravní cesty. Největším národním dopravcem jsou České dráhy.⁸⁷

V roce 1828 byla na území Českých zemí zřízena první železnice, a to koněspřežná dráha Linz – České Budějovice. Za dobu své existence prošli železniční tratě dvěma významnými obdobími modernizace. V padesátých a šedesátých letech 20. století proběhla elektrizace velké části nejdůležitějších celostátních a mezinárodních tratí. Druhé období modernizace železničních tratí probíhá v současné době. U železniční dopravy je nutné v současné době upravit technické parametry na standard daný mezinárodními dohodami. Česká republika má ale jednu z nejhustších železničních sítí na světě.⁸⁸

3.6 Charakteristika Českých drah a.s.

„České dráhy jsou největším národním dopravcem v České republice s tradicí delší než 160 let. Zajišťuje dopravu osob na železniční síti o délce 9500 km. Denně vypraví více než 7000 osobních vlaků různých kategorií.“⁸⁹

„České dráhy patří dlouhodobě mezi 10 nejvýznamnějších evropských železničních společností.“⁹⁰ Síť, kterou užívají je s 2500 stanicemi a zastávkami jednou z nejhustějších sítí v rámci Evropy.⁹¹

⁸⁷ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2009 - 2012. [cit. 2015-03-23]. *Železnice ČR*. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>>

⁸⁸ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2009 - 2012. [cit. 2015-03-23]. *Historie železnice v ČR*. 1 - 2 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr.html>>

⁸⁹ ČD [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-03-23]. *O společnosti*. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/infoservis/o-spolecnosti/-3540/>>

⁹⁰ ČD [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-03-23]. *O společnosti*. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/infoservis/o-spolecnosti/-3540/>>

⁹¹ ČD [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-03-23]. *O společnosti*. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/infoservis/o-spolecnosti/-3540/>>

3.6.1 Významné milníky Českých drah

V roce 1991 byl na síti Československých drah zahájen provoz vlaků evropské sítě EuroCity. Roku 1993 vznikla společnost České dráhy po rozpadu Československé federativní republiky. Ve stejném roce byla zahájena modernizace hlavních tratí a železničních koridorů. V roce 1994 byla zahájena doprava kamionů po železnici Českých drah na trati Losovice – Drážďany. Významným milníkem byl rok 2003, kdy vznikla sama společnost České dráhy, a.s. O tři roky později vznikla samostatná dceřiná společnost ČD Cargo, a.s.⁹²

Transformací státní organizace České dráhy vnikly tři nástupnické organizace:

- 1) Akciová společnost České dráhy - poskytovatel služeb v osobní a nákladní dopravě
- 2) Správa železniční dopravní cesty - poskytuje dopravcům přístup na dopravní cestu a zabezpečuje modernizaci infrastruktury
- 3) Drážní inspekce – instituce určená pro zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných situací⁹³

„Akciová společnost České dráhy vznikla 1. 1. 2003 za základně zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy.“

3.6.2 Osobní doprava

„Železniční osobní doprava představuje jednu ze základních činností Českých drah, a.s. Mezi hlavní odběratele služeb v osobní dopravě patří kraje a stát zastoupeny Ministerstvem dopravy ČR. Činnosti osobní dopravy a přepravy realizuje úsek náměstka pro osobní dopravu generálního ředitelství Českých drah, a.s.“⁹⁴

Společnost provozuje dálkovou a regionální osobní dopravu. Dálková doprava se skládá ze dvou segmentů. Segment nadstandardní kvality zahrnuje vlaky kategorie SC, EC, IC. Segment standardní zahrnuje vlaky kategorie Ex a R. Regionální doprava

⁹² ČD [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-06-30]. *Historie v datech*. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>>

⁹³ ČD [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-06-30]. *Historie*. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>

⁹⁴ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Osobní doprava*. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>>

je přizpůsobena hranicím regionů, které objednávají veřejné služby. Regionální doprava se dělí na příměstskou, regionální a rychlou regionální.⁹⁵

3.6.3 Organizační struktura

„Jediným akcionářem ČD, a.s. je Česká republika. Stát vykonává práva akcionáře v akciové společnosti ČD prostřednictvím řídicího výboru. Řídicí výbor tvoří tři vládou písemně pověřeni zaměstnanci Ministerstva dopravy a po jednom vládou písemně pověřením zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.“⁹⁶

„Operativní řízení a obchodní vedení společnosti, včetně řádného vedení účetnictví, vykonává a zajišťuje představenstvo, které má tři členy. Členy představenstva volí a odvolává dozorčí rada.“⁹⁷

„Dozorčí rada má devět členů. Dvě třetiny členů volí řídicí výbor, jednu třetinu volí zaměstnanci podle volebního řádu podle volebního řádu schváleného představenstvem po projednání s příslušnými odborovými organizacemi. Funkční období člena dozorčí rady je pět let. Dozorčí rada zasedá podle potřeby, zpravidla jednou za měsíc, nejméně však čtyřikrát ročně. Dohlíží na výkon působnosti představenstva a na činnost společnosti.“⁹⁸

„Řídicí výbor vykonává působnost valné hromady společnosti. Řídicí výbor se schází nejméně dvakrát ročně a rozhoduje o základních otázkách vedení společnosti, které mu svěřuje zákon nebo Stanovy společnosti ČD, a.s.“⁹⁹ Celá struktura Českých drah, a.s. je zobrazena v příloze č. 1.

⁹⁵ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Osobní doprava*. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>>

⁹⁶ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2014-10-11]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013*. 18 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>>

⁹⁷ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2014-10-11]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013*. 18 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>>

⁹⁸ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2014-10-11]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013*. 18 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>>

⁹⁹ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2014-10-11]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013*. 18 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>>

3.6.4 Dceřiné společnosti Českých drah a.s.

České dráhy mají několik dceřiných společností. Nejznámější a nejvýznamnější dceřinou společností je ČD Cargo, a.s., která vznikla 1. prosince 2007. Tato společnost zajišťuje přepravu průmyslových a zemědělských výrobků, surovin, paliv, zboží a nadměrných nákladů.¹⁰⁰ „Zajišťuje také nájem a pronájem nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby.“¹⁰¹

Další dceřinou společností je Výzkumný Ústav Železniční, a.s. „Společnost specializovaná na odborné služby a komplexní řešení v oblasti posuzování, zkušebnictví a expertní činnosti pro železniční systémy a drážní dopravu.“¹⁰² Společnost vlastní dva zkušební železniční okruhy, které patří k významným zkušebním centřům pro železniční techniku a drážní zařízení v Evropě. Společnost vznikla 1. července 2005.¹⁰³

Mezi dceřiné společnosti patří také společnost DPOV, a.s., působící v oblasti oprav a modernizaci železničních vozidel. DPOV, a.s. vznikla 1. ledna 2007. Společnost je členem ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu.¹⁰⁴

České dráhy mají ještě dalších 22 dceřiných společností, jenž České dráhy vlastní ze sta procent až po, kde vlastní jen jedno procento. Jmenovitě jsou vypsány v příloze č. 2.

3.7 Vztah s ostatními společnostmi v dopravě

3.7.1 Leo Express a.s.

Vypraví 18 spojů na území České republiky a Slovenska. Historie společnosti začala v listopadu 2012 na trase mezi Prahou a Ostravou. Na konci roku 2013 přidala trasu Praha – Staré Město u Uherského Hradiště. Zakladatelem a generálním

¹⁰⁰ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *ČD Cargo, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/cd-cargo/-843/>>

¹⁰¹ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *ČD Cargo, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/cd-cargo/-843/>>

¹⁰² ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Výzkumný Ústav Železniční, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/vuz/-862/>>

¹⁰³ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Výzkumný Ústav Železniční, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/vuz/-862/>>

¹⁰⁴ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *DPOV, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/dpov/-853/>>

ředitelem je Leoš Novotný. Leo Express používá vlaky od švýcarské společnosti Stadler. Cestujícím poskytuje pestrou nabídku služeb včetně online nákupu jízdenek či wifi připojení zdarma. Nejnovější trasou je linka mezi Prahou a Krakovem.¹⁰⁵

3.7.2 RegioJet a.s.

V druhé polovině roku 2011 vstoupila společnost RegioJet do odvětví osobní železniční dopravy na trati Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina. Společnost provozuje dopravu bez dotací. Postupně rozšiřuje své linky, především na slovenských tratích. Společnost nabízí tři tarify sezení pro cestující: standard, relax a business. V nabídce je také tzv. tiché kupé pro klidnější cestu či dětské kupé, které je vybaveno pro děti. V nabídce je také pestrý výběr zábavy.¹⁰⁶

¹⁰⁵ LEOexpress [online]. Publikováno 2013. [cit. 2014-07-01]. *O nás*. Dostupné z WWW: <<http://www.le.cz/ticket/cms/71-o-nas.html>>

¹⁰⁶ REGIOJET [online]. Publikováno 2015. [cit. 2015-03-17]. *Příběh, který inspiruje*. Dostupné z WWW: <<http://www.regiojet.cz/kontakty/pribeh>>

4 POSTAVENÍ ČESKÝCH DRAH, A.S. NA TRHU

4.1 Hospodaření Českých drah, a.s.

Celkové hospodaření Českých drah, a.s. bylo v roce 2013 ovlivněno nepříznivou ekonomickou situací v České republice a recesí v Evropské unii.

Následující tabulka č. 2 srovnává několik vybraných ukazatelů společnosti České dráhy od roku 2011. Poslední sloupec zaznamenává pouze 1. polovinu roku 2014. Aktuálně jsou veřejně dostupné oficiální údaje jen za 1. pololetí. Údaj o počtu cestujících ale nebyl dostupný.

Tabulka č. 2 – Vybrané ukazatele společnosti České dráhy, a.s. 2011 - 2014

Vybrané ukazatele společnosti České dráhy, a.s. 2011 - 2014				
	2011	2012	2013	1. pol. 2014
Tržby celkem (v miliardách)	33,287	33,580	32,861	16,468
Tržby osobní dopravy (v miliardách)	19,180	19,499	19,906	10,180
Zisk/ztráta celkem (v miliardách)	0,491	-1,594	-1,953	0,158
Zisk/ztráta z osobní doprava (v miliardách)	-0,583	-0,517	-1,795	-0,262
Počet cestujících (v milionech)	166	168,8	169,3	neuvedeno
Zadluženost (poměr cizí zdroje/aktiva)	48,8%	52,3%	55,8%	55%
Obsazenost nabízené kapacity u osobní dopravy	24%	25%	25%	25%

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zprávy Českých drah 2012 a 2013, Pololetní zpráva Českých drah 2014, <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>

Celkové hodnoty za rok 2013 vykazují horší hospodaření Českých drah, a.s. než v roce 2012. Celková ztráta společnosti se zvýšila o 360 milionů na 1,95 miliardy korun. Důvodem je především osobní doprava. Přeprava pasažérů v roce 2013 skončila ve ztrátě téměř 1,8 miliardy korun, když rok před tím byla ztráta jen 517 milionů. Nákladní doprava v dceřiné společnosti Cargo naopak vykázala zisk.¹⁰⁷

Ztrátu Českých drah, a.s. ve velké míře ovlivnila změna kurzu koruny v důsledku intervence České národní banky a vytvoření opravných položek na dlouhodobý

¹⁰⁷ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013*. 28 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>>

majetek a rezervy na probíhající soudní spory. Firma je také zatížena rostoucími náklady na cizí zdroje. Zadlužení skupiny se zvýšilo o pět miliard na 34,6 miliardy korun.¹⁰⁸ Objednatelé osobní dopravy, kterými jsou státy a kraje, nepokrývají všechny potřebné náklady.¹⁰⁹

Na druhé straně vzrostl v roce 2013 počet cestujících, které České dráhy, a.s. přepravily, a to o půl milionů cestujících. Tržby z osobní dopravy také vzrostly o 400 milionů.¹¹⁰

První polovina zahrnuje slabší měsíce, které jsou závislé na stavu počasí. Jak se bude v zimních měsících jezdit, závisí i na množství sněhu. Pokud je zima mírná, jezdí lidé méně hromadnou dopravou a používají více osobní automobil. V obráceném případě, kdy jsou zimní podmínky horší, jezdí lidé více vlakem. Druhá polovina roku bývá z hlediska tržeb i z hlediska počtu cestujících lepší, zahrnuje léto, které je velice silné. Měsíce září, říjen, listopad jsou v osobní dopravě také silné. Jsou očekávány lepší tržby, pokud nenastane nějaká neočekávaná situace, jako jsou povodně či významná výluka. To může velice výrazně ovlivnit sezónu.¹¹¹

Za první polovinu roku 2014 dosáhly České dráhy, a.s. tržby v hodnotě 10,180 miliardy korun. V předchozím roce tvořili jejich tržby 19,906 miliardy korun. Dá se očekávat, že celková hodnota tržeb za rok 2014 bude vyšší než v roce 2013.

¹⁰⁸ E15.cz [online]. Publikováno 2014. [cit. 2015-03-04]. *Ztráta Českých drah se zvyšuje: Skupinu táhla ke dnu především osobní doprava*. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ztrata-ceskych-drah-se-zvysuje-skupinu-tahla-ke-dnu-predevsim-osobni-doprava-1081865>>

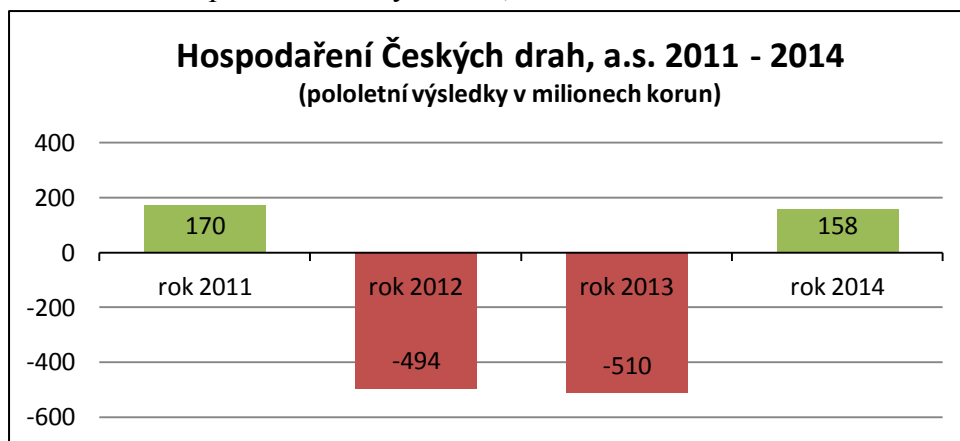
¹⁰⁹ E15.cz [online]. Publikováno 2014. [cit. 2015-03-04]. *Ztráta Českých drah se zvyšuje: Skupinu táhla ke dnu především osobní doprava*. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ztrata-ceskych-drah-se-zvysuje-skupinu-tahla-ke-dnu-predevsim-osobni-doprava-1081865>>

¹¹⁰ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013*. 28, 4 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>>

¹¹¹ HRABÁČEK, Jan: Ústní sdělení. Kancelář náměstka osobní dopravy, České dráhy v Praze. 8. října 2014.

