

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Bakalářská práce

**Analýza monopolu Českých drah z hlediska cenových
diskriminací**

Monika Štolbová

© 2010 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií

Akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Monika Štolbová

obor Veřejná správa a regionální rozvoj

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze čl. 16 určuje tuto bakalářskou práci.

Název práce: **Analýza monopolu České dráhy z hlediska cenových diskriminací**

Osnova bakalářské práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Teoretická východiska: Charakteristika monopolu se zaměřením na cenové diskriminace
4. Analytická část: Analýza monopolu České dráhy a jejich cenové diskriminace
5. Výsledky a diskuze: Návrh opatření směřující k odstranění případných negativ cenových diskriminací u monopolu
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 30 - 40 stran

Doporučené zdroje:

České dráhy, a.s. České dráhy, a.s.[online] Aktualizace 13.12.2009 [cit. 2010-01-28].
Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/nabidky.php?pg=1>

FRANK, H. R. Mikroekonomie a chování. Praha: Svoboda, 1995. ISBN 80-205-0438-9

HOLMAN, R. Ekonomie. 4. vyd. Praha: C.H. Beck, 2002. ISBN 80-7179-681-6

HINDLS, R., HOLMAN, R., HRONOVÁ, S. Ekonomický slovník. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2003. ISBN 80-7179-819-3

MACÁKOVÁ, L. a kol. Mikroekonomie. 7. vyd. Slaný: Melandrium, 2001. ISBN 80-86175-20-0

KOLEKTIV KET. Učební texty z MIKROEKONOMIE – 2. část. 1. vyd. Praha: PEF, ČZU, 2005. ISBN 80-213-1400-1

MANKIW, N.G. Zásady ekonomie. Praha: Grada, 1999. ISBN 80-7169-891-1

SAMUELSON, P.A., NORDHAUS, W.D. Ekonomie. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda, 1991. ISBN 80-205-0192-4

SOUKUPOVÁ, J., HOŘEJŠÍ, B., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J. Mikroekonomie. 3. vyd. Praha: Management Press, 2003. ISBN 80-7261-061-9

VARIAN, H.R. Mikroekonomie. Moderní přístup. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Daniela Spiesová**

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2011


Vedoucí katedry




Děkan

V Praze dne: 19. 2. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Analýza monopolu Českých drah z hlediska cenových diskriminací" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30.3.2011

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Daniele Spiesové, za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěla k vypracování této bakalářské práce.

Analýza monopolu Českých drah z hlediska cenových diskriminací

Analysis of Czech Railways monopoly in terms of price discrimination

Souhrn

Bakalářská práce se zabývá problematikou monopolu Českých drah z hlediska cenových diskriminací. V první, teoretické části je zaměřena na problematiku monopolu, jeho základní charakteristiku a v neposlední řadě na cenové diskriminace. V druhé, praktické části se zabývá monopolem Českých drah, nejprve jeho historií, následně současností a jeho konkrétními cenovými diskriminacemi. Tyto diskriminace jsou rozříděny dle jednotlivých stupňů a je vypracován návrh alternativních opatření, směřujících k odstranění případných negativ cenových diskriminací u Českých drah.

Summary

In my bachelor's work I follow problems of the Czech Railways monopoly in terms of price discrimination. In the first, theoretical part I focus on problems of monopoly, its fundamental characteristics and not least on price discrimination. In the second, practical part I deal with the monopoly of Czech Railways; firstly with its history, then with its presence and its tangible price discrimination. I categorized this discrimination according to particular rates and drew up a project of alternative measures aimed at elimination of eventual negatives of the price discrimination by Czech Railways.

Klíčová slova: Dokonalá konkurence, Nedokonalá konkurence, Monopol, Cenová diskriminace, České dráhy.

Keywords: Perfect competition, Imperfect competition, Monopoly, Price discrimination, Czech Railways.

Obsah

1. ÚVOD	9
2. CÍL PRÁCE A METODIKA.....	10
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA: CHARAKTERISTIKA MONOPOLU SE ZAMĚŘENÍM NA CENOVÉ DISKRIMINACE	11
3.2. NEDOKONALÁ VERSUS DOKONALÁ KONKURENCE	11
3.3. PŘEDPOKLADY MODELU DOKONALÉ KONKURENCE	11
3.3. NEDOKONALÁ KONKURENCE	12
3.4. MONOPOL	13
3.4.1. Zdroje tržní síly monopolu	13
3.4.2. Volba optimálního výstupu monopolu	15
3.4.3. Alternativní cíle monopolu	16
3.4.4. Monopolní zisk	17
3.4.5. Stanovení ceny monopolem	18
3.4.6. Měření monopolní síly.....	19
3.4.7. Cenová diskriminace	19
3.4.8. Regulace monopolu.....	25
3.4.9. Alokační efektivnost monopolu.....	26
4. ANALYTICKÁ ČÁST: ANALÝZA MONOPOLU ČESKÝCH DRAH A JEJICH CENOVÉ DISKRIMINACE	28
4.1. ČESKÉ DRÁHY	28
4.2. HISTORIE.....	29
4.2.1. Nástupnické organizace.....	29
4.2.2. Historie v datech	29
4.3. CENOVÁ DISKRIMINACE U ČESKÝCH DRAH	30
4.3.1. Cenová diskriminace prvního stupně	30
4.3.2. Cenová diskriminace druhého stupně	31
4.3.3. Cenová diskriminace třetího stupně.....	34
5. VÝSLEDKY A DISKUSE: NÁVRH OPATŘENÍ SMĚŘUJÍCÍ K ODSTRANĚNÍ PŘÍPADNÝCH NEGATIV CENOVÝCH DISKRIMINACÍ U MONOPOLU.....	39
5.2. NÁVRH NEDISKRIMINUJÍCÍHO ŘEŠENÍ U ZPÁTEČNÍ SLEVY	39
5.3. NÁVRH ALTERNATIVNÍHO ŘEŠENÍ U SKUPINOVÉ SLEVY.....	40
5.4. NÁVRH CENOVĚ NEDISKRIMINUJÍCÍHO ŘEŠENÍ U JÍZDENKY SONE+	40
5.5. NÁVRH CENOVĚ NEDISKRIMINUJÍCÍHO ŘEŠENÍ U JÍZDENKY REGIONET	42

6. ZÁVĚR.....	43
7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	45
8. PŘÍLOHY	47
SEZNAM GRAFŮ.....	50
SEZNAM TABULEK.....	50

1. Úvod

Slovo monopol či monopolista ve většině lidí vyvolává smíšené pocity. Stalo se totiž synonymem pro mamutí společnosti, jež vydělávají astronomické částky a jednají bez ohledu na potřeby zákazníků a společnosti. Během posledních několika let je stále aktuálnější tématem otázka postavení monopolů na českém trhu a jejich regulace. Společnost České dráhy takovouto nálepku monopolu má a já jsem se, prostřednictvím této práce, chtěla o zmíněné problematice dozvědět více.

Pro bakalářskou práci jsem si zvolila téma Analýza monopolu Českých drah z hlediska cenových diskriminací. Mému rozhodnutí pomohla skutečnost, že jsem absolvovala předmět Mikroekonomie, který mě velice zaujal, a také otázka monopolů na českém trhu.

V praktické části bakalářské práce jsem vybrala monopol České dráhy nejen proto, že vlakem cestuji do školy každý týden, ale také z toho důvodu, že problematikou cenových diskriminací u Českých drah jsme provázeni na každé cestě vlakem. Také nepřehledné množství těchto diskriminací je zavádějící a pro většinu lidí je orientace v jízdenkách a slevách na jízdném zcela nemožná.

2. Cíl práce a metodika

Cílem této bakalářské práce je zanalyzovat a zamyslet se nad problematiku monopolu, cenových diskriminací na trhu a najít alternativní nediskriminující řešení, vedoucí k odstranění případných negativ těchto diskriminací a jeho konkrétní aplikace na „případ Českých drah“.

K tomu, abychom dosáhli tohoto stěžejního cíle, je nutné se nejprve seznámit s teoretickými poznatky monopolu, které byly zpracovány v první části práce, kde se nejprve zaměřuji na porovnání dokonalé a nedokonalé konkurence. Dále se věnuji pouze monopolu, jeho nejdůležitějším náležitostem a cenovým diskriminacím. Po získání teoretických znalostí se v druhé, praktické části zabývám aplikací této problematiky na konkrétním monopolu České dráhy, a.s. V této společnosti jsem provedla analýzu jejích cenových diskriminací, které jsem následně zařadila do jednotlivých stupňů. Z nepřeberného množství těchto cenových diskriminací jsem z důvodu rozsahu práce vybrala pouze čtyři konkrétní, které jsem popsala, navrhla u nich alternativní cenově nediskriminující řešení a uvedla jejich klady a zápory.

Metodika vychází ze stanoveného cíle bakalářské práce. K realizaci tohoto cíle je zapotřebí absolvovat teoretickou přípravu, která se posléze aplikuje na konkrétní situaci ve zvolené firmě, v mém případě u Českých drah. Údaje a informace k tomuto účelu sloužící byly získány převážně z tištěné literatury (knihy, novinové články), v menší míře potom i z online zdrojů. Takto získané materiály jsem vhodným způsobem zpracovala a kategorizovala a pomocí logického členění sestavila tuto práci. Závěry a zhodnocení jsem provedla na základě analýzy daných objektivních kritérií a vlastních zkušeností získaných v průběhu studia či v praxi.

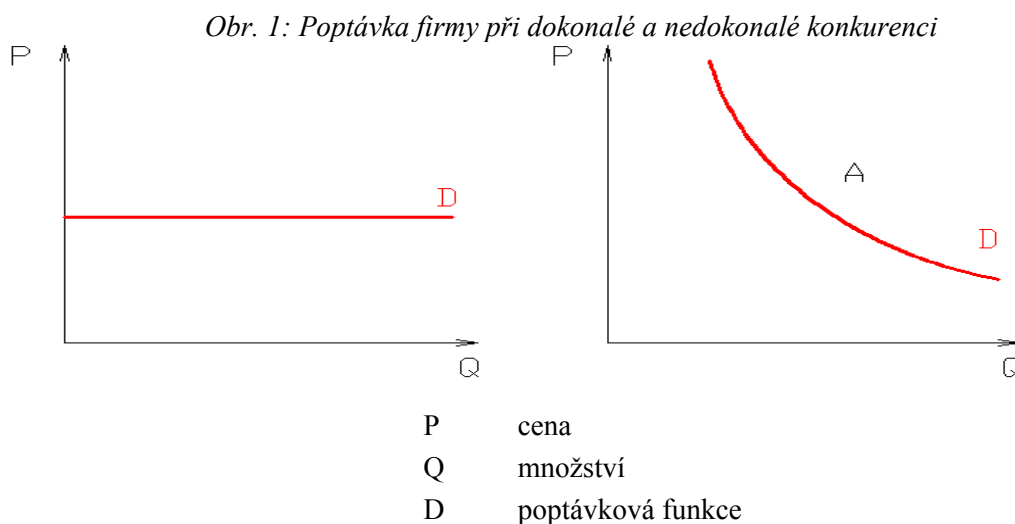
3. Teoretická východiska: Charakteristika monopolu se zaměřením na cenové diskriminace

3.2. Nedokonalá versus dokonalá konkurence

Moderní mikroekonomie, která je zaměřená na kapitál, rozlišuje dvě základní formy uspořádání trhu. První forma je dokonalá konkurence a druhá, častější, je konkurence nedokonalá. Pod nedokonalou konkurencí patří monopolistická konkurence, oligopol a monopol. Pro ujasnění problematiky dokonalé a nedokonalé konkurence porovnáme kontrasty dokonale konkurenčního trhu s protiklady nedokonalé konkurenčního trhu.

