

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomických teorií**



**Diplomová práce**

**Teorie firmy:**

**České dráhy jako příklad přirozeného monopolu**

**Lucie Řezníková**

© 2010 ČZU v Praze

### Čestné prohlášení

Tímto prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci Teorie firmy: České dráhy, jako příklad přirozeného monopolu zpracovala 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: 9. 4. 2010*

---

vlastnoruční podpis autora

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu diplomové práce panu doc. Ing. PhDr. Karlu Šrédlovi, CSc. za odborné rady a vedení při jejím zpracování.

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

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

## **Souhrn**

Předmětem diplomové práce je problematika monopolu jako takového a dále bližší zaměření na monopolní realitu v oblasti železniční dopravy v České republice, společnost České dráhy a.s.

Monopol a jeho prvky jsou nedílnou součástí tohoto světa. Z hlediska ekonomické teorie je nutno rozlišit dokonalou a nedokonalou konkurenci, která monopolní problematiku dále vysvětluje. Monopol vzniká z určitých příčin a hospodaření takto postavené firmy má jisté konkrétní důsledky pro společnost. K lepšímu pochopení monopolu vede celá řada dalších otázek jako například jeho regulace, hospodářská soutěž a jiné.

České dráhy jsou naším nejvýznamnějším železničním dopravcem s mnohaletou tradicí. Je třeba objasnit základní charakteristiky společnosti a její cíle, postavení na trhu v rámci konkurence a nahlédnout do jejího hospodaření. V posledních pár letech se udála řada změn, které by měly nasměrovat další vývoj jak této firmy, tak železniční dopravy jako takové. České dráhy mají dlouhou historii, současnost plnou změn a před sebou otevřenou budoucnost.

### **Klíčová slova:**

trh, dokonalá konkurence, nedokonalá konkurence, monopol, regulace, hospodářská soutěž, České dráhy, železnice

## **Summary**

The main subject of this diploma thesis is monopoly. Further, I am focusing on the reality of monopoly in the railway sector in the Czech Republic, the company České dráhy a.s.

The monopoly and its elements are integral parts of the world. From the perspective of economic theory it is necessary to distinguish between perfect and imperfect competition, which further explains the issue of the monopoly. The monopoly arises from certain causes. Economies of monopolistic companies have a specific consequence for the society. To understand the monopoly better there are many other issues to focus on such as regulation, competition and others.

The company České dráhy a.s. is our largest rail carrier with a long tradition. It is necessary to clarify the basic characteristics of the company and its objectives, position in the market and view into its economy. In the past few years, many changes have occurred. These changes should shift forward the further development of the company as well as the development of whole rail transport. The company České dráhy has its own specific history, present full of changes and open future.

### **Key words:**

market, perfect competition, imperfect competition, monopoly, regulation, economic competition, České dráhy, railway

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>CÍL PRÁCE A METODIKA .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>TEORIE MONOPOLU A JEHO POSTAVENÍ NA TRHU .....</b>	<b>8</b>
3.1.	TRH.....	8
3.2.	DOKONALÁ A NEDOKONALÁ KONKURENCE .....	8
3.3.	MONOPOLISTICKÁ KONKURENCE .....	9
3.4.	OLIGOPOL .....	10
3.5.	MONOPOL .....	11
3.5.1.	<i>Charakteristika monopolu .....</i>	<i>11</i>
3.5.2.	<i>Zdroje tržní síly .....</i>	<i>12</i>
3.5.3.	<i>Monopolní síla a tržní moc .....</i>	<i>14</i>
3.5.4.	<i>Přirozený monopol .....</i>	<i>15</i>
3.5.5.	<i>Optimální výstup, stanovení ceny a maximalizace zisku monopolu .....</i>	<i>16</i>
3.5.6.	<i>Křivka nabídky .....</i>	<i>20</i>
3.5.7.	<i>Tvorba cen přírůžkou .....</i>	<i>20</i>
3.5.8.	<i>Alokační efektivnost monopolu .....</i>	<i>21</i>
3.5.9.	<i>Cenová diskriminace .....</i>	<i>22</i>
3.6.	REGULACE A ANTIMONOPOLNÍ POLITIKA .....	27
3.7.	HOSPODÁŘSKÁ SOUTĚŽ .....	32
<b>4.</b>	<b>ČESKÉ DRÁHY – JEJICH ORGANIZACE A EKONOMIKA .....</b>	<b>35</b>
4.1.	HISTORIE .....	35
4.2.	CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI .....	36
4.3.	PROSTŘEDÍ A KONKURENCE .....	47
<b>5.</b>	<b>ANALÝZA HOSPODAŘENÍ ČESKÝCH DRAH .....</b>	<b>50</b>
5.1.	HOSPODÁŘSKÁ SITUACE ČD .....	50
5.2.	FINANČNÍ ANALÝZA .....	57
5.2.1.	<i>Teoretický úvod .....</i>	<i>57</i>
5.2.2.	<i>Horizontální a vertikální analýza .....</i>	<i>59</i>
5.2.3.	<i>Analýza poměrových ukazatelů .....</i>	<i>62</i>
<b>6.</b>	<b>PERSPEKTIVY DALŠÍHO VÝVOJE ČESKÝCH DRAH V RÁMCI EKONOMIKY ČR ...</b>	<b>70</b>
6.1.	PROGRAM VIZE 2012 A OSOBNÍ DOPRAVA .....	70
6.2.	NÁKLADNÍ DOPRAVA .....	72
<b>7.</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>73</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....</b>	<b>75</b>
	<b>SEZNAM LITERATURY .....</b>	<b>76</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ .....</b>	<b>80</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>81</b>
	<b>SEZNAM TABULEK .....</b>	<b>82</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH .....</b>	<b>83</b>