Pololetní hospodaření Českých drah je zobrazeno na níže uvedeném grafu č. 5. Zaznamenány jsou údaje z 1 pololetí z každého roku, aby bylo možné porovnat 1. pololetí roku 2014.

Graf č. 5 – Hospodaření Českých drah, a.s. 2011 - 2014



Zdroj: vlastní zpracování, data: Pololetní zprávy Skupiny ČD 2012 - 2014, <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>

České dráhy v 1. pololetí roku 2014 vykázaly čistý zisk 158 milionů korun. V 1. polovině předešlého roku měla skupina Českých drah ztrátu 510 milionů korun. Ke zlepšení situace mimo jiné přispělo zvýšení tržeb u osobní dopravy a provozní úspory.¹¹²

Se ziskem 540 milionů korun skončilo hospodaření nákladní dopravy za 1. pololetí roku 2014. Oproti předešlému pololetní vylepšila svůj zisk o více než 300 milionů, kdy se nákladní doprava dostala na 236 milionů korun. Osobní doprava snížila ztrátu z roku 2013 z 644 milionů koruna na 262 milionů, díky růstu tržeb z hlavní činnosti. Oproti předchozímu roku jsou tržby vyšší o 432 milionů, celková hodnota tržeb za 1 polovinu 2014 je 10,2 miliardy korun, z toho 137 milionů korun

¹¹² ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Pololetní zprávy. Pololetní zpráva Skupiny ČD 2014*. 11 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>>

tvořil prodej jízdenek. Na straně nákladů bylo největších úspor dosaženo u nákupů energie a nafty.¹¹³

Tržby z hlavní činnosti vzrostly o 131 milionů korun na 16,4 miliardy korun. Za růstem stála především osobní doprava, který navýšila tržby o 432 milionů korun na více než 10 miliard korun. Přibližně 137 milionů z toho tvořila tržba z prodaných jízdenek. Nákladní doprava naopak zaznamenala pokles tržeb oproti 1. pololetí o 345 milionů na 6,3 miliardy korun. Důvodem byla narůstající konkurence mezi dopravci zejména v přepravách hnědého a černého uhlí, která vedla ke ztrátě některých přeprav. Snížení tržeb bylo kompenzováno restrukturalizací, zvýšením produktivity práce, meziroční pokles vozebních výkonů a s tím spojená snížená spotřeba nákladů na elektřinu a naftu.¹¹⁴

4.2 Porovnání jízdenek dopravců osobní přepravy

Porovnány byly jízdenky tří společností osobní železniční dopravy na trati Praha – Ostrava, Českých drah, a.s., RegioJetu a.s. a Leo Expressu a.s. K porovnání byla zvolena cena jízdenky z Prahy do Ostravy, kategorie druhé třídy označované také standart či ekonomy v sazbě pro dospělou osobu. Jednotlivé ceny jsou znázorněny v následující tabulce.

Tabulka č. 3 – Standardní ceny jízdenek na trase Praha - Ostrava

Standardní ceny jízdenek na trase Praha - Ostrava		
Doprovce	Doba jízdy	Cena
České dráhy, a.s.	3 hod 45 min	295 Kč
RegioJet a.s.	3 hod 42 min	190 Kč
Leo Express a.s.	3 hod 43 min	239 Kč

Zdroj: vlastní zpracování, data: Leo Express, <http://www.le.cz/>, České dráhy <http://www.cd.cz/default.htm>, RegioJet, <http://www.regiojet.cz/>

¹¹³ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Pololetní zprávy. Pololetní zpráva Skupiny ČD 2014*. 19 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>>

¹¹⁴ ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Pololetní zprávy. Prezentace pololetní zpráva výsledků Skupiny ČD 2014*. 4 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>>

Ceny spojů všech dopravců se liší podle času odjezdu spoje a také jsou ovlivněny dne, ve kterém se uskuteční. Dopravci také na ceny jízdného aplikují slevy v podobě akčních cen u vybraných spojů, zákaznické kartičky či kluby s možností uplatnění slevy či včasné zakoupení akční jízdenky. Obecně platí, čím dříve jízdenku zákazník zakoupí, tím lépe pro něj. Zákazník má vyšší šanci na slevu nebo má šanci vybrat si levnější spoj.

Výhodou Leo Express je možnost výběru sedadla v daném spoji. Jízdenky Českých drah na trase Praha – Ostrava jsou vyšší než u konkurentů na této trati. České dráhy nemají dynamický tarif. Jediná dynamika jízdného je přes místenky v pendolinu, kde cena místenky je od 35 Kč do 250 Kč v závislosti na času odjezdu vlaku. Standardní jízdné je aplikován síťový tarif, kde se rozlišuje, jestli jede spoj do Ostravy nebo do Brna, podle vzdálenosti kterou ujede. V tuto dobu jsou České dráhy mimo špičku méně konkurence schopné. Společnost je momentálně sledována úřady, protože je nařknuta jedním z konkurentů, že znevýhodnila jinou společnost. Jedinou variantu, kterou České dráhy zákazníkům umožňují, je nákup akčních jízdenek při jejich včasém nákupu. Jsou rozšířeny na trasách po celé republice. Existují již dva, tři roky na vybraných trasách. Tato služba byla nejdříve sjednána s krajskými městy, postupně se rozšířila i na města okresní. Počet jízdenek za akční cenu je na den omezený, čím dříve je jízdenka zakoupena, tím větší je šance na levnější cestu. Akční jízdenky nejsou vázány na vlak. Na Jakýkoli den, kdy zákazník potřebujete jet, je uvolněn určitý počet akčních jízdenek.¹¹⁵

4.3 Podíl Českých drah a.s. na trhu

V České republice je všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o dráhách, zaručen rovný přístup na železniční dopravní cestu ve vlastnictví státu. Od 1. ledna 1995 je v České republice používán systém licencí k provozování drážní dopravy. Od 1. května 2004 platí také v rámci republiky i licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropského společenství.¹¹⁶

¹¹⁵ HRABÁČEK, Jan: Ústní sdělení. Kancelář náměstka osobní dopravy, České dráhy v Praze. 8. října 2014.

¹¹⁶ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2013-10-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2012*. 22 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>

Počet dopravců, kteří využívají železniční dopravní cestu, se každým rokem zvyšuje, jak je možné vidět v tabulce č. 4.

Tabulka č. 4 – Vývoj počtu dopravců

Vývoj počtu dopravců k 31.12.2013:										
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
46	50	52	53	56	53	62	68	75	79	84

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zpráva SŽDC za rok 2013, <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>

V předchozí tabulce jsou uvedeni dopravci osobní i nákladní železniční dopravy. Uvedeni jsou jak společnosti, které realizují vlakové kilometry během celého roku, tak i dopravci vykonávající sezónní či rekreační dopravu.¹¹⁷

V tabulce č. 5 je znázorněn přehled společností, které mají licenci na provozování osobní železniční dopravy v rámci České republiky. Celkem je těchto společností 23.

Tabulka č. 5 – Dopravci působící v osobní železniční dopravě

Dopravci působící v osobní železniční dopravě k 6.2.2015	
Advanced World Transport a.s.	MBM rail s. r. o.
ARRIVA MORAVA a.s.	METRANS Rail s.r.o.
ARRIVA vlaky s.r.o.	OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.
CityRail, a.s.	Puš s.r.o.
České dráhy, a.s.	Rail system s.r.o.
ČD Cargo, a.s.	Railway Capital a.s.
GW Train Regio a.s.	RegioJet a.s.
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Slezské zemské dráhy, o.p.s.
Kladenská dopravní a strojní s.r.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
KŽC Doprava, s.r.o.	Vogtlandbahn-GmbH
LEO Express a.s.	ZABABA, s.r.o.
Lokálka Group	

Zdroj: vlastní zpracování, data: SŽDC, <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>

¹¹⁷ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2014. [cit. 2015-02-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2013*. 25 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>

Železniční doprava má své místo v osobní přepravě, přesto její podíl v přepravě osob patří k těm nižším, jak je možné vidět v tabulce č. 6.

Tabulka č. 6 – Mezioborové srovnání přepravních výkonů

Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy					
	2009	2010	2011	2012	2013
Přeprava cestujících celkem (mil.)	5 043,1	4 775,9	4 709,5	4 739,0	4 702,9
Železniční doprava	165,0	164,8	167,9	172,8	174,5
Autobusová doprava	367,6	372,5	364,6	345,0	338,0
Letecká doprava	7,4	7,5	7,5	6,4	6,2
Vnitrozemská vodní doprava	1,2	0,9	1,0	0,5	1,1
Městská hromadná doprava	2 262,0	2 260,3	2 138,5	2 224,2	2 173,2
Veřejná doprava celkem	2 803,1	2 805,9	2 679,5	2 749,0	2 692,9
Individuální automobilová přeprava osob	2 240,0	1 970,0	2 030,0	1 990,0	2 010,0

Zdroj: Ministerstvo dopravy, https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2013/rocenka/htm_cz/cz13_511000.html

Při porovnání jednotlivých let z tabulky č. 6 počet přepravených osob stoupá. Naopak počet přepravených osob individuální automobilové přepravy, postupně nelineárně klesá.

Výkony dopravců v osobní dopravě v roce 2012 a 2013 zaznamenaly mírný nárůst jak ve vlkm, tak i v hrtkm. Tyto údaje jsou zaznamenány v tabulce č. 7.

Tabulka č. 7 – Výkony dopravců v letech 2009 - 2013

Výkony dopravců v letech 2009–2013:						
Rok		2009	2010	2011	2012	2013
Osobní doprava	[vlkm]	125 911 649	123 268 921	122 974 780	124 985 933	125 491 000
Osobní doprava	[tis. hrtkm]	24 989 309	23 711 845	23 996 805	24 614 864	24 339 000

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zpráva SŽDC za rok 2013, <http://www.szdc.cz/onas/vysledky-szdc.html>

Vlkm – vlakový kilometr je dán ujetou vzdáleností vlaku v kilometrech, hrtkm – hrubý tunový kilometr je dán součinem mezi hrubou hmotností železničních

kolejových vozidel jako např. hnacích vozidel, železničních vozů a jiných vozidel na vlastních kolech, zařazených do vlaku a ujetou vzdáleností v kilometrech.¹¹⁸

Nárůst vlkm a hrtkm ovlivnil především dopravce RegioJet a.s., jeho podíl na výkonech je možné vidět v tabulce č. 8 a 9. RegioJet a.s. provozoval po celý rok veřejnou dálkovou osobní dopravu na trase Praha – Ostrava. V konci roku 2012 se k němu připojil i dopravce LEO Express a.s., který 9. prosince 2012 zahájil pravidelné spoje na stejném rameni. Krátká doba provozování drážní dopravy tohoto dopravce celkové výkony prakticky neovlivnila.¹¹⁹

V osobní dopravě hodnota počtu vlakových kilometrů v roce 2013 mírně vzrostla. Pokles výkonů dopravce České dráhy, a.s., byl vyrovnán růstem u dalších společností, především vlivem přechodu vlaků dopravce LEO Express a.s., do režimu pravidelného jízdního řádu, zvýšením aktivit dopravce RegioJet, a.s., a dílčími změnami ve veřejné osobní dopravě v rámci pražského uzlu, včetně mimořádných vlaků v době povodní. Pokles hodnoty ukazatele hrubé tunové kilometry v tabulce č. 9 odpovídá zvýšení podílu motorových vozů a elektrických jednotek na úkor klasických souprav složených z lokomotivy a vozů.¹²⁰

Tabulka č. 8 – Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 - 2013

Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 - 2013 (%):			
Dopравce	hrtkm 2011	hrtkm 2012	hrtkm 2013
České dráhy, a.s.	99,31	97,06	94,87
RegioJet a.s.	0,38	2,57	3,4
GW Train Regio a.s.	0,15	0,14	0,08
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,13	0,13	0,13
Leo Express a.s.	0,01	0,07	1,47
Ostatní dopravci	0,03	0,03	0,05

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zpráva SŽDC za rok 2013, <http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>

¹¹⁸ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2013-10-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2012*. 22 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>

¹¹⁹ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2013-10-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2012*. 22 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>

¹²⁰ Szdc.cz. [online]. Publikováno 2014. [cit. 2015-02-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2013*. 25 s. (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>

Tabulka č. 9 – Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 - 2013

Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě 2011 - 2013 (%):			
Dopravce	vlkm 2011	vlkm 2012	vlkm 2013
České dráhy, a.s.	98,62	97,2	95,61
RegioJet a.s.	0,23	1,62	1,94
GW Train Regio a.s.	0,75	0,7	0,34
Vogtlandbahn-GmbH, organizační složka	0,32	0,33	0,32
Leo Express a.s.	0,01	0,08	1,65
Ostatní dopravci	0,08	0,07	0,14

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zpráva SŽDC za rok 2013, <http://www.szdc.cz/onas/vysledky-szdc.html>

Dle udaných hodnot vlakových kilometrů v tabulce č. 9 mají české dráhy nejvíce ujetých kilometrů na železničních drahách v rámci České republiky. I přes to, že se hodnota vlkm každým rokem snižuje, je stále nejvyšší hodnotou mezi uvedenými v tabulce. S 95,61% vlakovými kilometry mají České dráhy stále své dominantní postavení v osobní železniční dopravě.

Tržby za roky 2011 – 2013 jsou uvedeny v tabulce č. 10. Dopravce GW Train zveřejnil pouze výroční zprávu z roku 2013. Společnost Leo Express a.s. zahájila svoji činnost až v průběhu roku 2012.