3.3. Předpoklady modelu dokonalé konkurence

Typický dokonalý konkurent je schopen prodat jakékoliv množství výstupu za danou tržní cenu. Při dokonalé konkurenci stanoví firma, která maximalizuje zisk, svou produkci na takové úrovni, při které se mezní náklady rovnají ceně: $MC = P$. Při grafické interpretaci to znamená, že křivka mezních nákladů firmy je zároveň křivkou nabídkovou.¹ V dokonale konkurenční tržní struktuře předpokládáme platnost pěti následujících předpokladů, pokud trh, alespoň jednu z níže uvedených podmínek nesplní, jedná se o trh nedokonalý.²



Zdroj: zpracováno dle SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D., Ekonomie

¹ SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*, s. 542

² HOLMAN, R., *Ekonomie*, s. 135

- Na každém trhu existuje velký počet prodávajících a kupujících, ale žádný z nich není tak velký, aby mohl ovlivnit cenu nebo výstup v odvětví.
- Všechny statky jsou homogenní. Všechny firmy prodávají identický produkt, který je homogenní v myšlenkách spotřebitelů.
- Na všechny trhy je volný vstup a výstup. Firmy mohou kdykoliv vstoupit na trh a vystoupit z něho, aniž by museli vynakládat zvláštní úsilí, na rozdíl od monopolu.
- Všichni výrobci a spotřebitelé mají dokonalé informace o cenách a množstvích směňovaných na trhu.
- Firmy usilují o maximalizaci zisku a spotřebitelé maximalizaci užítku.³

V reálném světě bychom těžko hledali dokonale konkurenční trhy, které by vyhovovaly všem uvedeným předpokladům. Jako příklad, který se blíží dokonalé konkurenci, můžeme uvést trhy zemědělské produkce. Význam modelu dokonalé konkurence spočívá ve vytvoření východisek pro zkoumání tržních struktur v rámci nedokonalé konkurence. Dokonale konkurenční firmu můžeme označit jako „price taker“, tj. jako firma přebírající cenu. Tento termín je dán tím, že pro dokonale konkurenční trhy je cena produkce a cena vstupů exogenně (tedy zvenčí) daná a firma ji nemůže ovlivnit.⁴

3.3. Nedokonalá konkurence

V každém odvětví existuje neustálá nedokonalá konkurence, jelikož jednotliví prodávající mají určitý stupeň kontroly nad cenou statku v tomto odvětví.⁵ V nedokonalé konkurenci hospodaří pouze omezený počet firem, z nichž může každá ovlivnit tržní cenu a velikost produkce.⁶ Nedokonalá konkurence může vznikat ze dvou hledisek, a to z hlediska výrobců i z hlediska spotřebitelů. V další analýze budeme předpokládat nedokonalou konkurenci na straně výrobců. Dále budeme předpokládat dokonalou konkurenci na straně kupujících, tzn. velký počet poptávajících, z nichž žádný nemůže ovlivnit cenu statku.

Rozlišujeme tři tržní struktury nedokonalé konkurence, je to monopolistická

³ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 283-286

⁴ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 250

⁵ SAMULESON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*, s. 542

⁶ ROBINSONOVÁ, J., *Ekonomie nedokonalé konkurence*

konkurence, která se blíží dokonalé konkurenci a na trhu je větší počet firem. Dále pak oligopol, kde je na trhu několik málo firem, z nichž některé mají významný podíl na trhu a v neposlední řadě monopol, kdy je na trhu jeden prodávající, tedy v případě, že jde o čistý neboli absolutní monopol.

3.4. Monopol

Extrémem nedokonalé konkurence je jediný prodávající s úplnou kontrolou odvětví, kterého nazýváme „monopolistou“, z řeckých slov mono pro „jeden“ a polist pro „prodávající“.⁷

Monopol můžeme označit jako protipól dokonalé konkurence, podstatou je přítomnost jediného nabízejícího, jenž může rozhodovat o velikosti vyráběného výstupu i o výši ceny. Monopol svou nabídkou pokrývá celou tržní poptávku. Monopol se nevztahuje k výrobě, ale k trhu, proto není podstatné, jestli existuje jediný český výrobce nějakého zboží. Podstatou je, zda existuje jediný dodavatel tohoto zboží na českém trhu. Výše uvedené neznamena, že monopolista není vystaven žádné konkurenci. Je vystaven substitutům daného statku, čím vzdálenější tyto substituty jsou, tím je větší tržní síla monopolu. Všechno závisí na vymezení trhu a na definování produktu, když vymežíme příslušné trhy široce a stejně tak široce definujeme produkty, potom budeme monopoly hledat obtížně, ale když použijeme opačnou strategii, nalezneme monopoly všude, kam se podíváme.⁸

Můžeme si pokládat otázku, proč je na daném trhu pouze jedna firma, odpověď je jednoduchá: firmy buď nechtějí vstoupit na trh, nebo nemohou. Nemožnost vstupu dané firmy na trh je zapříčiněna bariérami vstupu do odvětví a tyto bariéry se stávají zdrojem monopolní síly.⁹ Pro lepší nastínění této problematiky uvádím čtyři základní bariéry vstupu neboli čtyři zdroje tržní síly monopolu.

3.4.1. Zdroje tržní síly monopolu

- Kontrola klíčových vstupů nezbytných pro výrobu. Daná firma má jako jediná přístup k danému výrobnímu faktoru, z tohoto důvodu nemůže jiná firma vstoupit

⁷ SAMULESON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*, s. 568

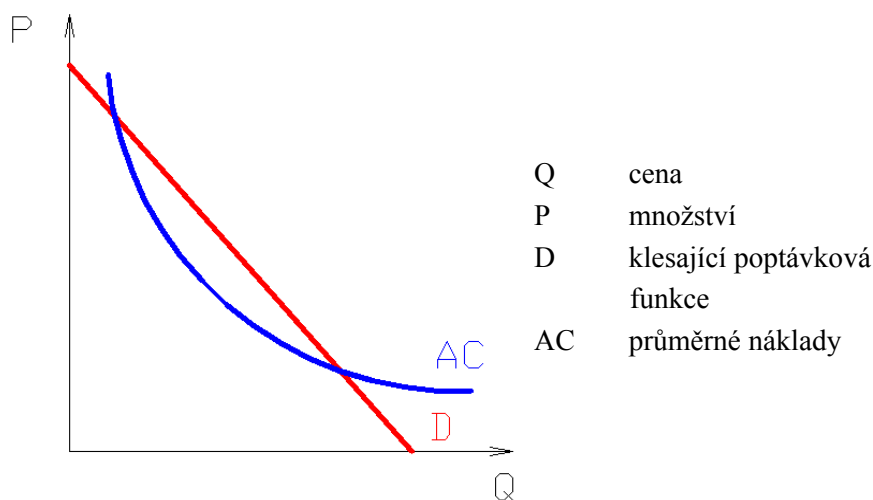
⁸ HOLMAN, R., *Ekonomie*, s. 185

⁹ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 283

na trh. Jako příklad mohu uvést vlastnictví nezbytných surovin, vodních zdrojů, technologií, konkrétnějším příkladem je organizace OPEC.

- Státní licence a koncese, označováno jako administrativní monopol. Tento monopol vzniká „uměle“ v důsledku zásahu státu do ekonomiky. Stát tímto udělí možnost určité firmě vyrábět daný statek. Cenou, kterou firma za toto právo zaplatí, je souhlas s regulačními opatřeními státu.
- Právní restrikce v podobě patentů a ochranných práv autorů. Výhradní časově omezené právo na určitou technologii nezbytnou k výrobě, kterou nemůže použít nikdo jiný. Z důvodu neustálého vývoje a pokroku je třeba mít špičkové postavení v oblasti vědy a výzkumu. Příkladem je výroba léčiv, značkové výrobky.
- Úspory z rozsahu, neboli přirozený monopol. Na Obr. 2 přirozený monopol vzniká z důvodu přirozených bariér vstupu na trh. Jedna firma je schopna plně zabezpečit nabídku daného produktu s nižšími průměrnými náklady AC než by mohlo zabezpečit více firem.

Obr. 2: Přirozený monopol



Zdroj: zpracováno dle HOLMAN, R., *Ekonomie*

V praxi se s tímto modelem setkáváme v případě, kdy jsou dodávky zboží, nebo služby vázány na určitou přenosovou síť, jako je kabelové vedení, koleje nebo potrubí. Vybudování takovéto sítě je finančně náročné a zároveň tvoří podstatnou část nákladů.¹⁰

V dnešní době se existence přirozeného monopolu stává jistým anachronismem

¹⁰ HOLMAN, R., *Ekonomie*, s. 196

v důsledku globalizace a rozvoje nových technologií. Ukázkový příklad vlivu technologického rozvoje jsou České dráhy, které byly v dnešní době zastíněny ostatními provozovateli dopravních prostředků.¹¹

3.4.2. Volba optimálního výstupu monopolu

Při rozhodování monopolu o velikosti výstupu, jehož výroba je spojena s realizací maximálního zisku, vychází monopol z optimálního výstupu, ten odvozuje ze zlatého pravidla maximalizace zisku, tedy rovnosti mezních příjmů MR a mezních nákladů MC:

$$MR = MC$$

Nebo z maximálního rozdílu mezi celkovými příjmy TR a celkovými náklady TC. Mezní příjmy MR klesají rychleji než cena P:

$$MR < P$$

Aby monopol prodal dodatečnou jednotku množství Q, snižuje nejen cenu P této poslední jednotky, ale i všech ostatních jednotek výstupu.

Optimální výstup znázorňuje Obr. 3. nahoře. Funkce celkových příjmů TR, ale i mezních příjmů MR je odvozena z klesající poptávkové křivky D, funkce celkových nákladů TC nejprve odráží rostoucí, poté klesající výnosy z rozsahu. Optimální výstup bude Q^* , protože při jeho výrobě firma dosahuje nejvyššího převisu celkových příjmů TR nad celkovými náklady TC, podmínkou je, aby se mezní příjmy MR rovnaly mezním nákladům MC.

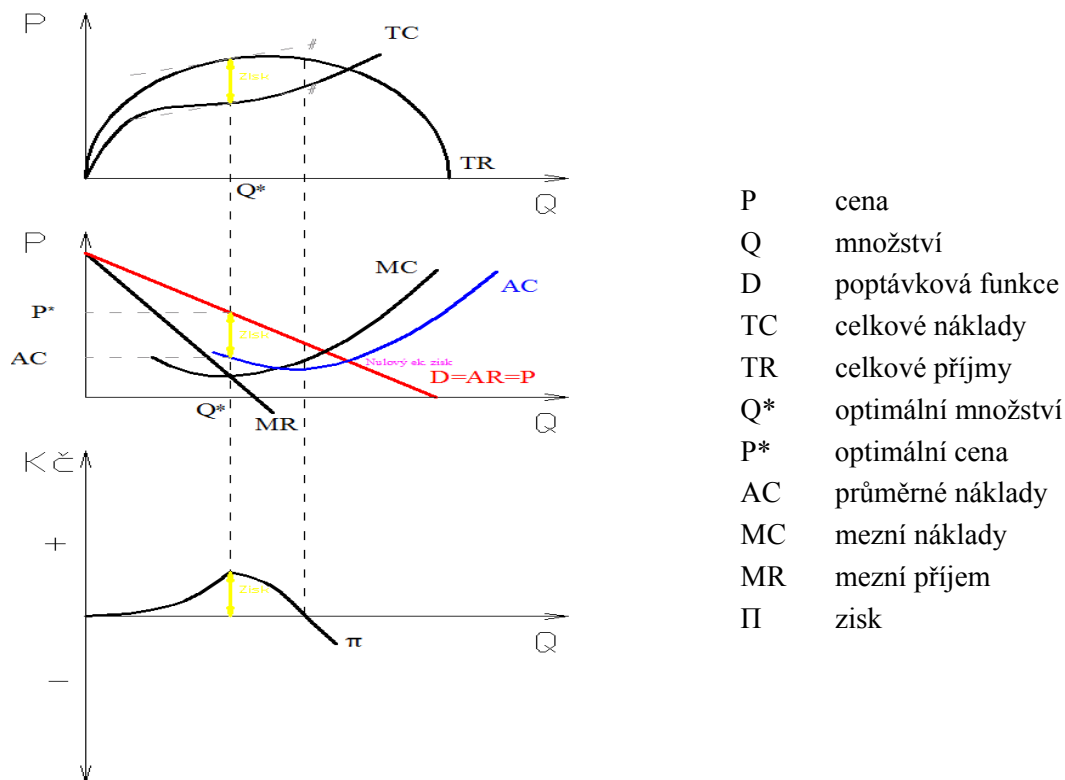
Z obr. 3 uprostřed plyne, že optimální výstup monopolu není zpravidla vyráběn s minimálními průměrnými náklady AVC.