## 1. ÚVOD

Doprava jako taková je spojená s přemísťováním objektů z jednoho místa na druhé, ať už je těmito objekty myšleno cokoliv, mohou to být lidé, věci, ale například i informace. V konečném důsledku umožňuje ekonomické a sociální kontakty mezi vzdálenými lokalitami. Mezi dopravou automobilovou a leteckou má své do značné míry nezastupitelné místo i ta železniční. Předností železniční dopravy je její relativní bezpečnost a především šetrnost k životnímu prostředí. Kromě přepravy osob, kde jí snad nemůže být odepřeno určité charakteristické kouzlo, hraje významnou a v podstatě nenahraditelnou roli při převozu velkých objemů materiálů.

Na území Čech, Moravy a Slezska je železniční doprava spjata s více než stošedesátiletou tradicí, která sahá až do roku 1828, kdy byla datována první koněspřežná železnice v Evropě, vedoucí z Českých Budějovic do rakouského Lince. Následovalo období prvních parních strojů, prvních elektrifikovaných tratí a v roce 1918 vznikly Československé státní dráhy. Po rozpadu Československa v roce 1993 už se hovoří o Českých drahách a přerod v akciovou společnost, v níž stoprocentním vlastníkem akcií je stát, nastal 1. ledna roku 2003.

Od té doby se událo mnohé, nicméně faktem zůstává, že České dráhy nadále zaujímají pozici nejvýznamnějšího železničního dopravce v České republice a jejich důležitost není zanedbatelná ani v evropském měřítku. Železniční síť našeho státu patří v rámci Evropy k těm nejhustějším a na jednoho obyvatele republiky připadá za jeden rok zhruba 17 cest vlakem, což není v ostatních státech až tak běžné. Osobní železniční doprava představuje jednu ze základních činností společnosti a je snahou co nejvíce přiblížit její produkty zákazníkům, nejinak je tomu i oblasti přepravy nákladní. České dráhy se musí snažit jít stále kupředu, aby se jim dařilo prosazovat přednosti železnice oproti výhodám autobusové či automobilové dopravy a do budoucna čelit i možné rostoucí konkurenci železniční, která zatím spíše čeká na svou příležitost. Jistě to není snadný úkol ani pro natolik velkou společnost, kterou České dráhy jsou. Beze sporu půjde o dlouhodobější proces. Je ovšem nutné přijmout výzvy dnešní moderní doby a vyjít hrdě vstříc pokud možno co nejlepším zítřkům.



## 2. CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem této diplomové práce je objasnění a vysvětlení problematiky související s monopolem a jeho působením na trhu. Dále potom charakterizování společnosti České dráhy, která se těší výsadnímu postavení v železniční přepravě v rámci České republiky a bližší prozkoumání její organizace a hospodaření, vyvození patřičných závěrů a nastínění možností budoucího vývoje společnosti v rámci našeho státu.

Počáteční kapitola práce se věnuje teorii monopolního postavení firem na trhu a seznamuje s trhem, s pojmy dokonalá a nedokonalá konkurence a jejími formami a dále se již věnuje monopolu jako takovému. Monopol je zde charakterizován, jsou vysvětleny zdroje jeho tržní síly, kterých je celá řada a blíže je popsán tzv. přirozený monopol a příčiny jeho vzniku. Následně je rozebráno stanovení optimálního výstupu monopolu, maximalizace zisku a v neposlední řadě stanovení a tvorba cen a s tím související cenová diskriminace. Závěrem kapitoly je poskytnut prostor oblasti regulace monopolu, antimonopolní politiky a hospodářské soutěže. Celá kapitola je prostoupena řadou grafů, které názorně ilustrují probíranou tematiku.