Tabulka č. 10 – Tržby jednotlivých dopravců v letech 2011 - 2013

Tržby jednotlivých dopravců v letech 2011 - 2013:			
	2011	2012	2013
České dráhy, a.s.	19 180 mil.	19 499 mil.	19 906 mil.
Leo Express a.s.	0	10,6 mil.	193,3 mil.
RegioJet a.s.	318 mil.	300 mil.	169,9 mil.
GW Train Regio a.s.	neuveďeno	neuveďeno	34,5 mil.

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zpráva 2013 Českých drah a.s., Výroční zpráva 2013 RegioJet a.s., Výroční zpráva Leo Express a.s., Výroční zpráva 2013 GW Train Regio a.s.

Podle zákona o ochraně hospodářské soutěže, musí mít společnost 40% a vyšší podíl v daném odvětví, aby dosáhla dominantního postavení. V tabulce č. 10 nejsou zaneseny všechny tržby, protože všechny potřebné údaje nejsou dostupné. Ve výše

uvedené tabulce jsou ale zaneseny tržby čtyř nejvýznamnějších společností s nejvyšším počtem ujetých vlakových kilometrů dle tabulky č. 9. Součet jejich vlakových kilometrů tvoří 99,54% vlkm, téměř 100% všech vlakových kilometrů v rámci osobní železniční dopravy. Součet tržeb společností uvedených v tabulce č. 10 je 20,304 miliardy korun z toho 19,180 miliard korun jsou tržby Českých drah. Společnost má dle tržeb 98% podíl na trhu osobní železniční dopravy.

Následující *tabulka č. 11* obsahuje údaje o počtu přepravených osob u jednotlivých společností působících v osobní železniční dopravě.

Tabulka č. 11 – Počet přepravených cestujících v roce 2013

Počet přepravených cestujících v roce 2013:	
České dráhy, a.s.	169,3 mil.
RegioJet a.s.	1,5 mil.
GW Train Regio a.s.	0,9 mil.
Leo Express a.s.	0,8 mil.

Zdroj: vlastní zpracování, data: Výroční zpráva 2013 Českých drah a.s., Výroční zpráva 2013 RegioJet a.s., Výroční zpráva Leo Express a.s., Výroční zpráva 2013 GW Train Regio a.s.

Společnost České dráhy, a.s. má se 169 miliony nejvyšší počet přepravených osob v roce 2013. I tímto údajem je potvrzeno dominantní postavení Českých drah v osobní železniční dopravě. Ministerstvo dopravy uvádí 174,5 mil. přepravených osob železniční dopravou v roce 2013.

4.4 Dotazník o zlepšení služeb Českých drah, a.s.

Cílem dotazovacího aparátu s názvem: Spokojenost cestujících se společností České dráhy, a.s., bylo prozkoumat povědomí lidí o firmách v odvětví železniční dopravy. Zjistit, zda si mohou České dráhy udržet své dominantní postavení. Zjistit potřeby zákazníků, které mohou vést ke zkvalitnění služeb. Vzor dotazníku, který byl použit, je přiložen v příloze č. 3.

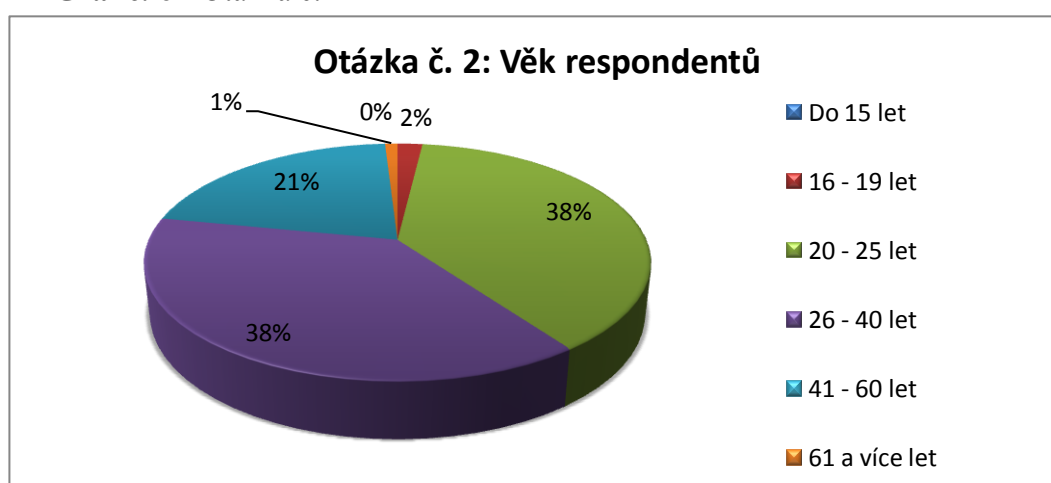
Respondenty byly všechny věkové skupiny obyvatelstva České republiky. Nebylo nastaveno žádné omezení z hlediska bydliště či vzdělání. Distribuce probíhala na internetu i osobně. Osobně, předání dotazníku přímo respondentům. Po internetu probíhala distribuce pomocí webových stránek specializovaných ke zveřejňování dotazníků.

Byly stanoveny dvě hypotézy:

1. Mají české dráhy dominantní postavení v osobní železniční dopravě?
2. Mohou České dráhy udržet své dominantní postavení při zvyšující se konkurenci v železničním odvětví?

Dotazníku se zúčastnilo celkem 105 respondentů, z toho 69% žen a 31% mužů. Otázka č. 1 se týkala již zmíněného pohlavní respondentů. Otázka č. 2 zjišťovala věkové rozpětí respondentů. Zobrazeno je na grafu č. 6. Nejvíce zúčastněných respondentů bylo ve věkové skupině 20 – 25 let a 26 – 40 let.

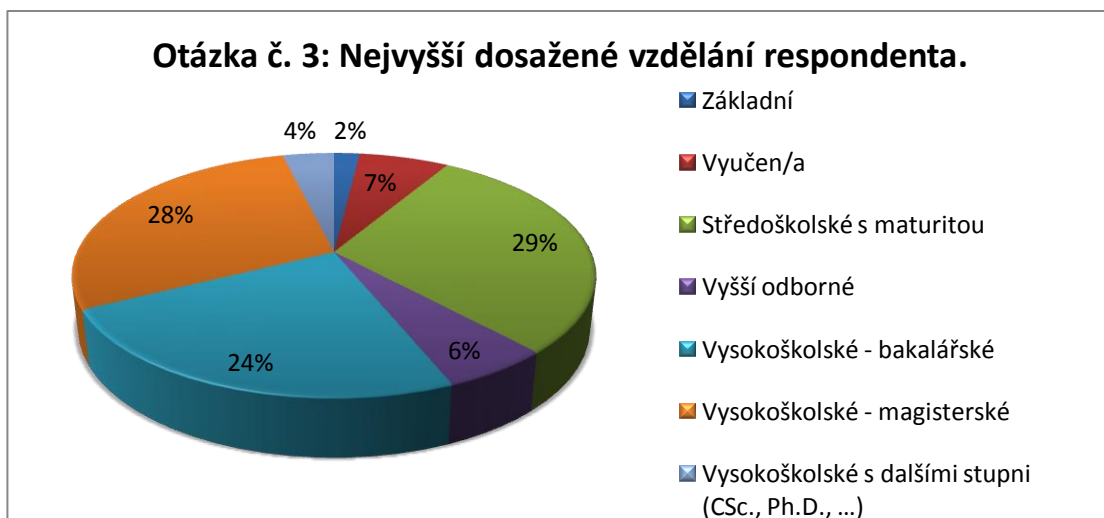
Graf č. 6 - Otázka č. 2



Zdroj: vlastní zpracování

Úkolem otázky č. 3 bylo zjištění nejvyššího dosaženého vzdělání respondentů, viz graf č. 7.

Graf č. 7 - Otázka č. 3

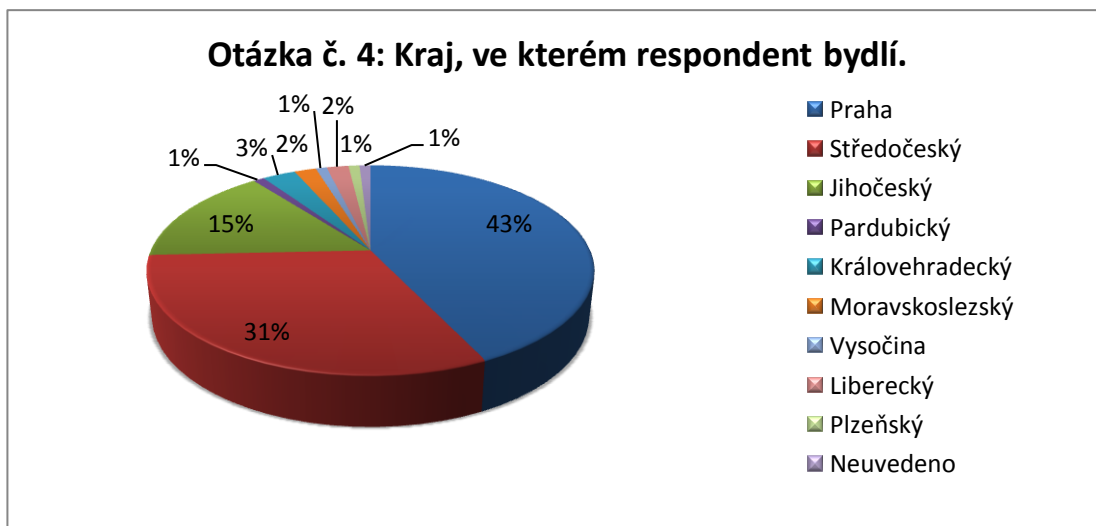


Zdroj: vlastní zpracování

Nejvíce respondentů, kteří odpovídali na otázky dotazníku, dosáhli středoškolského a vysokoškolského stupně vzdělání.

Graf č. 8 znázorňuje otázku číslo čtyři, která měla za cíl zjistit kraj, ve kterém respondenti bydlí.

Graf č. 8 - Otázka č. 4

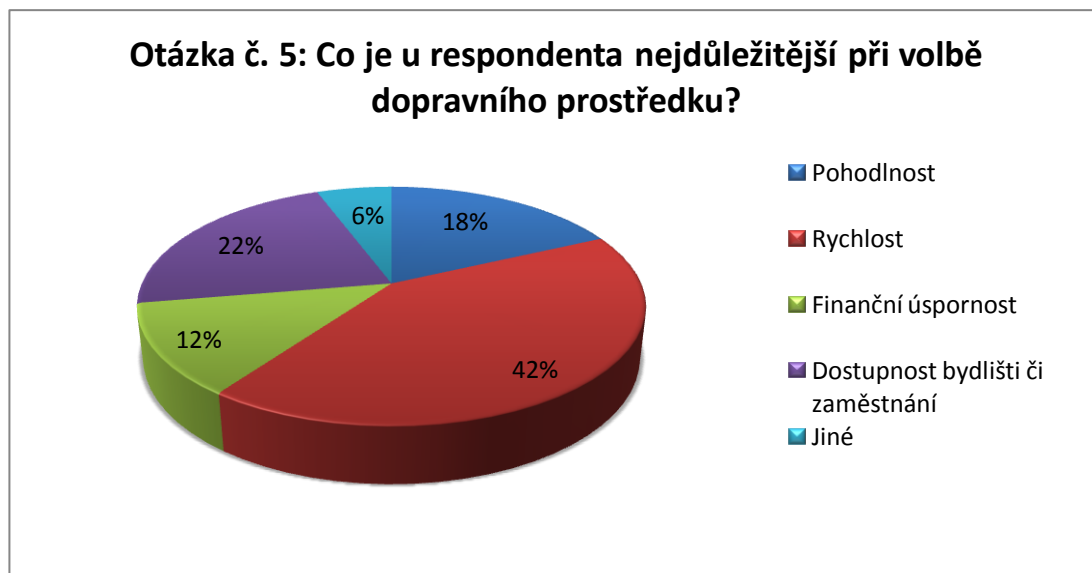


Zdroj: vlastní zpracování

Nejvíce dotazovaných uvedlo jako své trvalé bydliště Prahu, následoval středočeský kraj.

Následující otázka zjišťovala u respondentů nejdůležitější aspekt při volbě dopravního prostředku. Výsledky je zanesen v grafu č. 9.

Graf č. 9 - Otázka č. 5

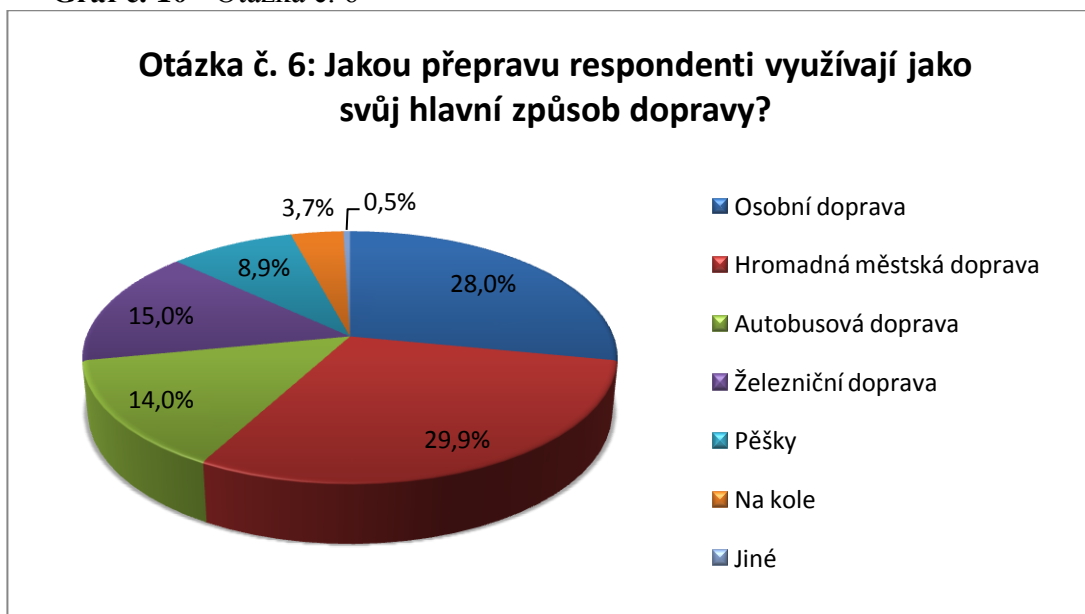


Zdroj: vlastní zpracování

Zvolena mohla být pouze jedna možnost. V odpovědi jiné se objevovali kombinace dvou a více nabídnutých možností, které respondenti považovali za stejně důležité. Nejdůležitější je dle cestujících rychlost, jak uvedlo 42% respondentů.