Obr. 3 dole říká, že zisk monopolu je maximální při výrobě výstupu Q^* .¹²

¹¹ BRADLEY, R. S., *Mikroekonomie*, s. 232

¹² HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 287

Obr. 3: Odvození výstupu, kde monopol maximalizuje zisk



Zdroj: zpracováno dle SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*

3.4.3. Alternativní cíle monopolu

Hlavním cílem monopolu je maximalizovat svůj zisk, zisk maximalizuje rozdílem mezi celkovými příjmy TR a celkovými náklady TC.¹³

$$MR = MC$$

Monopol má i jiné, alternativní cíle. Jsou jimi např. maximalizace tržeb neboli celkových příjmů:

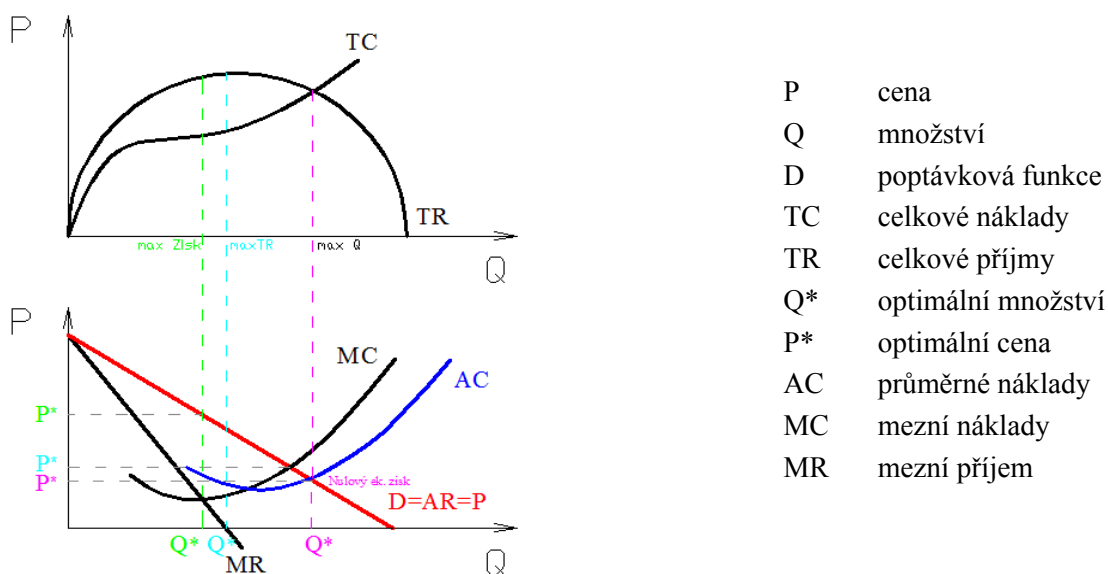
$$MR = 0$$

a v neposlední řadě maximalizace prodeje, kde monopol vykazuje nulový ekonomický zisk:

$$AR = AC = P$$

¹³ SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*

Obr. 4: Cíle monopolu

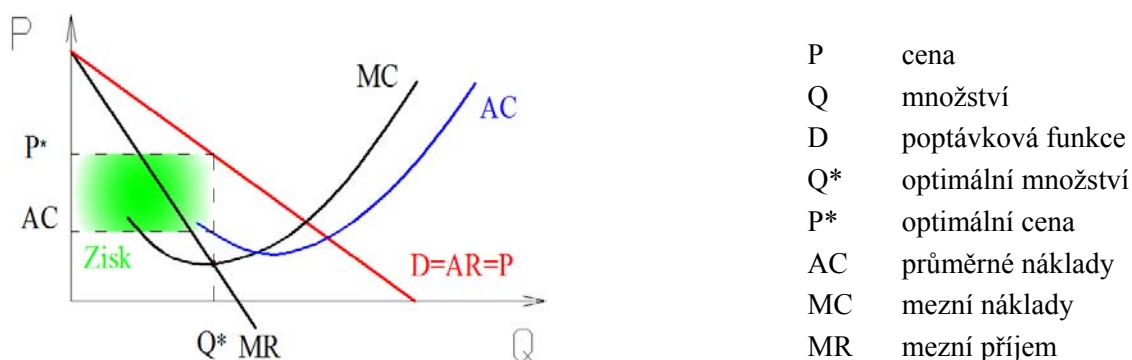


Zdroj: zpracováno dle HOŘEJŠÍ, B., a kol., *Mikroekonomie*.

3.4.4. Monopolní zisk

Velikost monopolního zisku můžeme zjistit dvěma způsoby, první způsob je rozdíl mezi celkovými příjmy a celkovými náklady v bodě optimálního výstupu, tj. $TR-TC$, druhý způsob je vynásobení jednotkového zisku a optimálního výstupu, tj. $(AR-AC) \cdot q^{*14}$

Obr. 5: Monopolní zisk



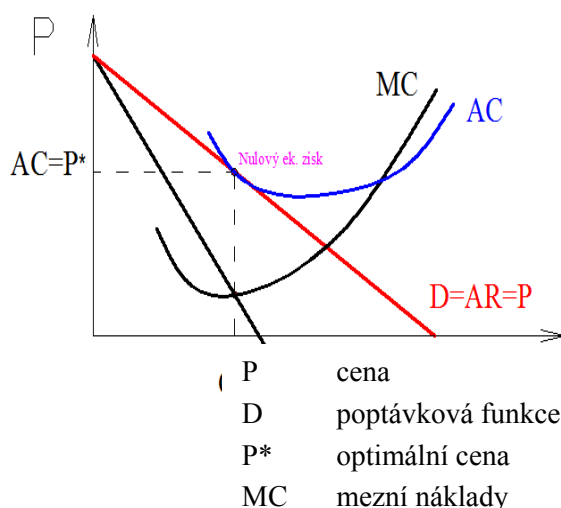
Zdroj: zpracováno dle SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*

Charakteristickým rysem je, že monopol může realizovat zisk v krátkém i v dlouhém období, jako důsledek nemožnosti vstupu konkurentů na trh. Na rozdíl od dokonalé

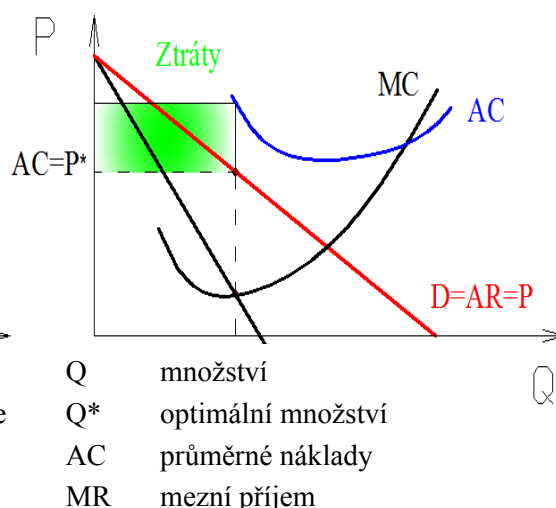
¹⁴ SAMUELSON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*

konkurence se neprojevuje tendence k nulovému ekonomickému zisku. Monopol může realizovat nulový ekonomický zisk, dokonce i ztrátu. V krátkém období monopol minimalizuje ztrátu pokračováním ve výrobě pouze z předpokladu, že $P > AVC$.¹⁵

Obr. 6: Monopol prokazuje ztrátu



Obr. 7: Nulový zisk monopolu



Zdroj: zpracováno dle KOLEKTIV KET., *Učební texty z mikroekonomie*.

3.4.5. Stanovení ceny monopolem

Tvrzení, že monopol v důsledku své ekonomické síly může určit libovolně vysokou cenu své produkce, není pravdivé. Úroveň ceny P , za kterou bude prodávat optimální výstup Q^* , je dána ochotou poptávajících tuto cenu zaplatit. Z toho plyne, že monopol bude prodávat množství Q^* za cenu P^* . Cena P^* bude převyšovat mezní příjmy MR , stejně tak mezní náklady MC odpovídající optimálnímu výstupu monopolu. Rozdíl mezi cenou P a mezními náklady MC je nepřímo úměrně ovlivněn cenovou elasticitou poptávky po produkci monopolu.

Z tohoto tvrzení odvozujeme dva důsledky:

- Monopol by měl vyrábět tak velké množství Q , kterému odpovídá elastická část poptávkové křivky D :

$$e_{PD} < -1$$

¹⁵ KOLEKTIV KET., *Učební texty z mikroekonomie*, s. 12

- Kdyby monopol vyráběl výstup s neelastickou poptávkou D, byl by záporný mezní příjem MR a nerovnal by se mezním nákladům MC.
- Čím bude tržní poptávka elastičtější, tím menší bude převis ceny P nad mezními náklady MC.¹⁶

3.4.5.1. Tvorba cen přírážkou

V reálném světě tržní ekonomiky a firmách, které odpovídají modelu nedokonalé konkurence se při maximalizaci zisku nesetkáme s výše popsaným analytickým aparátem. Je to z důvodu, že při řízení firmy se většinou nevychází z přírůstkových, ale z průměrných veličin:

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

Ziskovou přírážku m přičteme k průměrným nákladům AC.

3.4.6. Měření monopolní síly

Monopolní sílu označujeme jako Lernerův index, formulován byl britským ekonomem ruského původu A. P. Lernerem. Jeho velikost se pohybuje v intervalu <0–1>. U dokonalé konkurence se Lernerův index rovná nule, tedy $P = MC$. U nedokonalé konkurence je to tak, že čím více se Lernerův index blíží jedné, tím je větší tržní síla monopolu, tedy $P > MC$.

$$L = \frac{P - MC}{P} \quad \text{P- cena} \quad \text{MC- mezní náklady firmy}^{17}$$

3.4.7. Cenová diskriminace

Podstatou cenové diskriminace u monopolu je stanovení různé ceny stejných výrobků pro různé kupující, aniž by k tomu vedly nákladové důvody. Monopol stanovuje cenu dvěma základními způsoby. První způsob je pro všechny kupující cena stejná a druhý způsob je rozdílná cena pro různé kategorie kupujících.

Forem cenové diskriminace se v ekonomice objevuje celá řada, já se podrobněji

¹⁶ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 289

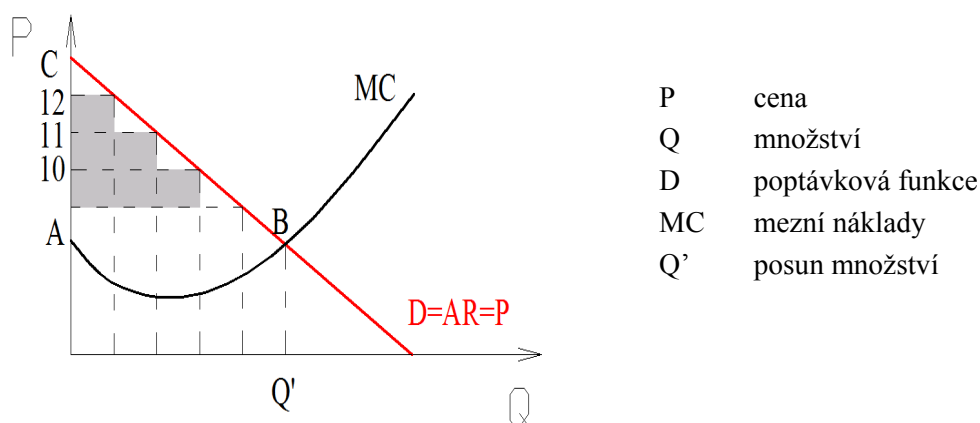
¹⁷ KOLEKTIV KET., *Učební texty z mikroekonomie*

zaměřím na diskriminaci prvního, druhého a třetího stupně a dále se na okraj zmíním o některých dalších jejích formách.¹⁸

Cenová diskriminace prvního stupně

Cenová diskriminace prvního stupně představuje diskriminaci podle spotřebitelů, v tomto případě monopol stanoví každému spotřebiteli maximální cenu, kterou je ochoten zaplatit za každou koupenou jednotku.¹⁹

Obr. 8: Diskriminace prvního stupně



Zdroj: zpracováno dle MUSIL, P., *Mikroekonomie středně pokročilý kurz*

Ale v praxi firma nezná maximální cenu, kterou je spotřebitel ochoten zaplatit za nakoupenou jednotku zboží, a i kdyby se dotazovala každého spotřebitele, nejspíš by nezískala pravdivou odpověď, protože zájmem spotřebitelů je, aby cena byla co nejnižší.²⁰

Tuto situaci znázorním na příkladu a Obr. 8. Máme tři spotřebitele, každý je ochoten zaplatit jinou cenu, ozn. P.

První spotřebitel by zaplatil 10Kč, druhý 11Kč a třetí 12Kč. Pokud by monopol neužil diskriminace, stanovil by cenu P 10Kč, pak by se celkové náklady TC rovnaly 30Kč a přebytek spotřebitele by činil 1Kč + 2Kč, tedy 3Kč. Pokud monopol užije cenové diskriminace, bude každému spotřebiteli prodávat za maximální cenu, kterou je ochoten zaplatit, tzn. celkové náklady TC budou (10Kč + 11Kč + 12Kč), 33Kč a přebytek

¹⁸ KOLEKTIV KET., *Učební texty z mikroekonomie*, s. 16

¹⁹ HOLMAN, R., *Ekonomie*.