Další kapitola se již zaměřuje na České dráhy, jejich historii, vznik a organizaci. Zajímá se o cíle společnosti a o to, jaké služby vlastně zákazníkům nabízí, s čímž úzce souvisí i vyčlenění jednotlivých dceřiných společností, které jsou dále popsány. Pozornost je věnována samozřejmě i prostředí a konkurenci v železniční přepravě v České republice.

Následuje bližší pohled na hospodaření Českých drah, přičemž je naznačena i personální oblast, provozování dopravy jako takové apod. Sledován je výsledek hospodaření za poslední roky, na který navazuje finanční analýza, která je nutně opředená i teorií, na níž navazují výpočty vybraných základních ukazatelů jako např. zadluženosti či likvidity. Pro lepší představu nechybí grafické znázornění některých konkrétnějších údajů.

Poslední kapitola a závěrečná část práce má za úkol určité vyhodnocení zjištěných skutečností a naznačení perspektivy dalšího vývoje a fungování Českých drah do budoucna.

Ke zpracování literární rešerše byly využity informace načerpané ze studia odborné literatury, uvedené v seznamu na konci práce. K vypracování praktické části

pak napomohly největší měrou internetové stránky, zejména stránky Českých drah, ale i jiné internetové zdroje, obsahující aktuálnější informace k probíranému tématu. Velmi důležitým zdrojem informací byla Výroční zpráva skupiny České dráhy za rok 2008, ale i 2007, 2006 a 2005, a dále Statistická ročenka skupiny České dráhy 2008, veškeré tyto dokumenty jsou pravidelně zveřejňovány a tedy i bez problémů dostupné.

Mezi využívané metody patří hlavně metoda deskriptivní, komparativní, metoda analýzy a syntézy a některé metody finanční analýzy.

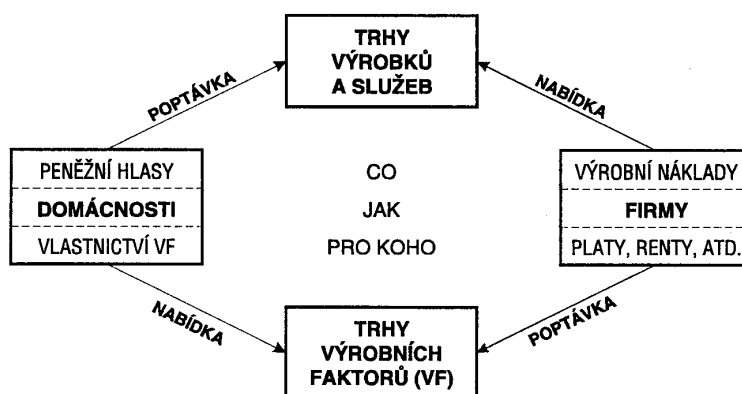
### 3. TEORIE MONOPOLU A JEHO POSTAVENÍ NA TRHU

#### 3.1. Trh

Trh lze zjednodušeně definovat jako ekonomickou oblast, v níž se odehrává výměna činností mezi jednotlivými ekonomickými subjekty prostřednictvím směny zboží. Na tento trh vstupují v podstatě tři skupiny ekonomických subjektů, jimiž jsou domácnosti, firmy a stát. Tok výrobních faktorů, zboží a služeb mezi tržními subjekty znázorňuje Obrázek 1.

Proces střetávání zájmů různých subjektů označujeme jako tržní konkurenci, kterou je možno v zásadě rozdělit na dokonalou a nedokonalou, do níž je dále zařazena i problematika monopolu.

Obrázek 1: Tržní subjekty a tok výrobních faktorů, zboží a služeb



Zdroj: MACÁKOVÁ, L. Mikroekonomie Základní kurz [4]

#### 3.2. Dokonalá a nedokonalá konkurence

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

volného vstupu i výstupu z trhu. V reálném světě existují trhy, které se tomu dokonale konkurenčnímu blíží.

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

Nákladové podmínky a překážky konkurenci jsou hlavními zdroji vzniku tržních nedokonalostí. Pokud existují významné úspory z rozsahu, nalezneme na trhu málo prodávajících. Pod překážkami konkurenci rozumíme právní omezení (patenty, omezení vstupu, cla, kvóty) či diferenciaci produktu.

Nedokonalá konkurence v odvětví existuje vždy, když jednotliví prodávající mají určitý stupeň kontroly nad cenou statku v tomto odvětví. [8] Rozhodování o ceně není pro nedokonalého konkurenta zcela libovolnou záležitostí, neboť jistě není v jeho zájmu odejít z odvětví, má však v tomto směru určitou volnost, která je také závislá na daném odvětví.