Na grafu č. 10 je možné vidět odpověď na otázku: Jaký druh dopravy využívají respondenti jako svůj hlavní způsob přeprav?

Graf č. 10 - Otázka č. 6

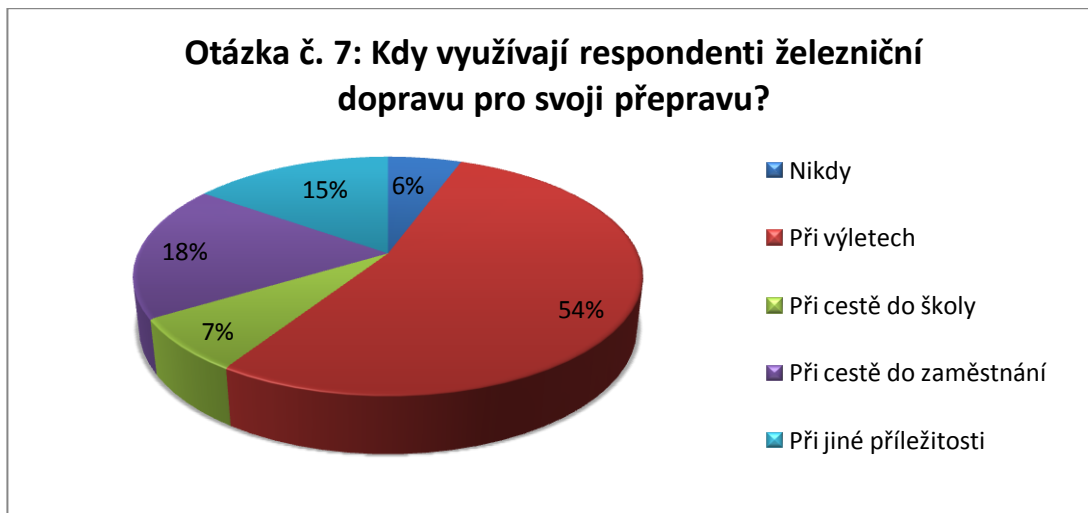


Zdroj: vlastní zpracování

U této otázky mohli respondenti volit více možností. Nejčastější druhem přepravy je hromadná městská doprava s 29,9%, toto číslo je ovlivněno skladbou respondentů, 43% z dotazovaných bydlí v Praze. Těsně na druhém místě skončila osobní doprava a třetího místa dosáhla železniční doprava s 15%, která ale pouze o jedno procento předběhla autobusovou dopravu.

Kdy je železniční doprava využívána respondenti je znázorněno na následujícím grafu č. 11.

Graf č. 11 - Otázka č. 7



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti mohli volit více než jednu z nabízených možností. 16% dotazovaných zvolilo více možností. Dotázaní využívají železniční dopravu především při výletech, činí tak více než polovina respondentů, přesně 54%. S výsledkem této otázky korespondují informace z rozhovoru s panem Ing. Janem Hrabáčkem: „2. polovina roku je hodně o tom, že je léto, to je hodně silné. Ty letní měsíce jsou hodně napjaté. Pak jsou silné měsíce září, říjen, listopad.“ V letních měsících, především o letních prázdninách jsou výlety volbou mnoha obyvatel České republiky. Respondenti také mohli sami doplnit jinou příležitost, při které pro přepravu využijí železnici. Nejčastěji byly uvedeny tyto příležitosti: při cestě za rodinou, za přáteli, za sportem nebo výjimečná událost.

V otázce č. 8 byli respondenti dotázáni, v jakém případě by začali využívat železniční dopravu při své přepravě, za podmínky že ji nyní nevyužívají jako svojí hlavní přepravu.

Graf č. 12 - Otázka č. 8

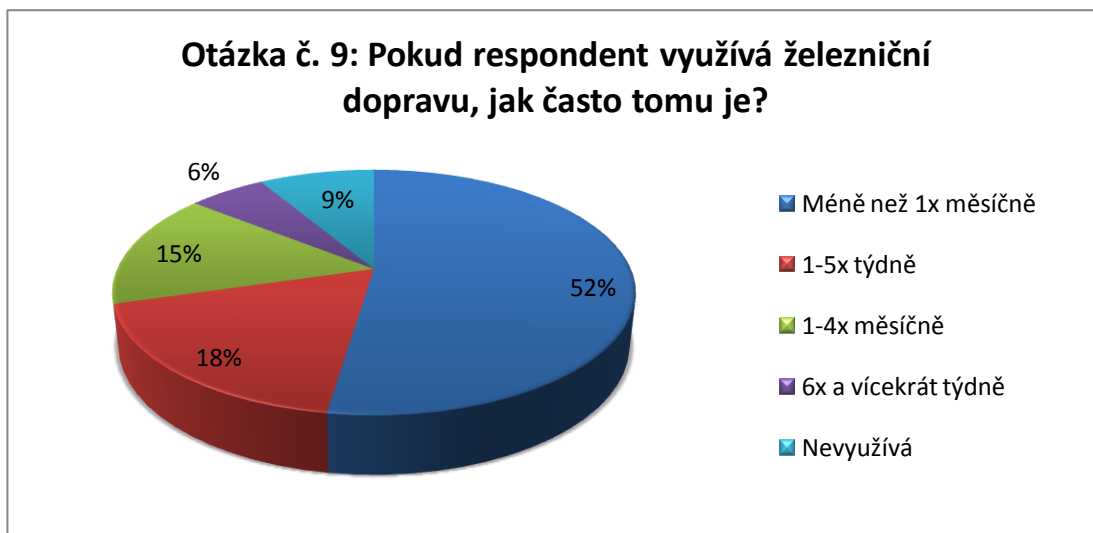


Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti shodně zvolili dvě možnosti. Železniční dopravu by začali používat v případě bližší dostupnosti železniční dopravy v jejich okolí, ale také nezačali využívat i přes možný progres, protože je dotazovaný/á spokojený/á se svým současným druhem přepravy. Zvolena byla také možnost jiné, kde čtyři respondenti uvedli odstranění zpoždění, vyšší rychlost spojů a s tím spojenou úsporu času při přepravě vlakem.

V následujícím grafu č. 13 byla respondentům položena otázka: Pokud využíváte železniční dopravu, jak často? Cesta z bodu A do bodu B a nazpět se rovnala jedné cestě.

Graf č. 13 - Otázka č. 9

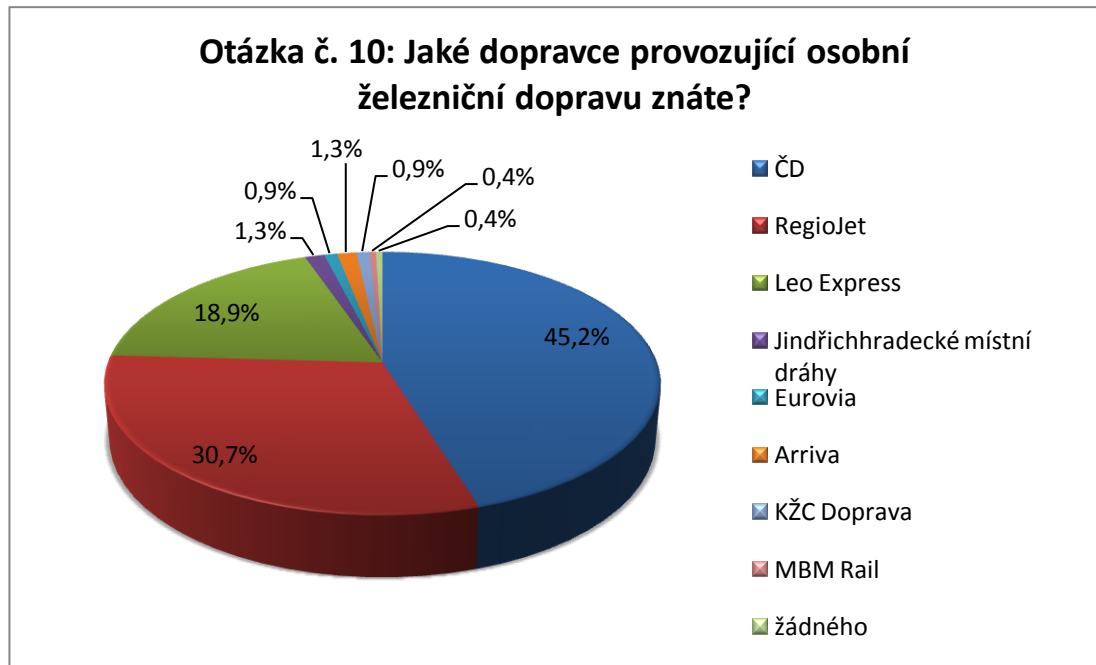


Zdroj: vlastní zpracování

Dle uvedeného grafu využívá 52% respondentů železniční dopravu méně než 1x měsíčně. Tento údaj koreluje s výsledkem z grafu č. 11, tedy z otázky č. 7, kde 54% respondentů uvedlo, že využívá vlaky především při výletech. Pouze ale 24% využívá železniční přepravu minimálně 1x týdně.

Cílem následující otázky bylo zjistit, jaké je povědomí respondentů o dopravcích působících v železniční dopravě.

Graf č. 14 - Otázka č. 10



Zdroj: vlastní zpracování

Z grafu č. 14 vychází, že 54,8% respondentů, tedy více než polovina zúčastněných, zná i další dopravce kromě Českých drah, působící v osobní železniční. Přesto jsou České dráhy z uvedených dopravců jednoznačně nejznámější.

Otázka č. 11 zjišťovala, zda respondenti jezdí nějakou pravidelnou železniční trasu. Pouze 37% dotázaných jezdí pravidelnou trasu v rámci železniční dopravy. Výsledné číslo vypovídá o nízkém pravidelném využívání železniční přepravy.

Na dalším grafu jsou znázorněny odpovědi na otázku č. 12, která prověřila povědomí dotázaných o dopravcích na železniční trati jim nejbližší.

Graf č. 15 - Otázka č. 12



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti nemají zcela přehled o tom, zda a jací provozovatelé železniční dopravy se vyskytují na trati, která je nejbliže jejich bydlišti. Pokud mají respondenti povědomí o společnostech, vyskytujících se na tratích, které užívají či těm které jsou jim nejbliže, je častější jeden provozovatel na trati.

Na níže uvedeném grafu č. 16 je možné vidět výsledek na otázku: Jakého dopravce respondent na trati využívá?

Graf č. 16 - Otázka č. 13

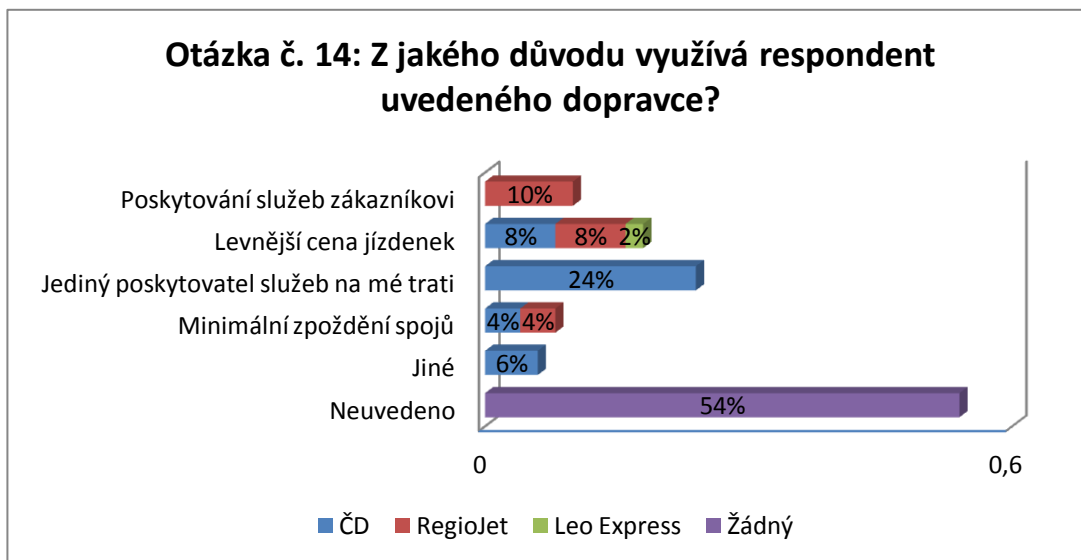


Zdroj: vlastní zpracování

Jak je možné vidět na výše uvedeném grafu, více než polovina respondentů, konkrétně 54% respondentů využívá České dráhy při železniční přepravě. Z tohoto čísla vyplývá, že jsou stále nejžádanějším dopravcem v osobní železniční dopravě a mají u respondentů dominantní postavení.

Otázka č. 14 měla zjistit, z jakého důvodu dotazovaní využívají železničního dopravce, kterého již uvedli v předchozí otázce č. 13.

Graf č. 17 - Otázka č. 14



Zdroj: vlastní zpracování

Při přepravě železniční dopravou používají respondenti nejvíce České dráhy, a.s., jak je znázorněno v grafu č. 16. Pokud respondenti využívají při své přepravě společnost České dráhy, je pro ně nejčastějším důvodem nulová možnost vybrat si jiného dopravce to znamená, že je společnost jediným poskytovatel služeb na trati nejbližší cestujícímu.