²⁰ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 294

spotřebitelů bude nulový. Přírůstek zisku je dán rozdílem mezi cenou a mezními náklady, protože dodatečný příjem je shodný s výší ceny. Můžeme předpokládat, že monopol bude vyrábět až do výstupu q' , protože až do tohoto výstupu je rozdíl mezi cenou a mezními náklady kladný. Při výrobě výstupu q' se cena, kterou je poslední zákazník ochoten zaplatit, rovná mezním nákladům monopolu. Nezbytná podmínka pro maximalizaci zisku je při použití cenové diskriminace prvního stupně

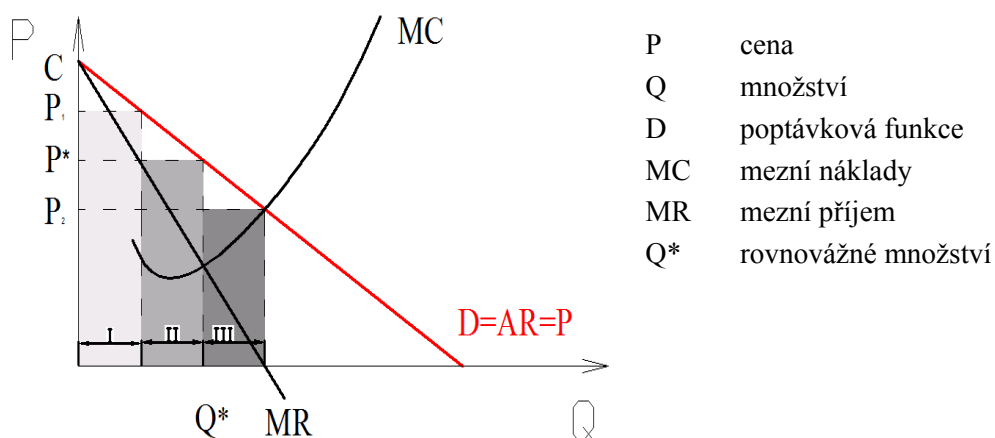
$$P = AR = MC$$

Zisk realizovaný monopolem je znázorněn plochou ABC.

Cenová diskriminace druhého stupně

Spočívá ve stanovení různých cen za různá kumulovaná množství daného statku, tedy jde o diskriminaci v závislosti na prodaném množství.

Obr. 9: Cenová diskriminace druhého stupně



Zdroj: zpracováno dle HOŘEJŠÍ, B., a kol., Mikroekonomie

Někteří autoři tuto cenovou diskriminaci označují jako „Multi-Part Pricing“, a to proto, že jsou spotřebitelům stanoveny různé ceny v různých blocích.²¹ Monopol, který by nediskriminoval, by stanovil cenu P^* a vyráběl q^* hvězdičkou. Diskriminující monopol rozdělí vyrobené množství na „oddíly“, za které stanoví rozdílné ceny. Cenu prvního oddílu, značeného I a představujícího množství q_1 stanoví na úrovni P_1 . Tímto způsobem monopol odebere spotřebitelům část jejich přebytku, který byl původně rozdílem mezi

²¹ MANKIŤ, G.N., *Zásady ekonomie*

cenou P^* a odpovídající částí poptávky D . V tomto případě se přebytek spotřebitele změnil na rozdíl mezi vyšší cenou P_1 a odpovídající částí poptávky. Druhý oddíl bude firma prodávat za cenu P^* a třetí blok za cenu P_2 .

Cenová diskriminace třetího stupně

Stejně jako cenová diskriminace prvního stupně představuje diskriminaci podle spotřebitelů. Podstatou je rozdělení spotřebitelů na dvě nebo více skupin a každá tato skupina má svoji poptávkovou křivku.²²

Tato cenová diskriminace se v praxi používá nejčastěji, a aby mohla být realizována, musí se splnit následující dvě podmínky. První podmínkou je, že není povolen vzájemný prodej mezi spotřebiteli, z toho důvodu, že by někdo ze skupiny s nízkou cenou mohl prodávat produkt někomu ze skupiny s vyšší cenou, což by vedlo ke sjednocení cen. Druhá podmínka říká, že musí být možné rozdělit spotřebitele do různých skupin neboli segmentů trhu. Podmínkou jsou výrazné rozdíly v cenové elasticitě poptávky po daném produktu, ty mohou ovlivnit různé preference spotřebitelů, velikost důchodů nebo odlišnými možnostmi koupě substitutů. Monopol může využít monopolní síly ke stanovení různých cen různým spotřebitelům právě na základě těchto dvou výše uvedených podmínek. S touto cenovou diskriminací se můžeme setkat například na většině českých zámků, kde mají studenti zlevněné vstupenky.²³

Za předpokladu, že monopol prodává dvěma skupinám spotřebitelů a rozhoduje se, jaký díl z celkového výstupu prodá každé z těchto dvou skupin a za jakou cenu. Jak bylo řečeno výše, každá skupina má svou poptávkovou křivku a od té odvodíme křivku mezních příjmů. Firma se rozhoduje na základě dvou skutečností.

- První skutečnost říká, že monopol rozdělí celkový výstup mezi jednotlivé skupiny tak, aby jeho mezní příjem MR z prodeje byl v každé skupině stejný, tedy:

$$MR_1 = MR_2$$

- Jestliže by tomu nebylo tak, mezní příjem MR monopolu z prodeje první skupině by byl větší než mezní příjem z prodeje druhé skupině:

²² SAMULESON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*, s. 542

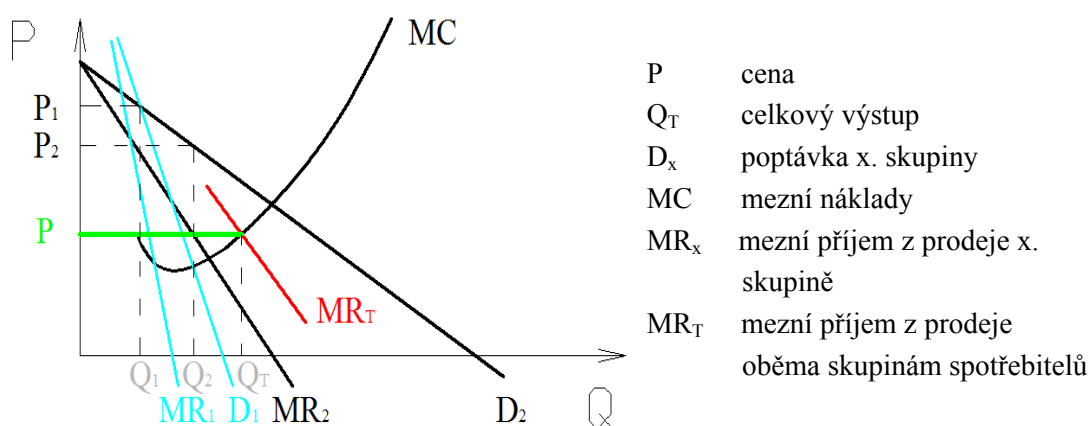
²³ MANKIW, G. N., *Zásady ekonomie*

$$MR_1 > MR_2$$

- Tímto by se snížila cena první skupiny a zvýšila cena druhé skupiny. Firma by tedy přesunula část výstupu z druhé do první skupiny.
- Druhá skutečnost říká, že mezní příjem MR z prodeje každé skupině je stejně velký jako mezní náklady MC:

$$MR_1 = MC = MR_2$$

Obr. 10: Cenová diskriminace třetího stupně



Zdroj: zpracováno dle MUSIL, P., *Mikroekonomie středně pokročilý kurz*

Při rozhodování o rozdělení množství Q_T vychází monopol z rovnosti mezních příjmů MR_T z prodeje oběma skupinám a mezní náklady $MC = MR_T$. Křivku MR_T získáme horizontálním součtem křivek MR_1 a MR_2 . Protože platí $MR_1 = MC = MR_2$, nakreslíme ve výši průsečíku MR_T a MC vodorovnou přímkou a z průsečíků s křivkami MR_1 a MR_2 odvodíme úroveň Q_1 a Q_2 prodávanou jednotlivým skupinám. Monopol porovnává relativní ceny s elasticitou poptávky a vyšší cenu stanoví skupině spotřebitelů s nižší elasticitou poptávky.²⁴

Diskriminace v čase

Diskriminace v čase je další formou cenové diskriminace. Je poměrně rozšířená a svou podstatou blízká diskriminaci třetího stupně. Podstatou je, že v různém čase jsou spotřebitelům, kteří jsou rozděleni do skupin v závislosti na elasticitě jejich poptávky,

²⁴ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 298

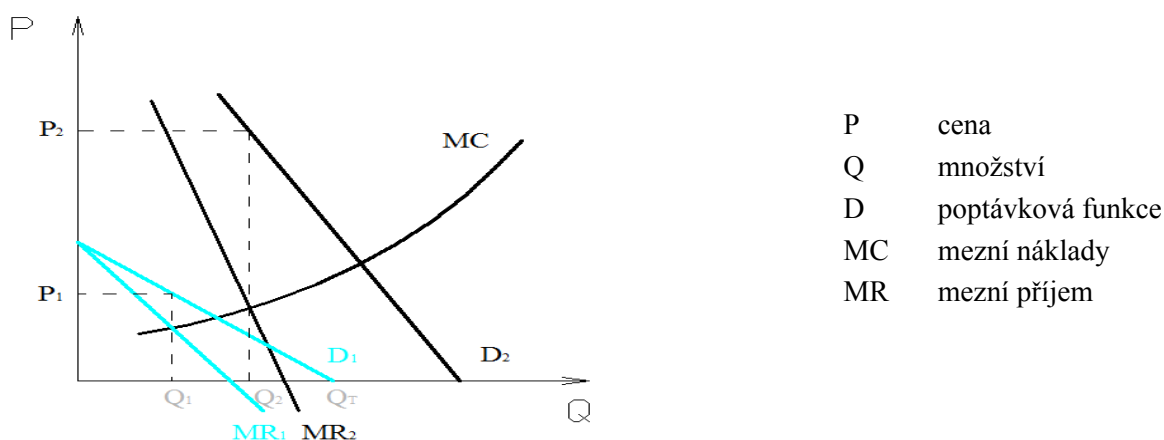
stanoveny různé ceny.

V praxi tuto cenovou diskriminaci nalezneme u technologicky vyspělých výrobků, které jsou uváděny jako novinky na trhu.

Obecněji se jedná o veškerou elektroniku, ale když budu konkrétnější, uvádím jako příklad mobilní telefony.

Na obrázku je znázorněna neelastická poptávka malé skupiny spotřebitelů, která je označena jako D_1 a elastičtější křivku poptávky větší části spotřebitelů jako D_2 .

Obr. 11: Diskriminace v čase



Zdroj: zpracováno dle HOŘEJŠÍ, B., a kol., *Mikroekonomie*

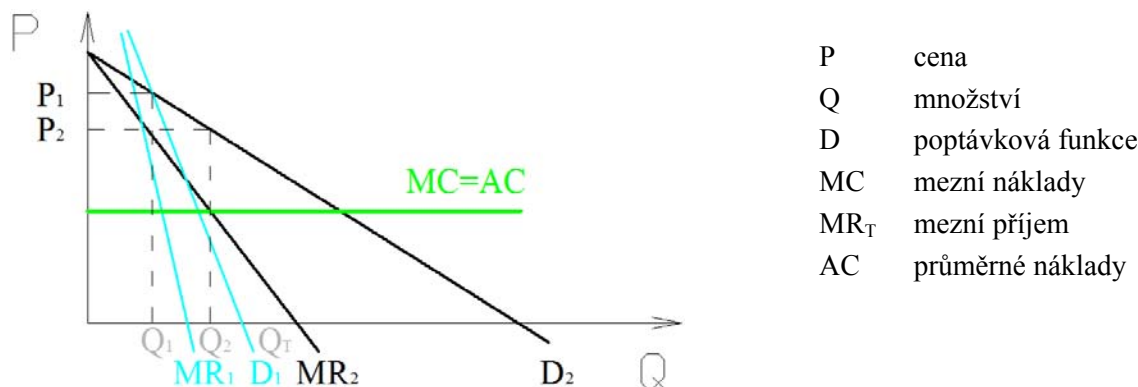
Odlišné křivky poptávky jsou odvozeny z odlišné křivky mezních příjmů, tedy MR_1 , MR_2 . Předpokladem jsou konstantní průměrné a mezní náklady. Nejprve firma stanoví vysokou cenu P_1 skupině spotřebitelů s neelastickou poptávkou D_1 a tím ji zbavuje části jejího spotřebitelského přebytku. Po čase firma cenu sníží na P_2 pro větší skupinu spotřebitelů s elastičtější poptávkou D_2 .