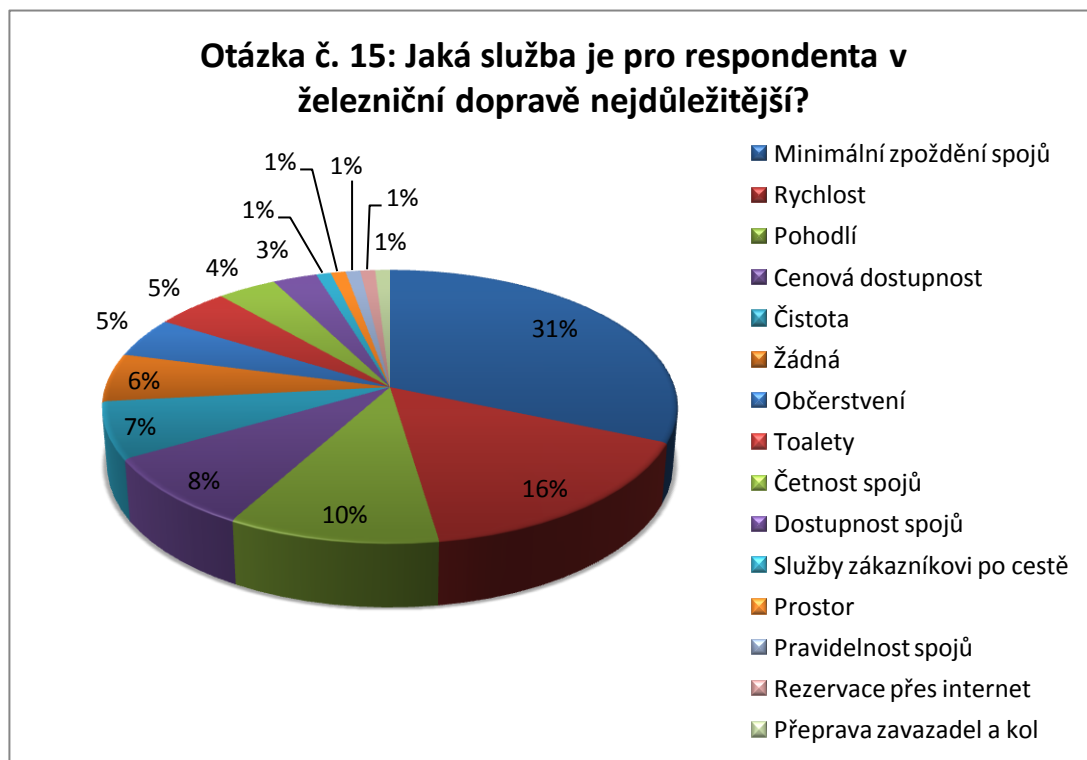
Levnější cena jízdenek Českých drah dle respondentů závisí na trati, kterou respondent jezdí. Linky do krajských a okresních měst mají výhodnější jízdné. Leo Expres má nejlevnější akční jízdenky na trhu, ale pouze v určité dny a v určitou hodinu, nejčastěji v brzkou ranní dobu.

I dle rozhovoru s panem Hrabáčkem, který je celý přepsán v příloze č. 4, jsou České dráhy na 99,9% železniční síť České republiky. V minulosti ztratili několik drah, ale spíše lokálních. Do budoucna je hrozbou ztráta tratí, na kterých nyní jezdí. Komerční dopravě pravděpodobně tato obava nehrozí, v závazkové dopravě může

dojít k nezúčastnění se u nově vypsanych soutěží na tratě. Je nutné zvážit, jak politické, tak ekonomické hledisko. Společnosti se také nemusí v soutěži uspět.¹²¹

V otázce č. 15 byli respondenti dotazováni na službu, která je pro ně v železniční dopravě nejdůležitější.

Graf č. 18 - Otázka č. 15



Zdroj: vlastní zpracování

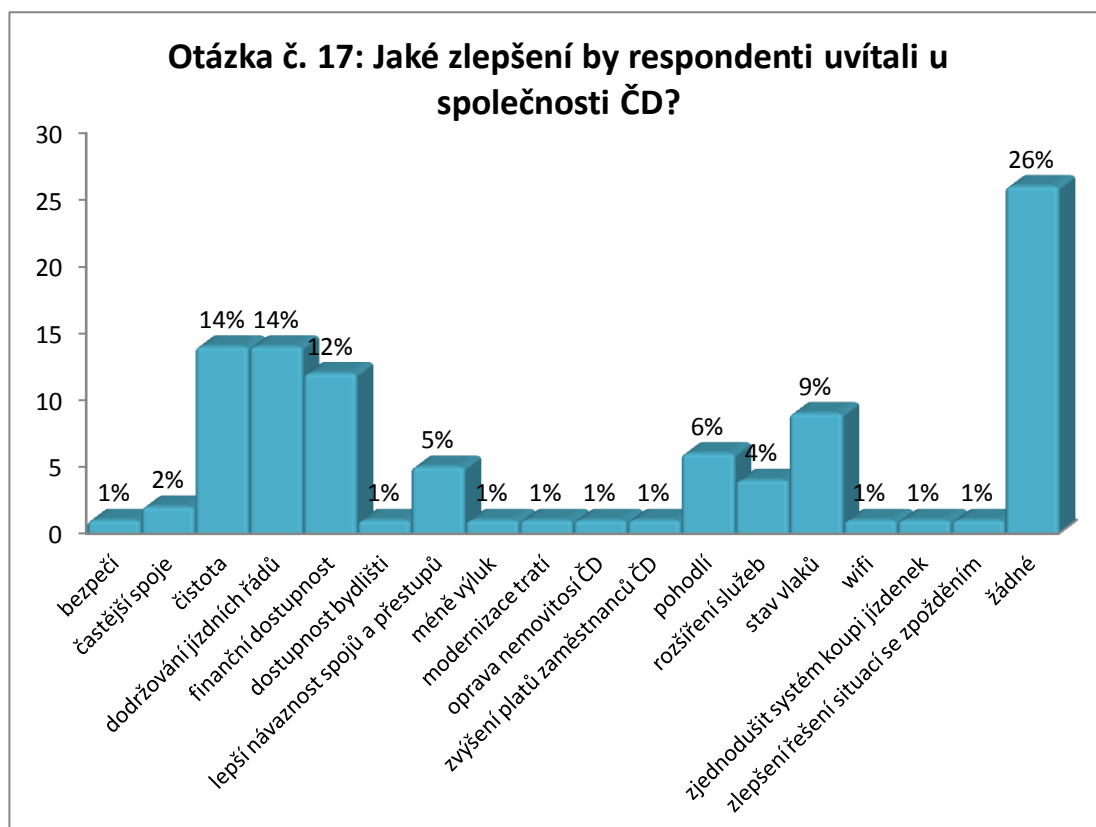
V železniční dopravě je pro respondenty nejdůležitější minimální zpoždění spojů, důležitost také přikládají rychlosti a pohodlí, cenové dostupnosti či čistotě.

V otázce č. 16 byli respondenti dotazováni na míru spokojenosti či nespokojenosti s osobní železniční dopravou od společnosti České dráhy. Škála hodnocení byla nastavena od 1 do 5, systém byl nastaven jako v základní škole, tedy 1 = výborný, 5 = nedostatečný. Výsledná hodnota byla 2,72. Respondenti jsou tedy průměrně spokojeni s osobní železniční dopravou společnosti České dráhy.

¹²¹ HRABÁČEK, Jan: Ústní sdělení. Kancelář náměstka osobní dopavy, České dráhy v Praze. 8. října 2014

V návaznosti na hodnocení v předchozí otázce, v rámci které se zjišťovala spokojenost dotazovaných respondentů se společností České dráhy. Měla následující otázka za úkol zjistit, jaké zlepšení by respondenti očekávaly od společnosti České dráhy, viz následující graf č. 20.

Graf č. 19 - Otázka č. 17



Zdroj: vlastní zpracování

Respondenti by u Českých drah uvítali především zlepšení v čistotě, v dodržování jízdních řádů a ve větší finanční dostupnosti jízdenek.

Čistota ve vlacích především závisí na druhu vozidla, se kterým zákazník cestuje. V pendolinu je prostředí a čistota na nejvyšší úrovni. Toalety jsou značným problémem, situace je ale v poslední době lepší.

Zpoždění je často o přípojích, o vozidlech, o infrastruktuře. Často se čeká na přípoje, zejména u posledního spoje v daný den. Zpoždění také způsobují mezinárodní spoje, zpoždění nastane v zahraničí, ale zůstává se spojem po celou dobu, tedy i v rámci České republiky. Problém často nastává u sdělení zpoždění, kdy

není zpoždění sděleno vůbec nebo s větší prodlevou než je vhodné, také záleží na tom, jak je sděleno, tedy vstřícnost personálu.

České dráhy dle Ing. Hrabáčka plánují vylepšení některých služby, např. internetu, zejména ve vlacích Eurocity Express, které jezdí z Prahy do Ostravy. České dráhy ale nechtějí realizovat všechny služby jako konkurence, chtějí si najít své pole, ve kterém budou dobří a chtějí nabízet své služby. Rozhodně je jedním z jejich cílů také zlepšit přístup k cestujícím, tedy zaměstnávat personál, který bude k zákazníkům vstřícný za každého ohledu.¹²²

V druhé polovině roku 2014 došlo k postupnému dodávání jednotek railjet a jejich postupnému nasazování na linku Praha – Vídeň. V prosinci 2014 pak byl spuštěn nový provozní koncept mezistátní linky Praha – Brno – Vídeň – Graz. Současně s tím došlo ke zvýšení a určitému sjednocení kvality na důležité vnitrostátní relaci Praha – Brno.¹²³

¹²² HRABÁČEK, Jan: Ústní sdělení. Kancelář náměstka osobní dopavy, České dráhy v Praze. 8. října 2014

¹²³ HRABÁČEK, Jan: Ústní sdělení. Kancelář náměstka osobní dopavy, České dráhy v Praze. 8. října 2014

5 ZHODNOCENÍ VÝSLEDKŮ

Zhodnocení postavení Českých drah, a.s. zahrnovalo prohloubení znalostí o samotné společnosti České dráhy, a.s., o konkurentech v odvětví a také o současné situaci v osobní železniční dopravě.

Postavení společnosti České dráhy se během let změnilo z monopolního postavení na dominantní. V posledních letech na trh osobní dopravy vstoupily noví dopravci, kteří postupně mění trh. V roce 2011 měli České dráhy, a.s. v osobní dopravě podíl 98,6%, podíl má s nástupem nových konkurentů klesající tendenci. I do tohoto odvětví se dostala konkurence a jejich podíly v odvětví se v posledních letech zvyšují. České dráhy, a.s. si i přesto snaží udržet své dominantní postavení.

Železniční doprava má své **nepostradatelné místo v přepravě** obyvatel České republiky. Stále je jedním z nejvyužívanějších dopravních prostředků po hromadné městské dopravě ve větších městech, především v Praze a po osobní automobilové dopravě využívané hojně po celém státě. Zejména při výletech má železniční doprava své nenahraditelné místo. Celkem 54% respondentů za tímto účelem využívá železnici. Přesto podíl železniční dopravy v přepravě osob patří k těm nižším. Při porovnání jednotlivých let však počet přepravených osob stoupá. Naopak počet přepravených osob individuální automobilové přepravy, postupně nelineárně klesá.

Zdravá konkurence je pro České dráhy, a.s. vhodná, jak je možné vidět na trase Praha – Ostrava. Díky konkurenci je vidět zlepšení. Probíhající cenová válka je příznivá pro zákazníka, objevují se nové služby, které se na jiných trasách neobjevují, je poskytován vyšší servis cestujícímu, čistota a prostředí samotných vlaků se zlepšují a v neposlední řadě je vypraveno více spojů než za éry jednoho dopravce.

Českých drah, a.s. by se měli zaměřit na **lepší marketing a propagaci**. Všem jejich cestujícím nejsou známy akční jízdenky, které nabízí. Také služby, které poskytují, nejsou uspokojivé. Úroveň služeb na trati Praha – Ostrava je ve srovnání s ostatními trasami, které České dráhy, a.s. provozují o několik stupňů vyšší, především v pendolinu. Právě ostatní trasy jsou zanedbávány.

Novou cenovou politikou by České dráhy, a.s. přilákaly nové zákazníky nebo alespoň udržely ty stávající. Dvanáct procent dotazovaných respondentů při volbě dopravního prostředku klade největší důraz na finanční úspornost. Tato skupina

zákazníků může být v oblasti hlavního města a okolních oblastí spokojena s cenou jízdného, protože je vlaková doprava přidružena do městské hromadné dopravy. Na trase Praha – Ostrava probíhá cenová válka a zákazníkům zde již ceny klesly a dopravci poskytují další zlevnění jízdného včetně akčních jízdenek a akčních spojů. V ostatních městech, především v těch menších, je situace pro zákazníky jiná. Akční jízdenky zde neplatí, ty se vztahují pouze na krajská a okresní města. Ceny jízdenek vlaků jsou i dvakrát vyšší než ceny jízdenek autobusů na stejné trase. Pro udržení či získání tohoto segmentu zákazníků je nutná dobrá a přijatelná cena, díky které se cestujícím vyplatí užívat železniční přepravu při své denní potřebě.

Počet přepravených cestujících společností České dráhy, a.s. se v průběhu posledních let zvyšuje a hodnota za rok 2013 je na 169,3 milionů přepravených osob. Z celkové přepravy v železniční dopravě přepraví 97% osob a tvoří tak většinového přepravce pro cestující v železniční dopravě. Leo Express a.s. přepravil 0,8 mil. osob a RegioJet a.s. 1,5 mil. Osob za rok 2013. Leo Express a.s. začal ale na trhu působit až v průběhu roku 2012 a až následující rok byl jeho prvním celým rokem v oblasti železniční přepravy. Pro přesnější srovnání úspěšnosti firem a především úspěšnosti Leo Expressu, a.s. jsou nutné výsledky roku 2014. Údaje o přepravě cestujících za poslední rok nejsou doposud zveřejněny, ale obě společnosti si vedou velice dobře dle **vlakových kilometrů**, které jim každým rokem narůstají. RegioJet a.s. měl 0,23% vlkm v roce 2011, v roce 2013 dosáhl 1,94% vlkm. Leo Express a.s. měl v roce 2011 symbolicky 0,01% vlkm, v roce 2012 0,08% vlkm a v roce 2013 již 1,65% vlkm. Obě společnosti tak mají po Českých drahách, a.s. druhou a třetí pozici na výkonech v osobní dopravě. Obě společnosti také postupně získávají nové linky a nové zastávky, čímž se jejich postavení stále zvyšuje.

České dráhy, a.s. mají rok od roku vyšší **tržby**, to dokazuje, že se jim v osobní dopravě daří. Výše tržeb, konkrétně v roce 2013 dosáhla 19,906 miliardy korun. Tato hodnota, která je nejvyšší mezi tržbami všech dopravců osobní dopravy, dokazuje, že mají České dráhy, a.s. dominantní postavení v osobní železniční dopravě. Tržby 2. pololetí roku 2014 nebyly v době tvorby práce známy. Ze získaných informací je předpokládán nárůst tržeb oproti 1. polovině roku. Protože v druhé půlce roku nenastala žádná neočekávaná situace, tržby nebudou mít žádný nepředpokládaný výkyv a měly být vyšší než v roce 2013.

Dle respondentů, kteří na otázku z dotazníku „Jaké zlepšení by respondenti uvítali společnosti České dráhy, a.s.“ nejčastěji odpověděli: **zlepšení v čistotě, v dodržování jízdních řádů a větší finanční dostupnosti jízdenek**. Cestující tedy netouží po wifi připojení, rozsáhlé nabídce občerstvení či po nejnovějších tiskovinách. I když wifi připojení je dnes bráno téměř za samozřejmost. Samotné České dráhy, a.s. ale nechtějí realizovat všechny služby jako konkurence. Společnost si chce najít své pole služeb, ve kterém bude dobrá a chce nabízet své služby. Oblast, ve které by společnost měla vylepšovat své kvality je již zmíněná čistota, dodržování jízdních řádů a levnější jízdenky. Čeští zákazníci chtějí kvalitní, bezpečnou a spolehlivou přepravu za rozumnou cenu. Otázka č. 14: Z jakého důvodu využívá respondent uvedeného dopravce? Potvrzuje, že si cestující železniční dopravy vybírají konkurenční společnost RegioJet a.s. pro své služby poskytované zákazníkovi. Pro České dráhy, a.s. je nutné na trase do Ostravy zachovat kvalitu poskytovaných služeb a umocnit ji přidáním dalších služeb. České dráhy, a.s. již začali v roce 2014 zkvalitňovat spoje na trase Praha – Brno, která patří do mezistátní relace Praha – Brno – Vídeň – Graz. Díky užívání jiných typů vlaků, railjet, dojde ke zvýšení a určitému sjednocení kvality na této trati. Další krok ke zlepšení služeb poskytovaných společností.

Na počátku této práce byly stanoveny **dvě hypotézy**:

1. Mají České dráhy, a.s. dominantní postavení v osobní železniční dopravě?
2. Mohou České dráhy, a.s. udržet své dominantní postavení při zvyšující se konkurenci v železničním odvětví?

Na hypotézy, které byly stanoveny, **je nyní možné odpovědět**. Dle zjištěných dat i dotazovacího aparátu je možné říct, že si České Dráhy, a.s. prozatím své dominantní postavení v nejbližších letech udrží. A není zatím ohroženo. Tržby společnosti v osobní dopravě jsou nejvyšší mezi konkurenty, společnost přepravuje nejvyšší počet osob a také procento vlakových kilometrů je nejvyšší.

Pokud ale bude trvat nynější trend klesajících vlakových kilometrů, neupraví svoji cenovou politiku a České dráhy, a.s. nezmění svůj přístup k zákazníkovi a poskytovanému servisu, je dost pravděpodobné, že bude postavení společnosti ohroženo.

Pro udržení tržního podílu je nutné zkvalitnit a rozšířit poskytovaný servis, soustředit se více na služby poskytované cestujícím, na kvalitu, prostředí a čistotu dopravních prostředků, které používají. Omezit zpoždění spojů a případné opoždění včasné a jasné sdělovat cestujícím.

6 ZÁVĚR

České dráhy, a.s. jsou společností s dlouholetou tradicí a jejich vlastníkem je stát. Svůj podíl na trhu budou mít s největší pravděpodobností vždy, jen se bude v průběhu let měnit výše podíl podle úspěšnosti samotné společnosti a přibývajících či ubývajících konkurentů v odvětví, jak tuzemských, tak zahraničních.

Podle shromážděných faktů mají České dráhy, a.s. v současné době dominantní postavení. Jeho udržení v nejbližších letech je jisté. Pokud ale společnost nezačne poskytovat více služeb, nezkvalitní servis, nezlepší čistotu a prostředí a včasnost spojů, bude své postavení pomalu ztrácet. Nyní přepravují 97% cestujících v železniční dopravě, ale jejich vlakové kilometry rok od roku ubývají v důsledku rozvíjející se konkurence.

Konkurenční situace vzniklá na trase Praha – Ostrava změnila pozitivně situaci zákazníka v osobní železniční dopravě. Cestující mají nyní levnější jízdné, rozšířila se nabídka služeb, také se zvýšila kvalita poskytovaného servisu a samozřejmě je k dispozici více spojů na této trase. Konkurence je proto pro zákazníka žádoucí a chtěná. Jiný je ale pohled dopravní společnosti v tomto odvětví. Pro tu je nutná výdělečnost a ziskovost. Situace na momentálně nejkontroverznější trati v České republice se bude jistě ještě měnit, ale pozitivní změny, které se na této trati udály, by bylo vhodné rozšířit i na zbytek tratí v České republice, respektive zavést ve společnosti České dráhy, a.s., která působí na 99% železničních tratí. K tomu je však nutná konkurence i na dalších tratích a především inovace a progres Českých drah, a.s.

Služby společnosti oproti nejbližší komerční konkurenci, vyjma pendolina, v této oblasti dostatečně nekonkurují. RegioJet, a.s. a Leo Express, a.s. ve svých vlacích nabízí tiskoviny a občerstvení a samozřejmě velice žádané wifi připojení. Také cenová politika Českých drah, a.s. není nejvhodnější k udržení si své pozice. Konkurenční společnosti nabízejí jízdenky na trase Praha – Ostrava levněji. Nelze ale ceny jízdenek pevně rozdělit pod jednu pevně danou cenu, ceny se mění téměř ze dne na den. Obecně platí, že je nejvhodnější zakoupení jízdenky co nejdříve, nejlépe měsíc před plánovanou cestou. V takovém případě je možné získat slevu především u Českých drah, a.s., které nabízí včasné jízdenky za nižší ceny. Tyto

jízdenky jsou ale k dispozici pouze v omezeném množství. V nabídce jsou i akční jízdenky, které platí pouze pro krajská a bývalá okresní města.

Respondenti hodnotili spokojenost se společností České dráhy, a.s. výslednou známkou 2,72. Společnost má stále dle zákazníků co zlepšovat. Pro České dráhy, a.s. je do budoucna nutná větší orientace na zákazníka, zkvalitnění a rozšíření služeb a standardizace servisu na všech tratích.

7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- JUREČKA, Václav. *Mikroekonomie*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3259-6.
- FRANK, Robert, H. *Microeconomics and Behavior*. New York: McGraw-Hill, 1991. ISBN 0-07-021870-6.
- HRABÁČEK, Jan: Ústní sdělení. Kancelář náměstka osobní dopravy, České dráhy v Praze. 8. října 2014.
- MUSIL, Petr. *Mikroekonomie: středně pokročilý kurz*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. ISBN 978-80-7380-207-3.
- PELC, Vladimír. *Hospodářská soutěž*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 1995. ISBN 80-7169-124-0.
- SAMUELSON, Paul, A., NORDHAUS, William, D. *Economics*. New York: McGraw-Hill, 1992. ISBN 0-07-054879-X.
- SCHILLER, Bradley, R. *The Economy Today*. New York: McGraw-Hill, 1991. ISBN 0-07-056164-8.
- Zákon č. 143/2001 Sb. Ze dne 15. Zář 2009 o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže).

Internetové zdroje:

- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. ČD Cargo, a.s. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/cd-cargo/-843/>>

- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Pololetní zprávy. Pololetní zpráva Skupiny ČD 2012.* (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Pololetní zprávy. Pololetní zpráva Skupiny ČD 2013.* (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Pololetní zprávy. Pololetní zpráva Skupiny ČD 2014.* (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Pololetní zprávy. Prezentace pololetní zpráva výsledků Skupiny ČD 2014.* (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-10]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2012.* (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-03]. *Výroční zprávy. Výroční zpráva 2013.* (PDF). Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-5596/>

- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *DPOV, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/dpov/-853/>>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2013-06-30]. *Historie*. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2013-06-30]. *Historie v datech*. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2013-03-23]. *O společnosti*. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/infoservis/o-spolecnosti/-3540/>>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2013-03-08]. *Vyhledávání spojení*. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/default.htm>>
- ČD. [online]. Publikováno 2008. [cit. 2015-03-17]. *Výzkumný Ústav Železniční, a.s.* Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/vuz/-862/>>
- E15.cz. [online]. Publikováno 2014. [cit. 2015-03-04]. *Ztráta Českých drah se zvyšuje: Skupinu táhla ke dnu především osobní doprava*. Dostupné z WWW: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ztrata-ceskych-drah-se-zvysuje-skupinu-tahla-ke-dnu-predevsim-osobni-doprava-1081865>>

- GW Train Regio. [online]. Publikováno 2011. [cit. 2015-03-17]. *GW train Regio a.s. výroční zpráva 2013.* (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.gwtr.cz/o-spolecnosti/povinne-informace-o-spolecnosti>>
- LeoExpress. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2014-07-01]. *O nás.* Dostupné z WWW: <<http://www.le.cz/ticket/cms/71-o-nas.html>>
- LeoExpress. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2015-03-08]. *Rezervace.* Dostupné z WWW: <<http://www.le.cz/>>
- LeoExpress. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2015-03-08]. *Výroční zpráva za rok 2013.* (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.le.cz/cms/102-pro-investory.html>>
- REGIOJET. [online]. Publikováno 2015. [cit. 2015-03-17]. *Příběh, který inspiruje.* Dostupné z WWW: <<http://www.regiojet.cz/kontakty/pribeh>>
- REGIOJET. [online]. Publikováno 2015. [cit. 2015-03-17]. *Dokumenty. Výroční zpráva 2013.* (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.regiojet.cz/dokumenty/>>
- Szdc.cz. [online]. Publikováno 2009 - 2012. [cit. 2015-03-08]. *Dopravci působící na síti SŽDC.* Dostupné z WWW <<http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/dopravci.html>>
- Szdc.cz. [online]. Publikováno 2013. [cit. 2013-10-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2012.* (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc/archiv.html>>

- Szdc.cz. [online]. Publikováno 2014. [cit. 2015-02-28]. *Výsledky hospodaření s SŽDC. Výroční zpráva za rok 2013.* (PDF). Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/vysledky-szdc.html>>
- ÚOHS. [online]. Publikováno 2012. [cit. 2013-07-28]. *Informace o činnosti úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.* Dostupné z WWW: <<http://www.uohs.cz/cs/uvodni-stranka.html>>
- ÚOHS. [online]. Publikováno 2012. [cit. 2013-07-28]. *Hospodářská soutěž.* Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez.html>>
- ÚOHS. [online]. Publikováno 2009. [cit. 2013-07-28]. *Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení.* Dostupné z WWW: <<https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuziti-dominance.html>>

8 PŘÍLOHY

Seznam příloh

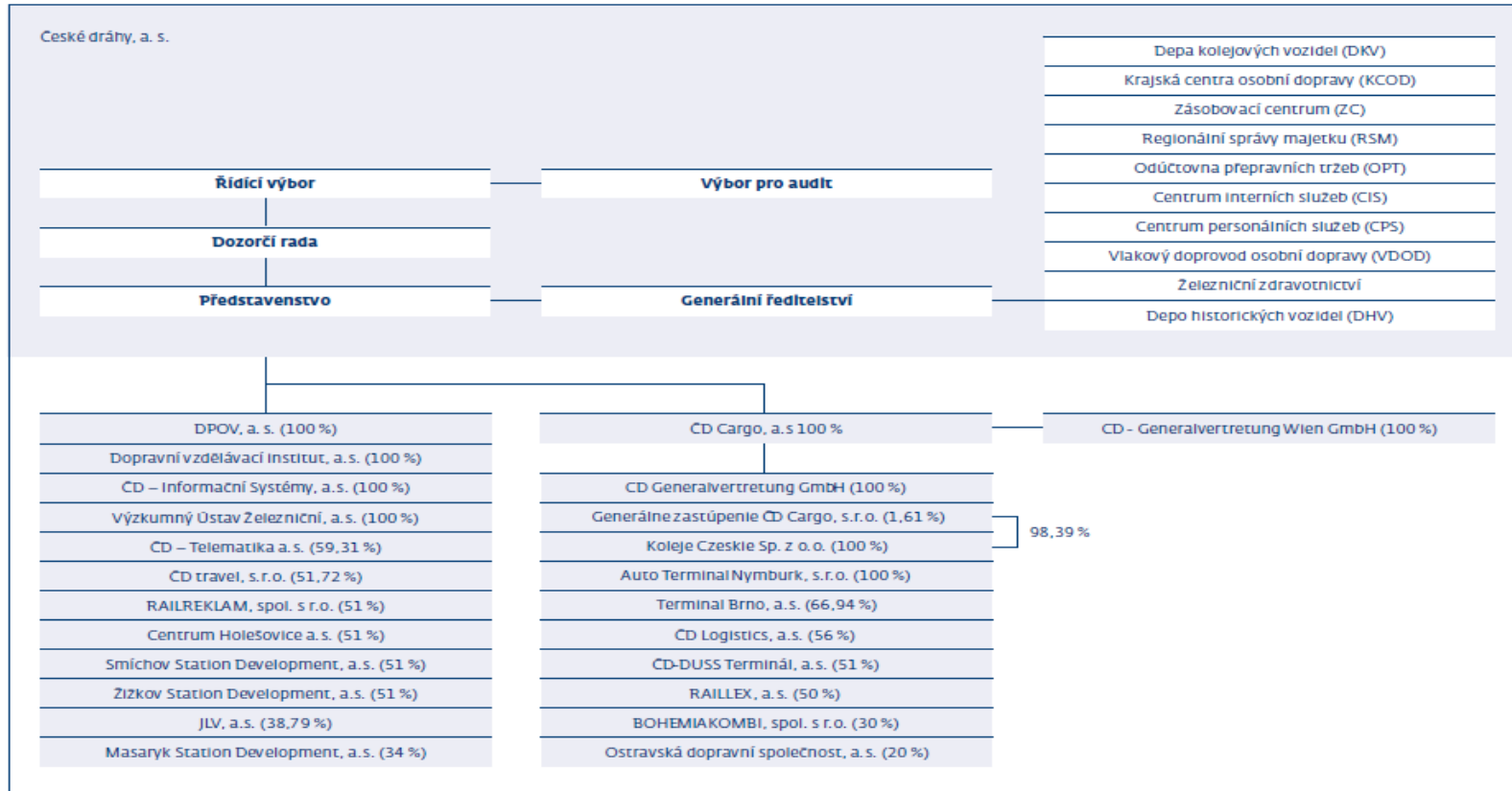
Příloha č. 1 – Organizační struktura Skupiny Českých drah, a.s.	76
Příloha č. 2 – Dceřiné společnosti Českých drah, a.s.	77
Příloha č. 3 - Dotazník	78
Příloha č. 4 - Rozhovor	83

Příloha č. 1 – Organizační struktura Skupiny Českých drah, a.s.