Stanovení cen ve špičkách

Stanovení cen ve špičkách je další cenovou diskriminací. Je specifickou formou cenové diskriminace v čase. Rozdílem od cenové diskriminace v čase, kde se mezní náklady MC v průběhu času neměnily. Tak v tomto specifickém případě z důvodu kapacitních omezení v období zvýšené spotřeby vede k růstu mezních nákladů MC , a proto

na rozdíl od cenové diskriminace třetího stupně neplatí následující podmínka $MR_1 = MC = MR_2$.

Obr. 12: Stanovení cen ve špičkách



Zdroj: zpracováno dle HOŘEJŠÍ, B., a kol., *Mikroekonomie*

Z tohoto důvodu je ve „špičkách“ poptávka d_2 velká a méně elastická než mimo „špičku“, kdy je poptávka d_1 menší. Z rovností $MR_2 = MC$, resp. $MR_1 = MC$, odvozuje firma v období „špičky“ větší výstup q_2 a vyšší cenu P_2 než v čase mimo špičku. Tato cenová diskriminace zvyšuje zisk firmy v porovnání s tím, kdyby byla stanovena jedna cena ve „špičce“ i mimo ni. S touto cenovou strategií je možné se setkat ve většině tržních ekonomik v telekomunikačních službách. U nás je výborným příkladem Telefonica O2.

3.4.8. Regulace monopolu

Monopol je chápán jako neefektivní a neschopný dosáhnout alokační efektivity a zároveň je monopolní zisk viděn jako příliš vysoký. Hlavním cílem regulace monopolu je snižovat jeho neefektivnost ztělesněnou v nákladech mrtvé váhy. V zásadě se jedná o regulaci takových podniků, jako jsou podniky zásobující domácnosti plynem nebo elektřinou, dále dopravní podniky. Regulace se zpravidla vztahuje na výši a strukturu cen, na kvalitu služeb a v neposlední řadě na finanční strukturu firem. Regulaci monopolu můžeme označit jako vládní zásah, který se nestará o strukturu průmyslového odvětví, ale soustřeďuje se na chování firmy.

Při regulaci monopolu se nejedná o ochranu spotřebitelů před monopolem ani před kvalitou výrobků. Regulace chrání především výrobce před konkurencí, jelikož stát kontroluje vstup nových firem do odvětví a vyžaduje od nich splnění přísných finančních

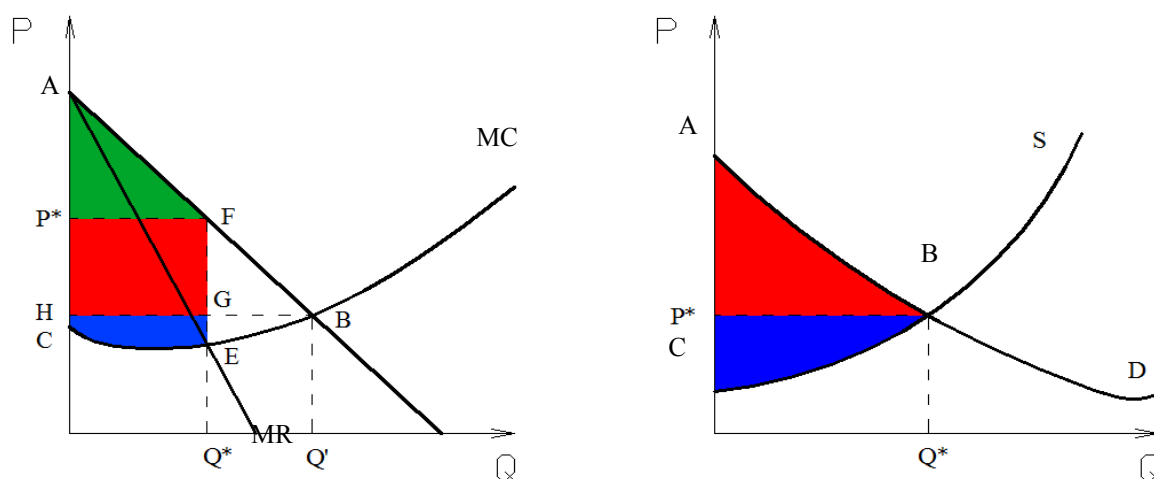
a technických podmínek. Proto se firmy nemusí tolik obávat příchodu nových konkurentů na trh.²⁵ Příkladem může být regionální autobusová doprava.

3.4.9. Alokační efektivnost monopolu

Z dosavadního zkoumání je jasné, že monopol ve srovnání s dokonalou konkurencí stanovuje vyšší cenu a realizuje menší výstup. Je to negativní vliv monopolu, který je často vyjadřován pomocí kategorií přebytku výrobce a přebytku spotřebitele. Pro lepší pochopení, se nejprve zaměřím na alokační efektivnost dokonalé konkurence.²⁶

U dokonalého trhu by byl výstup Q^* a jeho velikost by se odvozovala od rovnosti ceny P a mezních nákladů MC . Společenský přínos, tedy rozdíl mezi celkovou užitečností, plocha ABQ^*O a celkovými náklady, plocha BQ^*OC . Uvedený rozdíl vyjadřuje plocha ABC a v jejím rámci plocha P^*BC vyjadřuje přebytek výrobce a plocha ABP^* přebytek spotřebitele.

Obr. 13: Monopol (vlevo), dokonalá konkurence (vpravo) a alokační efektivnost



FBE ztráta mrtvé váhy (monopol)
 ABP* přebytek spotřebitele
 P*BC přebytek výrobce

Zdroj: zpracováno dle MUSIL, P., *Mikroekonomie středně pokročilý kurz*

²⁵ HOLMAN, R., *Ekonomie*, s. 201

²⁶ SAMULESON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*

Výstup dokonale konkurenčního trhu je odvozen z rovnosti cena P se rovná mezním nákladům MC , z čehož je patrné, že pokračujícím obchodem nelze dosáhnout žádných zlepšení. Nalezneme existenci tzv. Paretovsky optimální alokace zdrojů.

Z grafu monopolu je patrné, že výstup je menší a cena větší než u dokonalé konkurence. Zmenšil se přebytek spotřebitele, plocha AFP^* a zvětšil se přebytek výrobce P^*FEC . Je to tím, že část přebytku spotřebitele přeměnil monopol ve svůj zisk. Tento zisk představuje plocha P^*FGH jako transfer důchodů od spotřebitelů firmě. Přínos z tohoto odvětví pro společnost je dán plochou $AFEC$, ta je na první pohled menší než v grafu nedokonalé konkurence. Z výše uvedeného plyne, že monopol je alokačně neefektivní, tato alokační neefektivnost, plocha FBE , je označována jako ztráta mrtvé váhy a vyplývá z poklesu přínosu pro společnost. U monopolu je výstup odvozen z převisu ceny P nad mezními náklady MC :

$$P > MC$$

Monopol brání dalším směnám, které by vedly ke zlepšení Paretovsky chápané efektivnosti.

Jestliže by monopol uplatňoval některou z forem cenové diskriminace, mohlo by tím dojít ke zmenšení jeho alokační efektivnosti na úkor spotřebitelů, protože část jejich přebytku přeměňuje monopol ve svůj zisk.²⁷

²⁷ HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*, s. 304

4. Analytická část: Analýza monopolu Českých drah a jejich cenové diskriminace

Monopol České dráhy jsem do praktické části bakalářské práce vybrala hned z několika důvodů. Jedním z důvodů je, že vlakem cestuji pravidelně, a proto se s cenovými diskriminacemi u ČD setkávám častěji než s diskriminacemi u jiných monopolů v Česku. Dalším důvodem je, že jsem se nikdy nedokázala zorientovat ve slevách, které ČD poskytují. A posledním nezanedbatelným důvodem je otázka, proč jsou ČD v Česku monopolním provozovatelem osobní železniční dopravy.

4.1. České dráhy

České dráhy, a. s. jsou významným železničním podnikem v Česku. Jsou dominantním dopravcem, respektive provozovatelem železniční dopravy v osobní dopravě. Do června v roce 2008 byly podnikem, který v České republice zaměstnával nejvíce lidí.

Původně byly i významným dopravcem v nákladní dopravě, ale nákladní doprava je od 1. prosince 2007 vyčleněna do nové dceřiné společnosti ČD Cargo. Byly provozovatelem, nikoliv vlastníkem, všech celostátních a většiny regionálních drah, ale tato činnost je od 1. července 2008 vyčleněna do státní organizace. Správa železniční dopravní cesty a samotné řízení dopravy zůstalo i nadále v rukou ČD. Současná akciová společnost ČD vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb, to byla státní organizace České dráhy rozdělena na stejnojmennou akciovou společnost a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

Dne 1. února 2008 se stal generálním ředitelem a předsedou představenstva Ing. Petr Žaluda (*viz Příloha 1*), který tyto dvě funkce zastává do dnes.

Státní organizace České dráhy vznikla 1. ledna 1993 rozdělením Československých státních drah s. o. (ČSD) na České dráhy s. o. a ŽSR (Železnice Slovenskej republiky) podle zákona č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy, a zanikla s koncem roku 2002. Do obchodního rejstříku byly České dráhy s. o. zapsány 25. března 1993, vymazány 7. dubna 2003.²⁸

²⁸ ČESKÉ DRÁHY. In Wikipedie: otevřená encyklopedie[on-line]. St. Petersburg: Wikimedia Foundation, 2001 strana naposledy edit. 2011-11-01. [cit. 2002-09-02]. Dostupný z WWW: http://cs.wikipedia.org/wiki/České_dráhy

4.2. Historie

České dráhy navazují na stošedesátiletou tradici železniční dopravy na území Čech, Moravy a Slezska. Byly založeny jako společnost, která v sobě integrovala podnikání v přepravě osob a zboží a současně podnikala v oblasti provozování železniční dopravní cesty. Rozsah podnikání spočíval v provozování železniční dopravní sítě v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem. Až do konce června 2008 byly největším zaměstnavatelem v zemi, měly více než 65 000 zaměstnanců (stav k roku 2005).

V devadesátých letech 20. století se potýkaly s velkým odlivem cestujících i nákladů, způsobeným špatným stavem tratí i špatným stavem vlaků a v neposlední řadě rozvojem ostatních způsobů přepravy.

4.2.1. Nástupnické organizace

Transformací státní organizace České dráhy vznikly tři nástupnické organizace. Jsou to, Akciová společnost České dráhy, poskytující služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečující provozuschopnost železniční dopravní cesty. Druhá je Státní organizace Správa železniční dopravní cesty, ta hospodaří s majetkem státu. Dále zabezpečuje modernizaci dopravní infrastruktury a poskytuje dopravcům přístup na železniční cestu. Třetí a poslední organizací je Drážní inspekce jako organizační složka určená pro zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

4.2.2. Historie v datech

Nyní zmíním několik historických milníků vývoje Českých drah obsahující nejméně jedno prvenství.

- V roce 1828 byla vybudována první koněspřežná železnice v Evropě (viz Příloha 2). A to na trati České Budějovice – Linec v Rakousku.
- O jedenáct let později, v roce 1839, obdržela železnice v Čechách další prvenství vybudováním první parostrojní železnice na evropském kontinentě, na trase Břeclav – Vídeň.
- Na počátku dvacátého století v roce 1903 byla vybudovaná první normálně rozchodná elektrifikovaná trať.
- V roce 1918 vznikly Československé státní dráhy, označované zkratkou ČSD.
- Po dlouhé odmlce byl v roce 1991 na síti Československých drah zahájen provoz vlaků evropské prestižní sítě EuroCity, označováno zkratkou EC.

- V roce 1993 vznikl na základě zákona nový státní podnik České dráhy, označováno ČD. Stalo se tomu tak po rozpadu Československé federativní republiky.
- Později v tomtéž roce byla zahájena modernizace pátevní sítě tratí neboli železničních koridorů.
- O rok později v roce 1994 byla zahájena doprava kamionů po železnici, označována jako “RoLa“ České dráhy na trati Lovosice – Drážďany.
- 1. ledna 2003 zanikl podnik České dráhy, s. o. a vznik podniků České dráhy a. s. a Správa železniční dopravní cesty.
- O rok později, tedy v roce 2004, proběhla realizace zásadních změn v zájmu efektivnějšího řízení nákladní přepravy.
- V roce 2005 České dráhy, a.s., obhájily své exkluzivní postavení mezi deseti největšími evropskými železničními společnostmi
- V prosinci 2007 vznikla dceřiná společnost Českých drah a. s. s názvem ČD Cargo a. s., do které byla převedena nákladní doprava Českých drah a. s.
- Roku 2008 přešla činnost provozování dráhy na celostátních a regionálních drahách z ČD na SŽDC. Zároveň přechází k SŽDC asi 10 000 zaměstnanců a movitý i nemovitý majetek v hodnotě 12 miliard Kč. Vyplacení náhrady Českým drahám za odebraný majetek vzbudilo nevoli některých konkurenčních dopravců.²⁹

4.3. Cenová diskriminace u Českých drah

Pro navázání na teoretickou část jsem v následující části zpracovala výskyt cenových diskriminací u Českých drah a jednotlivé diskriminace jsem zaměřila a převedla na jeden ze tří stupňů cenových diskriminací. Následně jsem z každého (druhého a třetího) stupně cenové diskriminace vybrala dva druhy jízdenek a analyzovala je.