Organizační uspořádání Skupiny ČD

červen 2014

Konsolidovaná Skupina ČD



Zdroj: Pololetní zpráva skupin ČD 2014

Příloha č. 2 – Dceřiné společnosti Českých drah, a.s.

Název společnosti	Podíl na ZK
ČD Cargo, a.s.	100%
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	100%
DPOV, a.s.	100%
ČD - Informační Systémy, a.s.	100%
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	100%
ČD Reality, a.s.	100%
RailReal a.s.	66%
ČD - Telematika a.s.	59,31%
ČD travel, s.r.o.	51,72%
RAILREKLAM, spol. s r.o.	51%
Centrum Holešovice, a.s.	51%
Smíchov Station Development, a.s.	51%
Žižkov Station Development, a.s.	51%
ČD Restaurant, a.s.	40%
JLV, a.s.	38,79%
Masaryk Station Development, a.s.	34%
CR-City a.s.	34%
CR office a.s.	34%
RS hotel a.s.	34%
RS residence s.r.o.	34%
WHITEWATER a.s.	34%
Hit Rail, B.V.	4%
BCC, s.c.r.l.	3,22%
EUROFIMA	1%
Intercontainer-Interfrigo SA (v likvidaci)	0,43%

Zdroj: vlastní zpracování, data: ČD, <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/-9604/>

Příloha č. 3 - Dotazník

Dotazník: Spokojenost cestujících se společností České dráhy

Tento dotazník má za cíl prozkoumat spokojenost cestujících s železniční dopravou, především se společností České dráhy a také zjistit potřeby zákazníků.

Dotazník slouží pro potřeby praktické části diplomové práce v rámci studia na Provozně ekonomické fakultě České zemědělské univerzity.

Dotazník je anonymní a uvedená data nebudou použita mimo diplomovou práci. Žádám o pravdivé vyplnění následujících otázek. Pokud není uvedeno jinak, odpovědi kroužkujte.

Děkuji

Eva Strouhalová

1) Pohlaví:

- Muž
- Žena

2) Věk:

- Do 15 let
- 16 – 19 let
- 20 – 25 let
- 26 – 40 let
- 41 – 60 let
- 61 a více let

3) Vaše nejvyšší dosažené vzdělání:

- Základní
- Vyučen/a
- Středoškolské s maturitou
- Vyšší odborné
- Vysokoškolské – bakalářské
- Vysokoškolské – magisterské
- Vysokoškolské s dalšími stupni (CSc. Ph.D.,...)

- 4) Uveďte kraj, ve kterém bydlíte, prosím vypište:
- 5) Co je u Vás nejdůležitější při volbě dopravního prostředku? (Zvolte prosím jednu možnost.)
- Pohodlnost
 - Rychlost
 - Finanční úspornost
 - Dostupnost bydliště či zaměstnání
 - Jiné:.....
- 6) Jakou přepravu využíváte jako svůj hlavní způsob dopravy? (Možné zvolit i více možností.)
- Pěšky
 - Na kole
 - Osobní doprava (např. automobil, motocykl)
 - Hromadná městská doprava (např. tramvaj, metro, autobus)
 - Autobusová doprava (např. příměstská, linková)
 - Železniční doprava (např. příměstská, městská, meziměstská)
 - Jiná:.....
- 7) Kdy využíváte železniční dopravu pro svoji přepravu?
- Nikdy
 - Při výletech
 - Při cestě do školy
 - Při cestě do zaměstnání
 - Při jiné příležitosti:.....

8) V jakém případě byste začal/a využívat železniční dopravu při přepravě?
(V případě, že ji nyní nevyužíváte jako svojí hlavní přepravu.)

- Nezačal/a, jsem spokojený/á se svým současným druhem přepravy
- V případě bližší dostupnosti železniční dopravy v mém okolí
- V případě zlevnění jízdenek
- V případě poskytování větších služeb
- Jiné:.....

9) Pokud využíváte železniční dopravu, jak často?

(cesta tam a zpět z bodu A do bodu B = 1x)

- Méně než 1x měsíčně
- 1-4 x měsíčně
- 1-5x týdně
- 6x a vícekrát týdně

10) Jaké dopravce provozující osobní železniční dopravu znáte? (Prosím vypište.)

11) Jakou železniční trasu jezdíte? (Prosím vypište. V případě, že nejezdíte žádnou trasu pravidelně, nevyplňujte.)

Název zastávky či města

- Z bodu A:
- Do bodu B:

12) Vyskytuje se na Vaší trati více železničních dopravců?

- Ano
- Ne
- Nevím

13) Jaké dopravce na Vaší trati využíváte? (Prosím vypište)

14) Z jakého důvodu využíváte Vámi uvedeného dopravce v otázce č. 13? (Pokud jste v otázce č. 13 uvedl/a více dopravců, ohodnoťte každého zvlášť. U každého dopravce můžete zvolit více možností.)

Doprovce č. 1:(prosím doplňte název dopravce)

- Poskytování služeb zákazníkovi po cestě (nápoje, noviny, filmy atd.)
- Levnější cena jízdenek
- Jediný poskytovatel služeb na mé trati
- Minimální zpoždění spojů
- Jiné důvody:.....

Doprovce č. 2:(prosím doplňte název dopravce)

- Poskytování služeb zákazníkovi po cestě (nápoje, noviny, filmy atd.)
- Levnější cena jízdenek
- Jediný poskytovatel služeb na mé trati
- Minimální zpoždění spojů
- Jiné důvody:.....

Doprovce č. 3:(prosím doplňte název dopravce)

- Poskytování služeb zákazníkovi po cestě (nápoje, noviny, filmy atd.)
- Levnější cena jízdenek
- Jediný poskytovatel služeb na mé trati
- Minimální zpoždění spojů
- Jiné důvody:.....

Doprovce č. 4:(prosím doplňte název dopravce)

- Poskytování služeb zákazníkovi po cestě (nápoje, noviny, filmy atd.)
- Levnější cena jízdenek
- Jediný poskytovatel služeb na mé trati
- Minimální zpoždění spojů
- Jiné důvody:.....

15) Jaká služba je pro Vás v železniční dopravě nejdůležitější? (Na jakou kladete důraz? Prosím uveďte pouze jednu.)

16) Jak jste spokojený/á či nespokojený/á s poskytovanou osobní železniční dopravou od společnosti České dráhy? (Prosím ohodnoťte známkou jako ve škole. 1 = výborný, 5 = nedostatečný)

1 2 3 4 5

17) Pokud bylo Vaše hodnocení v předchozí otázce jiné než „1“, jaké zlepšení byste uvítal/a u společnosti ČD? (Prosím uveďte pouze jeden, pro Vás nejdůležitější, návrh.)

Příloha č. 4 - Rozhovor

Datum rozhovoru: 8. října 2014

Tazatel: Eva Strouhalová

Respondent: Ing. Jan Hrabáček, Kancelář náměstka osobní dopravy, České dráhy a.s.

Tazatel: Jaké inovace čekají České dráhy v osobní dopravě v nejbližší době? Do konce roku, v následujícím roce? Týkající se zlepšení na trati jako jsou služby, vozový park apod.

Respondent: „Vozidlový park, co jste u nás možná zaznamenala z tisku, různé kauzy, které České dráhy provází. Kauza „Roužec“, což se týkalo vozidel od společnosti Siemens. Tato kauza by měla přispět ke zlepšení kvality a služeb na trati Praha – Brno. Nyní jezdí ve zkušebním provozu a od prosince 2014 by měl být zaveden nový dopravní vylepšený dopravní koncept ve směru na Vídeň, každé 2 hodiny by měla jezdit souprava RailJet, obchodní kategorie RailJet, s tím, že budou nasazeny soupravy Českých drah a soupravy rakouský drah ÖBB. Je to projekt, který byl uzavřen v roce 2012. Spolupráce na trase Praha – Brno – Vídeň - Gratz. Polovina vlaků ve směru na Brno by měla být v určitém vyšším standardu.“

Tazatel: Budou vlaky zastavovat ve stejných zastávkách?

Respondent: „V podstatě ta nabídka vlaků jako taková, ani to místo zastavování se nebude měnit, místo stávajících vlaků pojede lepší souprava. Standard služebně bude u těch vlaků stejný. Ale tím čím trpíme do dneška, takovou tou variabilitou od té vysoké kvality po tu nízkou kvalitu, tak tady už bude kvalita standardizována. Současně i udělat optimálnější provoz, je tam i určitá synergie ze strany úspory vozidel díky průjezdnému modelu ustavující Vídeň – Hlavní nádraží, to znamená má to být projekt Rakouských a Českých drah. Z pohledu cestujícího si slibujeme zvýšení kvality a atraktivity cestování směr Brno.“

Tazatel: Cena zůstane zachována nebo se to na ceně odrazí?

Respondent: „Na ceně se to neodrazí. Veškeré obchodní nabídky Českých drah a obchodní tarifní nabídky Českých drah zůstávají v platnosti.“

Tazatel: Reagují České dráhy na narůstající konkurenci v osobní dopravě?

Respondent: „Zlepšováním se. Samozřejmě musíme nějak reagovat, je to zejména v tom směru, zvyšování vlaků. Tam kde ta konkurence je, samozřejmě ten tlak je daleko větší. To neznámá, že by jsem se nevěnovali zbytku republiky, ale tam kde musíme nějak reagovat, tam je to možná vidět rychleji. Tak že opět nějaká standardizace, poskytování služeb v první třídě. Standart, který se rozšířil plošně na veškerou dálkovou dopravu a služby, které nyní poskytujeme v 1. třídě a poskytujeme nejen na trati do Ostravy, ale v celé České republice. V porovnání s tím, co nabízí Francie nebo spoje do Vídně či do Německa, jsou kolikrát vyšší, než co oni nabízí na svém území. Ten konkurenční tlak potom vede k situaci, kdy jsme pak výrazně i lepší než naši sousední dopravci. Otázkou je, jestli je ten rozsah služeb odpovídající tak jak se k cestujícím dostává. Z pohledu cestujícího chápu, že je to naprosto zásadní věc.“

Tazatel: Jak si vedou České dráhy na trase Praha – Ostrava v porovnání s konkurencí?

Respondent: „Já si myslím, že je nutné nějakým způsobem stabilizovat trh. Nástup konkurence likvidoval naši počáteční flexibilitu, to se nám ale v současné době podařilo nějakým způsobem stabilizovat. Nevedeme si tak špatně, jak by se dalo na první pohled očekávat.“

Tazatel: Plánují české dráhy na této trase nějaké zlepšení či nějaké změny?

Respondent: „Tím cílem, který je v podstatě vylepšení kvality, co se týče internetu, zejména ve vlacích do Ostravy. Ty vlaky Eurocity Express, které jezdí z Prahy, to zatím nemají a to vidíme jako určitý handicap a je zde záměr to co nejdříve napravit. Asi není cílem opakovat všechny služby, které nabízí konkurence. Pokud bychom následovali svou konkurenci tam, kam se vrhne, tak se bojím, že je to tak

trochu slepá ulička. Je to o tom, najít si to své pole, kde si myslíme, že jsme dobří a tam nabízet své služby a rozhodně neexperimentovat za každou cenu se vším co dělá konkurence.“

Tazatel: A tím máte na mysli třeba co?

Respondent: „Tím mám na mysli třeba catering, ten model co nabízí třeba konkurence ve smyslu personálu v pitném voze, co má RegioJet, který má v každém voze stewarda. To je myslím něco, co mi zatím nechceme sledovat. Je to určitě o nějakém zlepšení přístupu k cestujícím, to je taková určitá slabina, kterou máme a to nejen na Ostravě, ale řekněme máme horší lidi, máme lepší lidi. Vždycky ten horší člověk vám ten obraz tímto zhorší než ten, který tu svoji práci vykonává dobře. Ta práce s vlakovým personálem je tím základním. Ne kvantitou, ale kvalitou.“

Tazatel: Budou České dráhy nadále rozšiřovat svůj vozový park? Pokud ano, tak jaké vozy pořídíte?

Respondent: „Jedna investice skrze railjety, to znamená, že pořídíme dohodou z ÖBB, díky které se vlastně vytvořila dohoda s firmou Siemens. Budeme brát 49 vozů railjet, které budou jezdit na relaci Praha – Brno, a díky tomu se nám ty vozy, které tam doposud jezdily, uvolní na jiné linky třeba Praha – Plzeň, Praha – České Budějovice. Tak že tímto kaskádovitým propadem dojde vlastně k posunu vozů. Z dlouhodobého hlediska samozřejmě chceme zlepšit kvalitu na trase Praha – Brno, tam se dostáváme do takové nepříjemné situace. Linka Praha – Vídeň je nějakým způsobem vyřešená, ale linka do Budapešti řekněme není tak kvalitní. Tam vidíme pořád Cár pro zlepšení. Původní záměr byl 8 jednotek railjet, to nějak nedopadlo. Tak že to teď musíme řešit nějakým alternativním způsobem. Co se týče Ostravy, tam předpokládáme zachování kvality. Podle mě v Ostravě je to o tom, že se nám úplně ekonomicky nevyplatí tam dávat nová vozidla momentálně při té nestabilitě. Tím že tam není žádná dlouhodobá stabilita tržeb, tak že nikdy nevíte, kam se vám ten trh hne. Jestli bude ten tlak na snižování cen ze strany konkurence nebo jestli postupně nastane zvyšování cen. Cenová konkurence z hlediska zákazníka naprosto ideální, z hlediska ekonomického fungování naprosto katastrofa. To vede k tomu, že si

na sebe ten trh nikdy nevydělá. Čistě pragmaticky řečeno, tam kde máme pendolina, tam je standart nějakým způsobem daný, zatímco v těch klasických vozech tam je pragmatický přístup. V porovnání cena a výkon. Aby to bylo atraktivní pro cestující, ale rezervy tam jsou, z důvodu ekonomického.