4.3.1. Cenová diskriminace prvního stupně

Jak bylo zmíněno v teoretické části, tato cenová diskriminace se v praxi nevyskytuje, z toho důvodu ji budeme marně hledat ani u ČD.

²⁹ PILMANN, L., Vědecko technický sborník ČD, Dějiny, současnosti a budoucnost železničního výzkumu [on-line]. Praha: Generální ředitelství Českých drah, 2000. 9 s (PDF). [cit. 2000-02-01]. Dostupný z WWW: < <http://www.cdtrail.cz/VTS/CLANKY/901.pdf> >. ISSN 1214-9047

4.3.2. Cenová diskriminace druhého stupně

Zopakují, že její podstatou je stanovení různých cen za různá kumulativní množství statku. S touto cenovou diskriminací se podle mého úsudku v podniku Českých drah setkáváme poměrně často.

Nejdříve vyjmenuji případy, o kterých soudím, že jsou diskriminací druhého stupně a v následující analýze některé z nich popíši a pokusím se o navržení nediskriminujícího řešení.

Do diskriminace druhého stupně řadím těchto osm druhů a pět poddruhů slev: Zpáteční sleva, Skupinová sleva, SporoTiket, Traťové jízdenky, do Síťových jízdenek ČD řadí: In-gold, In-senior, ČD Net, REGIONet a SONE+, další slevou je Kilometrická banka, eLiška a jako poslední do této skupiny zařadím Bonusy za samoobslužné a bezhotovostní odbavení.

Zpáteční sleva

Aktuální podmínky pro zpáteční slevu jsou platné od 13. 12. 2009. Princip zpáteční, neboli „obousměrné“ jízdenky spočívá v tom, že je určena pro cestu tam i zpět. Tato jízdenka má platnost až do 24.00 hodin druhého dne. Cestou tam je nutné nastoupit v první den platnosti a následná cesta zpět může být kdykoliv v době platnosti jízdenky.

Podmínkami pro poskytnutí zpáteční slevy jsou následující. Můžete cestovat za obvyčejné, ale i za zvláštní jízdné, tím je myšleno děti v 1. a 2. třídě, důchodci a žáci ve 2. třídě a stejně tak i držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P .

- Děti od 10 do 15 let prokazují nárok na zpáteční slevu jakýmkoliv oficiálním průkazem s datem narození
- Žáci prokazují nárok na zpáteční slevu platným žákovským průkazem
- Důchodci prokazují nárok na zpáteční slevu průkazem na slevu ČD, ale cestující starší 70 let mohou nárok prokázat občanským průkazem nebo cestovním pasem.
- Držitele průkazů ZTP nebo ZTP/P prokazují nárok na slevu průkazem ZTP nebo ZTP/P

Příklad zpáteční slevy budu interpretovat na cestě z Broumova do Prahy hl. n., cesta

je dlouhá 211 km a cestovat bude jedna osoba 2. třídou. V tabulce uvádím sedm různých cen podle kombinace další slevy s využitím zpáteční slevy. Výsledky z Tabulky 1 popíši postupně od nejmenší po největší slevu.³⁰

Tabulka 1: Zpáteční sleva

	Zpáteční sleva	Cena v Kč
1.	Jednosměrná jízdenka	264
2.	Zpáteční jízdenka	474
3.	Dítě nebo důchodce	237
4.	ZTP nebo ZTP/P	118
5.	Žák od 15 do 26 let	450
6.	Zákaznická jízdenka	356
7.	Zákaznická jízdenka pro dítě nebo důchodce	178

Zdroj: *Zpracováno dle České dráhy, a.s., 2009; <http://cd.cz>; 2009*

Z tabulky vyčteme to, že jestliže si koupíme Jednosměrnou jízdenku bez jakékoli slevy, zaplatíme dvakrát 264 Kč, tedy celkem 528 Kč. Zpáteční jízdenka nás vyjde na 474 Kč, takže v tomto případě ušetříme 54 Kč. Žák od 15 do 26 let ušetří 78 Kč. Při koupi zákaznické jízdenky ušetříme 172 Kč. Dítě nebo důchodce ušetří 291 Kč, ale když bude mít navíc zákaznické jízdne, ušetří 350 Kč. A nejméně zaplatí držitelé ZTP nebo ZTP/P průkazu a to 118 Kč, ušetří tedy 410 Kč.

Pro jasnější pochopení výše uvedené problematiky, zodpovím dva nejčastější dotazy na Zpáteční slevy.

- Když koupím zpáteční jízdenku na pátek, mohu jet ZPĚT v neděli?

³⁰ České dráhy a.s., Zpáteční sleva [on-line]. Praha: České dráhy, 2009. [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.cz.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy-3596/>>.

Ne. Zpáteční jízdenka platí do 24.00 hod. druhého dne, tedy v tomto případě do půlnoci ze soboty na neděli.

- Koupila jsem si zpáteční jízdenku z Olomouce do Prahy. Nakonec mě ale do Prahy vezla kamarádka autem. Mohu se na tuto jízdenku vrátit zpět z Prahy do Olomouce, když jsem cestu tam neabsolvovala?

Ano. Využití zpáteční jízdenky pro cestu zpět není podmíněno jejím použitím pro cestu tam.

Skupinová sleva

Podmínky skupinové slevy platí od 13. 12. 2009. Skupinovou slevu můžeme využít vlakem na výlet, vlakem poprvé a vlakem s rodinou.

Jestliže cestujete alespoň ve dvojici, tak neplaťte zbytečně za jízdné a kupte si rovnou skupinovou jízdenku, tím získáte slevu pro skupiny.

Výhody skupinové slevy jsou uvedeny v následující tabulce a níže. Z Tabulky 2 vyčteme, že nejvýhodnější je cestovat ve tří nebo více členné skupině. Skupinová sleva se poskytuje maximálně pro 30 osob na jednu jízdenku.

Další výhodou je jednoduché odbavení na jednu společnou jízdenku, vyšší slevy dosáhneme s kombinací se Zpáteční jízdenkou. Skupinová sleva platí pouze ve vlacích 2. třídy.

Tabulka 2: Skupinová sleva

Počet cestujících ve skupině	Skupinová sleva
1. a 2. cestující	25 %
3. a více cestujících, (max. 30 osob)	50 %

Zdroj: Zpracováno dle České dráhy, a.s., 2009; <http://cd.cz>; 2009

Podmínky skupinové slevy jsou následující, sleva se poskytuje pouze ve vlacích 2. třídy při společné jízdě minimálně dvou a maximálně třiceti spolucestujících, pokud skupina přesahuje třicet spolucestujících, musí být vytvořena nová skupina.³¹

Příklad výpočtu ceny za přepravu skupiny:

- první a druhý cestující získá slevu 25 % z obvyčejného jízdného
- třetí a každý další cestující do počtu 30 osob získá slevu 50 % z obvyčejného jízdného
- při zakoupení zpátečního jízdného pro skupinu získá první a druhý cestující slevu 25 % ze zpátečního jízdného, třetí a každý další cestující do počtu 30 osob získá slevu 50 % ze zpátečního jízdného.

Sleva se váže pouze na dodržení minimálního počtu spolucestujících, kteří mají stejnou nástupní a cílovou stanici. Nárok na slevu není nutné prokazovat žádným průkazem. Skupina cestujících je na počkání odbavena skupinovou jízdenkou u pokladní přepážky. O slevu není nutné žádat v předstihu, pokud nepožadujete rezervaci míst.

Zodpovězení možného dotazu na jednu otázku.

- Jak se postupuje, když ve skupině jedou děti nebo důchodci?

U jízdenky na slevu pro skupiny nehraje věk žádnou roli. Sleva je poskytována pouze na základě počtu členů skupiny.

4.3.3. Cenová diskriminace třetího stupně

Podstatou cenové diskriminace třetího stupně je rozdělení spotřebitelů na dvě nebo více skupin a každá skupina má svou vlastní poptávkovou křivku. Tuto cenovou diskriminaci jsem u ČD shledala nejčastěji.

V další analýze cenové diskriminace třetího stupně budu postupovat jako u předchozí diskriminace.

Jako diskriminaci třetího stupně bych označila slev šest a jejich dvě podskupiny:

³¹ České dráhy a.s., Skupinová sleva [on-line]. Praha: České dráhy, 2009. [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.cz.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy-3613/>>.

Zákaznické jízdné-In zákazník (viz Příloha 4), Zvláštní jízdné pro děti, Zvláštní jízdné pro důchodce, Zvláštní jízdné pro držitele průkazů ZTP, ZTP/P, a poslední Zvláštní jízdné pro žáky, kam řadím Žáky do 15 let a Žáky od 15 do 26 let, další sleva nese název Do školy po Středočeském kraji vlakem zdarma.

Síťové jízdenky SONE+

Síťové jízdenky SONE+ v dnešní úpravě platí od 13. 12. 2009.

Z Tabulky 3 je zjevné, že Síťové jízdenky SONE+ jsou určené pro rodinné víkendové výlety po celé republice.

Výhod Síťových jízdenek SONE+ je celá škála. Můžeme s nimi cestovat po celé republice bez omezení vzdálenosti a počtu najetých kilometrů. Jízdenka SONE+ je přenosná. Její platnost je jeden den, tedy v sobotu nebo neděli. Jízdenku SONE+ mohou využít dva dospělí a až tři děti na jednu jízdenku.

Podrobnější podmínky užívání jízdenky SONE+. Na jízdenku SONE+ můžeme v sobotu nebo neděli do 24.00 hodin cestovat kamkoli po republice. Cestovat na ni může až pět spolucestujících, přičemž pouze dva mohou být starší 15 let. To znamená tyto „maximální kombinace“: 2 dospělí + 3 děti, 1 dospělý + 4 děti nebo 5 dětí. A pochopitelně se nemusí jednat pouze o rodinu, žádné příbuzenské vztahy se mezi spolucestujícími se neprokazují.³²

Tabulka 3: Síťové jízdenky

Kategorie jízdenky	Aktivní	Neaktivní
Denní jízda		X
Na výlet	X	
Do školy		X
S rodinou	X	

Zdroj: Zpracováno dle České dráhy, a.s., 2009; <http://cd.cz>; 2009

³² České dráhy a.s., *Zpáteční sleva* [on-line]. Praha: České dráhy, 2009. [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.cz.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy-3636/>>.

SONE+ se prodává ve dvou variantách:

- pro osobní a spěšné vlaky
- pro všechny kategorie vlaků

Dalšími podmínkami jsou, že jízdenka neplatí v 1. třídě a ve vlacích jiných kategorií, než pro které byla zakoupena (v 1. třídě platí pouze s časovým doplatkem pro každého cestujícího). Do vlaků SuperCity je nutné zakoupit místenku pro každého cestujícího. Děti od 10 do 15 let prokazují svůj věk jakýmkoliv oficiálním průkazem s fotografií, který obsahuje jejich fotografii, jméno a datum narození (rodné číslo nebo datum 15. narozenin). Při vystavení jízdenky ve vlaku po nástupu v obsazené stanici (z pohraničního bodu) účtuje průvodčí manipulační přírážku nebo přírážku k jízdnému vždy za 5 cestujících bez ohledu na jejich skutečný počet. Jízdenku SONE+ nelze při jízdě v zahraničí použít ve vlacích vyšší kvality (lze ji použít nejdále do přechodové pohraniční stanice v ČR)

Jízdenky SONE+ můžeme využít i u jiných dopravců v ČR a to obě varianty síťové jízdenky SONE+ vydané Českými drahami platí ve všech vlacích těchto železničních dopravců, například společnost Viamont, a. s..

Jízdenku SONE+ můžeme využít i do ciziny. V příhraničí můžete elektronicky vydanou jízdenku SONE+ navíc použít pro cesty k našim sousedům, kteří leží na druhé straně státních hranic.

Tato nabídka je ideální pro rodinné výlety a cestování s přáteli. S jízdenkou SONE+ můžete poznávat Českou republiku, vypravit se za dobrodružstvím, na návštěvu k přátelům, k tetě nebo babičce, prostě všude tam, kam jedou vlaky ČD. Cesta vlakem má hned několik výhod, nemusíte přemýšlet, kde zaparkovat, netrápí vás náledí ani kolony aut na silnici. A co víc, ušetříte čas, který jinak věnujete řízení auta. To jistě oceníte nejen vy, ale i vaše děti a přátelé.

Příklad využití. Sobotní výlet z Olomouce do Prahy a zpátky Vaši peněženku nezatíží, cestujete-li s jízdenkou SONE+. Např. 2 dospělí a 3 děti do 15 let mohou jet pohodlně vlakem InterCity tam i zpět a celkem zaplatí jen 450 Kč. To je pouze 45 Kč za jednu osobu v jednom směru!

Časté dotazy cestujících s ČD a jejich zodpovězení.

- Cestuji s dětmi. Mohu na jízdenku SONE+ počítat 2 děti jako jednoho dospělého?

Ne. Na jízdenku SONE+ mohou jet současně nejvýše 2 dospělí a 3 děti do 15 let. Žádný další přepočít dětí na dospělé není povolen.

- Může jet na SONE+ jen jeden dospělý nebo jen 2 dospělí a žádné děti?

Ano. Minimální počet cestujících není stanoven. Pouze maximální 2 dospělí a 3 děti do 15 let.

Sít'ové jízdenky REGIONet

Sít'ová jízdenka REGIONet (viz Příloha 5) je ideální řešení pro jednodenní cestování vlakem po celém kraji, v následujícím znění platí od 13. 12. 2009.

Výhodou Sít'ových jízdenek REGIONet je, že můžete cestovat po celém kraji, a to bez omezení počtu najetých kilometrů. Je to přenosná jízdenka, která platí v kterýkoliv den v týdnu.

Co je Sít'ová jízdenka REGIONet? Je to jednodenní sít'ová jízdenka platná ve 2. třídě osobních (Os) a spěšných vlaků (Sp) ČD na železničních tratích jednotlivých krajů České republiky a na určených tratích přilehlých krajů. Jízdenky REGIONet se vydávají samostatně pro každý kraj.

Jízdenky REGIONet lze zakoupit ve dvou následujících variantách:

- pro jednoho cestujícího
- pro skupinu dvou až pěti spolucestujících

Věk cestujících nehraje žádnou roli. V jiných vlacích než osobních a spěšných a v 1. třídě jízdenka REGIONet neplatí. Jízdenku REGIONet lze zakoupit na kterýkoliv den, a to i v předprodeji až 2 měsíce předem.

Příklad užití (viz Příloha 6), jednodenní výlet z Meziměstí do Chlumce nad Cidlinou a zpět, nás s jízdenkou REGIONet vyjde na 150 Kč, cesta tam bude trvat dvě hodiny a ujedeme 120 kilometrů tam, takže 240 kilometrů celkem.

Kdybychom si koupili dvě jednosměrné jízdenky, zaplatíme 266 Kč, takže ušetříme 116 Kč.

ČD poskytují mapy obvodů platnosti jízdenek REGIONet v jednotlivých krajích, jako příklad uvedu Královéhradecký kraj.

Zodpovězení dvou nejčastějších dotazů:

- Cestuji s dětmi. Mohu na jízdenku REGIONet počítat dvě děti jako jednoho dospělého?

Ne. U jízdenky REGIONet záleží na počtu cestujících, nikoliv na jejich věku.

- Platí jízdenka REGIONet jen o víkendu?

Ne. Jízdenku REGIONet si můžete koupit na kterýkoli den s využitím až dvouměsíčního předprodeje.

5. Výsledky a diskuse: Návrh opatření směřující k odstranění případných negativ cenových diskriminací u monopolu

V této praktické části jsem navrhla alternativní, cenově nediskriminující řešení a výhody a nevýhody tohoto návrhu. Alternativní řešení a jeho klady a zápory jsem konstruovala pro čtyři typy vybraných druhů jízdenek, výběr těchto jízdenek je adekvátní k rozsahu práce a četnosti jejich využití. Jízdenky jsem řadila podle stupně cenové diskriminace, první dvě, Zpáteční a Skupinová sleva jsou diskriminacemi druhého stupně a dvě následující, Sone+ a REGIONet jsou diskriminacemi třetího stupně.

5.2. Návrh nediskriminujícího řešení u zpáteční slevy

Podstatou zpáteční slevy je, že dostanete slevu 10% ve srovnání s nákupem dvou jednosměrných jízdenek.

Cenově nediskriminující řešení si představuji tak, že bude stanovena stejná cena, jak pro cestu pouze tam, tak i pro cestu tam i zpět.

Navrhují následující řešení, cenu bych stanovila pouze na základě najetých kilometrů, a kdo by jel tam i zpět v jednom dni, mohl by cestou zpět využít komfortu a cestovat vlakem 1. třídy.

Kladem tohoto návrhu je, že by tohle řešení s radostí přijali cestující druhé třídy, kterým by se naskytla možnost si za cenu jízdenky do třídy druhé vychutnat jízdu v první třídě. Další výhodou je, že by cestující například z Hradce králové do Prahy a zpět mnohem raději podstoupili cestu vlakem do Prahy v druhé třídě a zpět v třídě první, než cestovat přeplněným autobusem, který tuto vzdálenost urazí za kratší čas.

Záporem je, že by byla první třída vlaku přeplněná a cestující, kteří by si koupili jízdenku do první třídy by byli oprávněně nespokojeni a dožadovali se náhrady.

Druhá možnost nediskriminujícího řešení by mohla být následující. Cestující, kteří by v jednom dni cestovali tam i zpět, by dostali poukaz od 50Kč do 300Kč na nákup potravin v kantýně ČD, toto rozmezí poukazů by bylo dáno počtem najetých kilometrů.

Výhoda tohoto řešení spočívá v tom, že by cestujícím poukázka na svačinu určitě udělala radost a této možnosti by rádi využívali, protože by měli pocit, že dostávají něco zadarmo. Dále by ušetřili peníze za nákup potravin na zdlouhavou cestu vlakem.

Nevýhoda spočívá v tom, že by musela být zajištěna výše jmenovaná kantýna na každém nádraží, což není technicky a ani z kapacitních důvodů možné, tohle řešení by

mohlo být reálné, kdyby byl nákup potravin poskytován až ve vlaku, prostřednictvím zaměstnancem ČD, který by vlakem projížděl vozíkem s potravinami, ale z toho nám plyne další problém, tahle možnost je realizovatelná pouze v rychlících, jelikož v motorových regionálních vlacích je projíždění vozíkem z jednoho vagónu do druhého technicky nemožné.

Kladem návrhu je, že by se cestující nemuseli zdržovat s nákupem potravin předtím, než začnou cestovat, protože by si jednoduše nakoupili až ve vlaku.

5.3. Návrh alternativního řešení u skupinové slevy

Podmínkou pro využití skupinové slevy je, že musí cestovat dva až třicet spolucestujících.

Aby nebyla patrná cenová diskriminace druhého stupně, stanovila bych stejnou cenu, jak pro jednoho cestujícího, tak pro celou skupinu spolucestujících.

Cenově nediskriminující řešení by mohlo vypadat takto: skupinka sedmi a více spolucestujících by měla nárok na slevu 75 % na společenskou karetní hru „Krávy“ od Albi nebo nějakou jinou karetní hru. Hru „Krávy“ jsem zvolila z toho důvodu, že je tato hra velice snadná na pochopení, skladná a zábavná. Samozřejmě by cestující neměli nárok pouze na tuto jednu hru, sleva by platila na jakoukoliv hru, jejíž cena by činila maximálně 300Kč. Tuto a jinou hru by měli cestující možnost si zakoupit na místě výdeje jízdenek, ale z kapacitních důvodů pouze na vybraných nádraží ČD.

Klad tohoto řešení spočívá v tom, že ti z nás, jenž mají hry v oblíbenosti, budou spokojeni, že si novou hru budou moci koupit za velice výhodnou cenu. Další výhodou je, že si skupinka spolucestujících bude moci hrou ukrátit dlouhou cestu.

Zápor návrhu vidím v tom, že ne každý z nás si rád hraje a jsou mezi námi pragmatičtější, kteří si raději koupí levnější, cenově diskriminující jízdenku. Další nevýhodou je, že zájem o slevu na hru může mít každý ze spolucestujících, ale nárok na ni má pouze jeden z nich. A poslední technický nedostatek alternativního návrhu je takový, že by na některých vybraných místech, kde by měla být hra k dispozici, byla vyprodána a spolucestující by si ji nemohli koupit.

5.4. Návrh cenově nediskriminujícího řešení u jízdenky SONE+

Cestovat na ni může až pět spolucestujících, přičemž pouze dva mohou být starší 15 let. To znamená tyto „maximální kombinace“: 2 dospělí + 3 děti, 1 dospělý + 4 děti

nebo 5 dětí

Z výše uvedeného usuzuji, že Sít'ové jízdenky SONE+ jsou určeny pro rodiny, ale především pro děti. Podle mého názoru diskriminují a neposkytují stejné podmínky pro skupinku dospělých nebo například studentů.

První možnost řešení by mohla být taková, že bych nadále zvýhodňovala děti a jejich rodiny, ale např. tím, že by měl při nákupu jízdenky každý cestující možnost vzít si omalovánku nebo nějakou jinou drobnost určenou výhradně pro děti.

Toto cenově nediskriminující řešení s sebou nese klady i zápory. Kladem je, že návrh řešení není cenově diskriminující a především to, že ti nejmenší by měli z dárečku radost. Omalovánka nebo jednoduchá křížovka by děti ve vlaku zaměstnala a cesta by jim rychleji utíkala a neměly by tolik času na zlobení.

Jako zápor uvádím, že omalovánky by si brali i lidé, kteří by je neměli pro účel omalovávání, ale jenom si je vzali, aby je mohli ve vlaku nebo později na ulici pohodit, a tím přidělovat práci uklízečkám a znečišťovat životní prostředí.

Druhou možností bych opět preferovala děti a zavedla bych něco jako „pohádkový vlak“. V praxi by to vypadalo jako „pohádkový les“, děti by procházely jednotlivé vagóny vlaku nebo oddíly a v každém by na ně čekala nějaká pohádková bytost a soutěž o drobné ceny. Kapacita obsazení vlaku by byla omezena, z důvodu možnosti pohybu ve vlaku a cena by byla pravděpodobně o poznání vyšší, ale pro každého stejná. Tento vlak by nevyjížděl každý víkend ze stejného stanoviště, ale postupně by projížděl celou republikou, aby se s ním mohl postupně svézt každý a především proto, aby nebyl prodělečný. Popřípadě by mohl jezdit do ZOO a zpět, třeba do Dvora Králové nad Labem nebo do Liberce, a to pokaždé z jiné obce.

Výhodou je, že toto řešení je pro děti ideálním způsobem dopravy, děti v „pohádkovém vlaku“ zažijí spoustu legrace a nebudou cestou například do ZOO nebo k babičce zlobit rodiče, protože nebudou znuděné a možná zapomenou, že se jim při cestování dělá špatně.

Nevýhoda spočívá v tom, že o jízdu vlakem by asi nikdo jiný než rodiny s dětmi zájem nejevil a možná by tento návrh nenadchl ani „dnešní“ děti. Další nevýhodou by mohlo být to, že náklady na provoz a údržbu by mohly být vyšší než výnosy.

5.5. Návrh cenově nediskriminujícího řešení u jízdenky REGIONet

Jízdenka REGIONet je jednodenní síťová jízdenka platná ve 2. třídě osobních (Os) a spěšných vlaků (Sp) ČD na železničních tratích jednotlivých krajů.

Kdyby České dráhy cenově nediskriminovaly při koupě Síťové jízdenky REGIONet, musely by zavést stejnou cenu jízdného pro každý kraj bez ohledu na velikost rozlohy vybraného kraje.

Výhoda tohoto řešení spočívá v tom, že by nebyli znevýhodněni cestující v rámci rozlehlejšího kraje, oproti menším krajům, kde jízdenka REGIONet vyjde levněji.

Nevýhodou je pravý opak, proč by měli cestující v rámci menšího kraje platit stejně jako ti, kteří absolvují podstatně delší cestu v kraji rozsáhlejší. Další otázkou je, jestli by cena neměla být stanovena pouze počtem najetých kilometrů. V tomto případě by tohle řešení nediskriminovalo například cestující bydlící na pohraničí dvou krajů, kteří by tuhle diskriminaci neměli možnost využít.

Tohle řešení má výhodu, že cenově nikoho nediskriminuje.

Ale za nevýhodu můžeme považovat, že tato cenová diskriminace je nastavena tak, že spouště cestujícím vyhovuje.

Třetí alternativní řešení by mohlo vypadat takhle, v každém kraji by byla stanovena jednotná cena nezávislá na počtu najetých kilometrů v rámci jednoho kraje a cestující by dostávali poukázku na slevu do regionálních kulturních památek, muzeí, zoologických zahrad a dalších zajímavých míst v rámci kraje. Sleva by spočívala v tom, že jedna vstupenka by byla zdarma, ale druhou by si cestující musel zakoupit.