Co se týče ostatních linek, tam kde dojde z nějakého důvodu ke zrušení projektu Praha – Plzeň, Praha – České Budějovice. V nějaké perspektivě předpokládáme. V závislosti na rozsahu objednávky, nějaký rozšíření vozů a investice dodatečná.“

Tazatel: Trasa Praha – Ostrava, mluvil jste o jízdém, cenách. České dráhy v porovnání s ostatními konkurenty mají tedy jízdné vyšší?

Respondent: „Ano, vyšší. Jednak nemáme dynamický tarif. Jedinou dynamiku jízdného máme přes místenky v pendolinu, kde cena místenky je od 35 Kč do 250 Kč v závislosti na čelo – sedlo. Co se týká standardního jízdného, z A do B, tam v podstatě aplikujeme síťový tarif, tam rozlišujeme, jestli jede do Ostravy nebo do Brna, prostě jede na určitou vzdálenost, to samozřejmě něco stojí. V tuto chvíli je to v sedlový čas, je to méně konkurence schopné. Jsme pod drobnohledem úřadů a jeden z konkurentů nás stále napadá, že jsme znevýhodnili nějakou firmu, což si nemyslím, že je úplně pravda. Když se podíváte například na ceny Leo Expressu, to jsou v podstatě částky, které jsou spíše zoufalé, 180 Kč to je opravdu ekonomický nesmysl, ale budiž. Pojd'me si představit, že takové akční jízdné nabízíme, nebo nějaké sety. Jsme v sedle méně konkurence schopní, určitě. Jediná varianta, kterou máme, jsou tzv. akční jízdenky, ty zase nemáme jen na Ostravě, ty máme v podstatě po celé republice.

Již dva, tři roky existují na vybraných trasách akční jízdenky. Nejdříve byla tato služba domluvena s krajskými městy, postupně se rozšířila i na města okresní.

Bud' mezi krajskými městy, nebo okresními městy. Je to v podstatě jediný kontingent, který je na daný den v nějakých cenových úrovních. Máte např. Prahu – Ostravu 10 jízdenek na den za 200 Kč, když to přeženu jako příklad a za 250 Kč máte dalších 10, to znamená, čím dříve si na ten den nakoupíte, máte samozřejmě šanci, že pojedete levně. Přes tyto akční jízdenky máme určitou šanci toto řešit, ale samozřejmě

ty akční jízdenky nejsou vázány na vlak. Řídit si to podle špičkových a sedlových vlaků, ta možnost tu není.“

Tazatel: Tyto akční jízdenky mají nějaká pravidla? Jak se k nim cestující dostane?

Respondent: „Podíváte se na internet, zadáte si Praha – Olomouc, a tak vám vyskočí nabídka. A hned se vám ukáže ta nejlevnější nabídka. Pokud máte zákaznickou kartu IN karta, je cena o 25% či 50% levnější podle toho jako máte. Pokud nemáte nic a podíváte se na stránky včas, tak tam mohou být akční jízdenky. Jízdenek je ale určitý počet, čím dříve víte, že pojedete, čím dříve si tuto jízdenku koupíte, tím máte vyšší šanci, že dostanete tu nejlepší.“

Tazatel: Objevují se tam jízdenky každý den?

Respondent: „Kdykoliv se podíváte, na jakýkoli den, kdy potřebujete jet, tak se vám tyto jízdenky objeví. Pokud se bude dívat ve středu a v pátek budete chtít jet, tak se může stát, že už budou jízdenky vyprodané. Platí to všude, jsou vybraná města. Je to nabídka, která je tu už dva nebo tři roky, začalo to krajskými městy, teď jsou tam vlastně všechna okresní města. Funguje to přes e-shop.“

„To konkurenční prostředí má určitý ozdravný účinek na ty konkurenty samý, ale má to i určitý devastující účinek. Ta stabilita moc není. Trh se nenasytil konkurencí. Bavíme se o konkurenční dopravě. Pak tu máme závazkovou dopravu, tu objednávat stát a kraj.“

„U té se také neustále řeší, že by měla mít výběrová řízení a že by měla probíhat výběrová řízení. Kde je zase jiná skupina dopravců, která se zase do té komerční dopravy nepouští.“

„Jdou do toho komerčního podnikání s vizí, že se jim to podnikání povede. Vyjma RegioJetu, který se snáz dostal na trh. Ty ostatní hráči mají nějaká ekonomická pravidla. Tím že hospodářské výsledky v naší dopravě jsou obecně jaký jsou, tak mateřské firmy některých firem nedovolí provozovat, protože to je určitě hazard. Pan Jančura má své peníze, a jestli investuje své peníze do železnice anebo někde u Jadranu, to je jeho věc, jsou to jeho peníze. Samozřejmě firmy jako je Arriva,

National Express, holandské Avelio, tak určují pravidla, jak mohou třeba dlouho jezdit ve ztrátě a mají nějakou návratnost kapitálu, což jsou všechno věci, které v komerční dopravě u nás nefungují. Když se na to podíváte čistě ekonomicky, tak komerční doprava má prostě problém. Tím že jsou tady relativně nízký zisk jízdného. Pak si myslím, že by mohla fungovat za určitých podmínek, pokud by dopravce, jakýkoli, měl exkluzivitu, pokud by jezdil na trati sám, pak by se mohl dostat do nějaké nuly nebo do nějakého zisku. Nicméně nebude nijak závratný. Pořád železnice má, má symbol, že ty vstupní kapitály jsou hodně vysoké. Autobus si koupíte za 10 milionů nový, v podstatě bych řekl s poslední technikou. Vagón stojí tak minimálně 35 milionů korun. Aby vlak měl smysl, tak těch vagónů potřebujete tak pět a lokomotivu. Lokomotiva je za 100 milionů. A aby to mělo nějaký smysl, tak těch vlaků potřebujete takových pět, šest nebo sedm. Tak že budete investovat v řádu miliardy až dvě. To je vstupní investice. Teď tam nalepte všechny ty pravidla, nalepte financování vozidel. I při nějakém 5% úroku se dostanete na nějakou 30% přírůžku finančních nákladů v ceně vozidel, a to třeba na 2,5 miliardy. To už je pro komerční podnikání, když nemáte v podstatě žádné jistoty, tak už to je moc. Což je třeba i důvod proč RegioJet neuspěl v našem souboji o Německo. Ten projekt byl od nějakých dvou, dvou a půl milionu korun. Komerční projekt. Kde nemáte žádné záruky zisku. A tím, že trh tady funguje, tak jak funguje. To riziko, že mu tam někdo vstoupí a v podstatě mu najednou spadnou výnosy o nějaký 10, 20%, je obrovský. Drobný nákupy, které on dělá, například ojetých vozů z Rakouska, jsou pořád v nějakém rozsahu rizik, které jsou banky ochotný nést.“

Tazatel: A co Arriva? Tam vám teď konkurovala při jedné zakázce.

Respondent: „Arriva patří do koncernu VB, je taková komplikovanější. Arriva má své vůdce v Londýně. Je to přesně ta společnost, která má pravidla daná. Máte tam nějakou návratnost kapitálu, to znamená, ten projekt vám musí generovat nějaký zisk. Nemůžete jezdit ve ztrátě. Já si neumím třeba představit, že budu jezdit pod náklady. A pak ten trh musíte získat, tak ho získáte. Máte smůlu, to víc vám prostě nedovolí. Ten experiment typu Ostravy, když takhle přeženu. Vyhrál jeden z nejlepších kolegů, kterého jsme tady měli, obchodní ředitel pan Hlávka. Ta firma se zatím chová ekonomicky relativně normálně. Má určitý pravidla. I ty pravidla, která oni mají, jsou

pro ně víceméně shazující. To co si může dovolit pan Jančura nebo pan Novotný, to si prostě Arriva dovolit nemůže. Třeba holandský Abellion, dceřiná společnost holandských drah, která tady byla založena za účelem fungování na trzích, které se otevírají v té závazkové dopravě. Za tu dobu se tady žádná závazková doprava nesoutěžila. Oni se tím pádem ničeho nezúčastnili a tím pádem nevykázali žádnou činnost. Fungování těchto firem souvisí i s udržitelností, jak politiky státu. Chápu, že pro firmy jako je Arriva, National Express nebo i Abellio, že stát řekne, že bude soutěžit, bude otvírat trh, něco co bude dávat obchodní příležitost. Tak že oni přijdou, vytvoří zázemí a pak se jim může, že stát to posune nebo zruší úplně, pak samozřejmě tady firmy jsou, ale negenerují zisk a logicky pak tlačí nebo zkouší, co tady všechno můžou, to je třeba případ RegioJetu, který je vstoupil na trh v r. 2011. Chtěli získat určitou část trhu, neříkám, že cílem státu je nějak otvírat trh, ale byl tam záměr. Pak se to celé posunulo, ale oni chtěli ukázat, že jsou schopni zajistit tu dopravu i jinak než závazkově. Tak že jezdí komerčně.“

„To co dělá Arriva na trase Plzeň – Most, to byl přesně ten pokus. Získat alespoň nějakou linku, je to logický, chcete trhu najít platy, jak pro tu firmu, tak pro lidi, co tam pracují, chcete vykázat zisky. Tři roky tady fungujete a nic, tak se logicky vaše vedení ptá, co tady děláte. Ten soubor, který tam byl, o linku Plzeň – Most, což byla linka, která byla v roce 2005, 2006 vysoutěžená a to vyhrály České dráhy. Smlouva byla na 5 let, pak se prodlužovala o každý rok a pak dosáhla délky, když už nešla dál prodlužovat. Ministerstvo dopravy jako objednatel pak řešil co s tím, nakonec to bylo nepřímé zadání. Tato linka a linka Plzeň – Most a Liberec – Pardubice a tyto linky byly přes přímé zadání a na linku Plzeň – Most přišla ještě nabídka od firmy Arriva. Byla tam určitá přetahovaná. Nakonec uspěly České dráhy.“

Tazatel: V první polovině roku 2014 vykázaly České dráhy zisk 158 mil, také díky zvýšení tržeb u osobní dopravy. Jak vidíte výsledky hospodaření za 2. polovinu roku 2014?

Respondent: „Víte, ona 1. polovina a 2. polovina nejsou symetrický, protože 2. polovina je ještě lepší, co se týká počtu cestujících a tržeb. Zatím co do června, když se podíváte na průběh křivky cestujících, tak máte slabé měsíce jako je leden, únor, březen, jaro je odvislé na počasí, jak bude dobré počasí. I to jak se bude jezdit,

závisí na množství sněhu. Když je zima mírná, tak jezdí lidé míň hromadnou dopravou a jezdí více autem, když je zima hroší, tak jezdí lidé třeba více vlakem. 2. polovina roku je hodně o tom, že je léto, to je hodně silné. Ty letní měsíce jsou hodně napjaté. Pak jsou silné měsíce září, říjen, listopad. Bavíme se o osobní dopravě. Očekával bych, že by to mohlo být ještě lepší, z hlediska tržeb. Zkušenost je, že ta 1. polovina bývá daleko slabší než ta druhá. Je to vždycky ale závislé, loni jsme měli horší rok, byly povodně. Tato logika nemusí platit ve chvíli, kdy v létě byly povodně a v tu chvíli lidé přestanou jezdit. Nebo když se podíváte na linky, kde se něco děje. Loni byla obrovská výluka v Brně, vlaky nejezdily na hlavní nádraží, ale jezdily z nádraží o půl kilometru dál. A najednou lidé nejezdí tam, kam byli zvyklí, a vzniknul obrovský propad. Tyhle vlivy můžou výrazně ovlivnit i silnou sezónu.“

Tazatel: Chystají se ČD opustit nějakou trať, na které nyní provozu svoji činnost či naopak usilují o nějakou trať, na které doposud nejezdí?

Respondent: „Jsme opravdu na 99,9 % sítě. Ta druhá otázka je spíš spojená s výběrovým řízením tam, kde třeba dneska jezdí konkurence. V minulosti bylo několik tratí, které jsme ztratili, například Mariánské Lázně – Karlovy Vary, Kouty nad Desnou – Šumperk, Dasnice - Sokolov. Takové spíš lokálky, kde teď jezdí konkurence. Nedokážu vyloučit, pokud příslušný objednatel tratě bude soutěžit a je výhodné se těch soutěží zúčastnit. Pak můžeme získat tratě, kde jsme třeba v posledních deseti let nejezdili, ale to je zatím minoritní. Spíš nám hrozí, že budeme ztrácet, budeme zcela pragmatičtí, stalo se to i jiným dopravcům. To není o tom, že bychom se chtěli odněkud stahovat sami o sobě, v komerční dopravě určitě ne, v závazkové to nebude ani tak o stahování Českých drah, jako o obchodním rozhodnutí, může tam být rozhodnutí, že se některých soutěží nezúčastníme. Samozřejmě vždy se dá rozhodovat ekonomicky a politicky, to znamená, může se stát, že čistě ekonomicky to nedává smysl, ale politicky bude důležité, abychom se zúčastnili. To teoretický rozhodování, který přísluší managementu. Pokud někde neuspějeme, i DB ztratila 20%, 30% trhu v regionální dopravě po soutěžích, nejsme schopni uspět všude. Budeme-li soutěžit, samozřejmě nám hrozí, že se Českým drahám jako dopravci, nepodaří uspět ve všech soutěžích. To je realita. Nejsme firma, který oplývá nekonečnými zdroji. Zvlášť, kdyby se stalo, že během krátké doby by se

objevilo třeba deset soutěží a do každé soutěže budete muset investovat třeba 1 miliard korun, což je 10 miliard korun na investicích a to je částka, která je poměrně vysoká. Jsou tady i tyto ekonomické důvody.“