Za výhodu tohoto řešení bych označila, že se zvýší počet cestujících vlakem, kteří vyrazí na výlet nebo za kulturními památkami, takže i návštěvnost zámků, zahrad a podobně.

Zápor v tomto řešení mohou vidět ti, kteří zámky, hrady a muzea nenavštěvují, tito cestující slevu na vstupy nevyužijí.

6. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat problematiku monopolu, jeho cenových diskriminací a v praktické části tuto problematiku aplikovat na konkrétní monopol, tedy České dráhy a najít alternativní cenově nediskriminující řešení, které by mělo vést k odstranění případných negativ těchto diskriminací.

Pro zdárné splnění tohoto cíle bylo nutné se nejprve seznámit s terminologií monopolu z teoretického hlediska. Jinými slovy bylo nezbytné jednotlivé informace získané z různých zdrojů (literatura, články, internet) roztrždit a logicky kategorizovat. Toto zpracování mi pomohlo pochopit jednotlivé charakteristiky monopolu a tím pádem tak lépe proniknout do jeho problematiky. Protože má práce je zaměřena na monopol z hlediska cenových diskriminací, musela jsem se seznámit i s teorií související s tímto tématem.

Po vypracování tohoto teoretického úvodu byly nabitě vědomosti aplikovány na reálném případě. Pro tento účel jsem si mohla vybrat hned z několika společností, které se na našem trhu objevují. Jmenovitě se jedná například o Českou poštu, či České dráhy. Já jsem zvolila monopol Českých drah.

Při psaní hlavní části práce, zjišťování informací a vlastním průzkumu jsem došla k názoru, že slevy, respektive cenové diskriminace u monopolu České dráhy mnohdy mají své opodstatnění, a že jsou pro dnešní dobu podstatně lepší než mnou navrhované cenově nediskriminující alternativy. K tomuto zjištění mě vede hned několik důvodů, prvním je ten, že např. skupinka spolucestujících (Skupinová sleva) ve většině případech mnohem raději využije slevu na jízdném, než aby si kupovali nějakou hru se slevou. Také si myslím, že cestující mají zažité slevy pro děti, žáky, důchodce, ZTP a další a ve většině případech by tyto slevy neměnili za nějaký drobný dárek nebo poukázku. Na druhou stranu jsem došla k tomu názoru, že České dráhy poskytují zbytečné a nepřehledné množství slev, ve kterém se běžní cestující těžce orientují, a že by slevy měly být spíše zjednodušeny a měl by poklesnout jejich počet, než aby byly cenové diskriminace zrušeny a nahrazeny cenově nediskriminujícími alternativami.

Problematika monopolu Českých drah je stále aktuálnějším tématem a to nejen proto, že od léta 2011 na železničních tratích začnou provozovat osobní železniční dopravu i jiní dopravci jako je například Student agency. Otázkou je, co takhle konkurence a zrušení výsadního postavení Českých drah udělá s cenovými diskriminacemi, zda jejich

množství nadále poroste nebo se jejich množství sníží, nebo jestli konečně povede k dlouhodobě očekávanému snížení cen jízdného a zlepšení dochvilnosti a komfortu v železniční dopravě.

České dráhy provedly 12.12.2010 aktualizace cenových diskriminací tím, že nějaké diskriminace přidaly, jiné upravily a některé naopak zrušily. Přejmenována je například mnou podrobně rozebraná Síťová jízdenka REGIONet, kterou názvem nahrazuje obdobná sleva ČD Net.

Z tohoto usuzuji, že jsem cíl bakalářské práce splnila a došla jsem k zjištění, že cenové diskriminace jsou na českém trhu hojně zastoupeny. Nemusí jít výhradně o monopol, s cenovými diskriminacemi se setkáváme i u jiných forem nedokonalé konkurence, například u oligopolů (jedná se o sjezdové lyžování, mobilní operátory či obchody nabízející členské karty atd.). Spotřebitelé berou některé cenové diskriminace pozitivně, jiné naopak jako negativa a znevýhodnění. Mezi kladně pocíťované diskriminace patří různé slevy pro studenty, důchodce, dále také některé množstevní slevy a slevy za včasný nákup.

7. Seznam použitých zdrojů

Knižní zdroje:

BUCHTA, M., *Mikroekonomie*. 2. Vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2010. 105 s.
ISBN 978-80-7395-291-4.

FRANK, H. R. *Mikroekonomie a chování*. Praha: Svoboda, 1995. ISBN 80-205-0438-9.

HAZLITT, H., *Ekonomie v jedné lekci*. 2. Vyd. Praha: Alfa, 2005. 180 s. ISBN
80-86851-18-4.

HINDLS, R., HOLMAN, R., HRONOVÁ, S. *Ekonomický slovník*. 1. vyd. Praha:
C.H.Beck, 2003. ISBN 80-7179-819-3.

HOLMAN, R., *Ekonomie*. 1. Vyd. Praha: C. H. Beck, 1999. 726 s. ISBN 80-7179-255-1.

HOŘEJŠÍ, B., SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., SOUKUP, J., *Mikroekonomie*.
5. Aktual. Vyd. Praha: Management Press, 2010. 574 s. ISBN 978-80-7261-150-8.

JUREČEK, V., *Mikroekonomie*. 1.vyd. Praha: Grada, 2010. 360 s. ISBN
978-80-247-3259-6.

KLANICOVÁ, D., *Anglicko-český a česko-anglický slovník odborných ekonomických
výrazů*. 1. Vyd. Ostrava: OKD, 1992. ISBN 80-85084-41-4.

KOLEKTIV KET. *Učební texty z MIKROEKONOMIE – 2. část*. 1. vyd. Praha: PEF, ČZU,
2005. ISBN 80-213-1400-1

MANKIW, G.N., *Zásady ekonomie*, 1. Vyd. Praha: Grada Publishing, 1999. 763 s. ISBN
80-7169-891-1.

MUSIL, P., *Mikroekonomie středně pokročilý kurz*, 1. Vyd. Praha: Aleš Čeněk, 2009.
301 s. ISBN 978-80-7380-207-3

ROBINSONOVÁ, J., *Ekonomie nedokonalé konkurence*, s. 1. Vyd. Praha: ISBN.

SAMULESON, P. A., NORDHAUS, W. D., *Ekonomie*. 1. Vyd. Praha: Svoboda, 1991.
1011 s ISBN 80-205-0192-4.

SCHILLER, B.R., *Mikroekonomie*. 1. Vyd. Brno: Computer Press, 2004. 404 s. ISBN 80-251-0109-6.

SEDLÁČEK, T., *Ekonomie dobra a zla*. 1. Vyd. Praha: 65.pole, 2009. 270 s. ISBN 978-80-903944-3-8.

ŠVARCOVÁ, J., *Ekonomie- stručný přehled*. 1. Vyd. Zlín: Ceed, 2009. 303 s. ISBN 978-80-903433-8-2.

Internetové zdroje:

ČESKÉ DRÁHY. In Wikipedie: otevřená encyklopedie[on-line]. St. Petersburg: Wikimedia Foundation, 2001 strana naposledy edit. 2011-11-01. [cit. 2002-09-02]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/České_dráhy>

PILMANN, L., Vědecko technický sborník ČD, Dějiny, současnosti a budoucnost železničního výzkumu [on-line]. Praha: Generální ředitelství Českých drah, 2000. 9 s (PDF). [cit. 1999-02-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdmail.cz/VTS/CLANKY/901.pdf>>. ISSN 1214-9047

ČESKÉ DRÁHY a.s., [on-line]. Praha: České dráhy, 2009. [cit. 2009-12-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.cz.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdenky.php?pg=1>>.

8. Přílohy

Příloha 1: Ing. Petr Žaluda



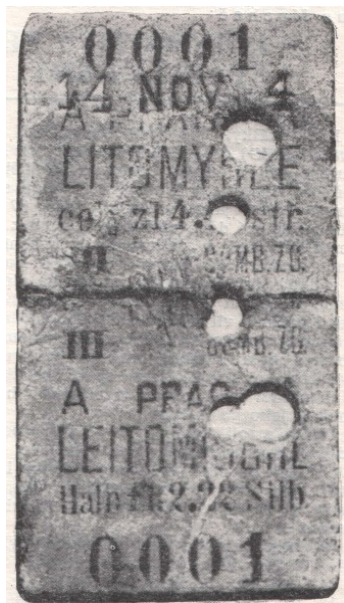
Zdroj: České dráhy, a.s., 2009, <http://cd.cz>, 2009

Příloha 2: První Koněspřežná železnice



Zdroj: České dráhy, a.s., 2009, <http://cd.cz>, 2009

Příloha 3: První tištěná jízdenka z Prahy do Litomyše ze 14.11.1882



Zdroj: České dráhy, a.s., 2009, <http://cd.cz>, 2009

Příloha 4: In-karta



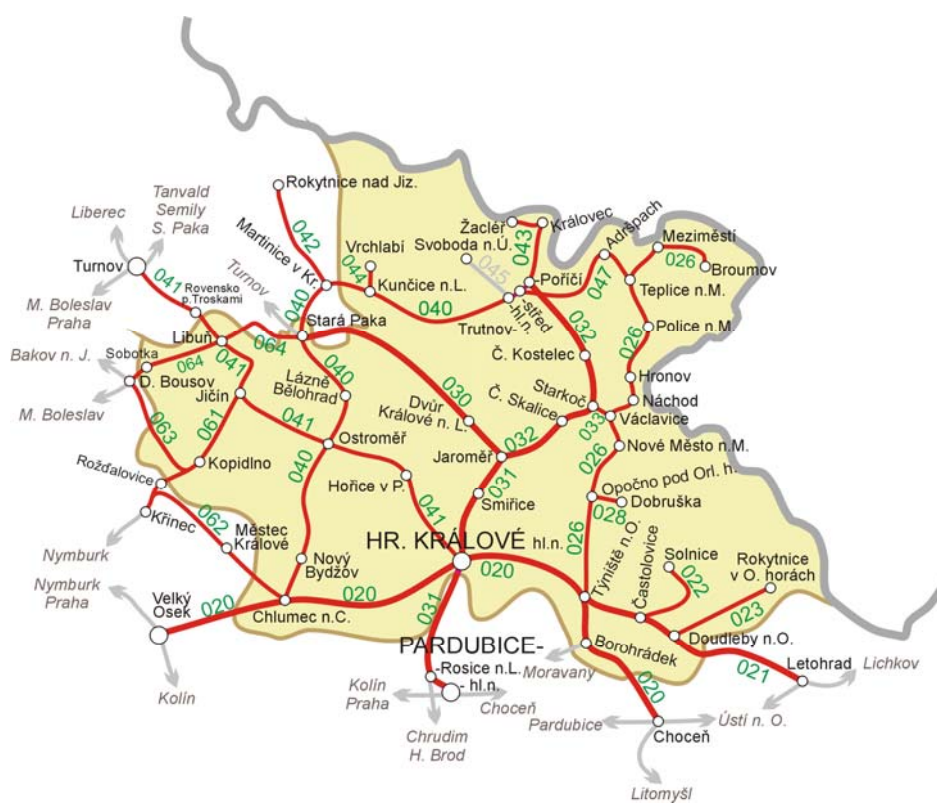
Zdroj: České dráhy, a.s., 2008, <http://cd.cz>, 2008

Příloha 5: Ukázka Síťové jízdenky REGIONet



Zdroj: České dráhy, a.s., 2009, <http://cd.cz>, 2009

Příloha 6: Mapa Královéhradeckého kraje



Zdroj: České dráhy, a.s., 2009, <http://cd.cz>, 2009

Seznam grafů

Obr. 1: Poptávka firmy při dokonalé a nedokonalé konkurenci.....	11
Obr. 2: Přírozený monopol.....	14
Obr. 3: Odvození výstupu, kde monopol maximalizuje zisk.....	16
Obr. 4: Cíle monopolu.....	17
Obr. 5: Monopolní zisk.....	17
Obr. 6: Monopol prokazuje ztrátu.....	18
Obr. 7: Nulový zisk monopolu.....	18
Obr. 8: Diskriminace prvního stupně.....	20
Obr. 9: Cenová diskriminace druhého stupně.....	21
Obr. 10: Cenová diskriminace třetího stupně.....	23
Obr. 11: Diskriminace v čase.....	24
Obr. 12: Stanovení cen ve špičkách.....	25
Obr. 13: Monopol, dokonalá konkurence a alokační efektivnost.....	26

Seznam tabulek

Tabulka 1: Zpáteční sleva.....	32
Tabulka 2: Skupinová sleva.....	33
Tabulka 3: Síťové jízdenky.....	35