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

### **3.3. *Monopolistická konkurence***

Monopolistická konkurence je tržní strukturou s velkým počtem prodávajících, kteří nabízejí diferencované produkty. Počtem prodávajících se tedy podobá konkurenci dokonalé, ovšem produkty nejsou shodné, bývají ale blízkými substituty. Homogenních produktů je málo, jsou to hlavně trhy plodin nebo surovin (například trh pšenice nebo mědi). Většina trhů – zejména trhy zpracovatelského průmyslu a služeb – je heterogenní. Důvodem je to, že se výrobci snaží odlišit od konkurence. [3]

Diferenciace produktů může spočívat v poloze, kvalitě, značce, a podobně, neboť výrobci se stále snaží odlišit své produkty od konkurence. Klíčovým faktorem pro spotřebitele bude však zejména cena. Na trhu se vyskytuje větší počet subjektů a tím pádem může jeden výrobce ovlivnit tržní cenu jen málo, dalším předpokladem

monopolistické konkurence je také dobrá informovanost a jen malé bariéry vstupu a výstupu z odvětví.

### 3.4. *Oligopol*

Výraz oligopol pochází z řečtiny, kde *oligos* = malý a *poleiu* = prodávající. O oligopolu hovoříme v případě několika málo prodávajících a poměrně vysokého stupně vzájemné závislosti při rozhodování o cenách, množství či například kvalitě produktu. V odvětví tedy předpokládáme pouze několik firem, přičemž některé mají významnější podíl na trhu a tím pádem mohou ovlivňovat cenu produkce. Optimální velikost firmy je značná (díky velkému podílu fixních nákladů) a zároveň tržní poptávka je (vzhledem k optimální velikosti firem) relativně malá. Tržní poptávka pak umožňuje ziskovou existenci pouze několika málo firmám – a to i v dlouhém období. [3] Nabízející firma, která ovlivňuje nabídku a poptávku v odvětví, musí počítat kromě reakce poptávajících také s reakcí konkurenčních firem a zároveň musí sama reagovat na volbu nabídky konkurence. Cenová politika takovýchto firem bývá zaměřena spíše na udržení svého podílu na trhu, než aby zde byla patrná výraznější snaha o vytlačení konkurentů z daného trhu. Konkurenční výhoda je dosahována spíše skrz kvalitu a diferenciaci produktů či služeb.

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

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

Druhým typem je pak několik málo prodávajících, avšak s produkty diferencovanými. Tyto produkty se sice liší, ale bývají blízkými substituty, například

vezmeme-li různé značky automobilů. Posledním předpokladem jsou možná omezení (bariéry) vstupu dalších (nových) firem do odvětví.

### **3.5. Monopol**

#### **3.5.1. Charakteristika monopolu**

Řecké *monos* jako jeden a *poleiu* jako prodávající. Monopol je vlastně extrémním případem nedokonalé konkurence a tedy protipólem konkurence dokonalé. Monopol je taková tržní situace, kdy na trh daného produktu dodává jediná firma. Tato firma tedy není vystavena konkurenci jiných firem, které by dodávaly stejný nebo podobný produkt. To však neznamená, že monopolista není vystaven žádné konkurenci. Je vystaven konkurenci substitutů daného statku. Čím vzdálenější jsou tyto substituty, tím větší je tržní síla monopolu. [3]

Model monopolu tedy předpokládá jedinou firmu vyrábějící produkt, ke kterému neexistují blízké substituty. Skutečnost, že monopol je představován jedinou firmou na trhu, bývá zdůrazňována používáním analogických pojmů „čistý monopol“ nebo „absolutní monopol“. Monopolní trh je charakterizován přítomností jediného nabízejícího. Ten může v daném okamžiku rozhodovat o výši ceny nebo o velikosti vyráběného výstupu. [11] Pojmem absolutní monopol není myšlen časově neomezený monopol, ale pouze je zdůrazněna přítomnost jediného výrobce v odvětví.

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

### 3.5.2. Zdroje tržní síly

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

- *Ovládání významných zdrojů*

V tomto případě jsou zdroje, nezbytné pro výrobu, ovládány jednou firmou a další účastník tedy nemá možnost vstoupit na trh. Může se jednat například o vlastnictví nezbytných surovin, vodních zdrojů a podobně. V této souvislosti bývá často uváděným příkladem společnost Alcoa (Aluminium Company of America), která měla v období před druhou světovou válkou pod kontrolou všechny zdroje bauxitu, nezbytného k výrobě hliníku, z tohoto důvodu také byla jediným výrobcem hliníku v USA. Ačkoliv je výhradní vlastnictví klíčového zdroje možným důvodem vzniku monopolu, v praxi vznikají monopoly z tohoto důvodu málokdy. Současné ekonomiky jsou velké a zdroje vlastní mnoho vlastníků. Jelikož se většina zboží stane součástí mezinárodního obchodu, jsou jeho trhy většinou světové. Existuje tedy jen málo příkladů světových firem, které vlastní zdroj, pro který neexistují žádné blízké substituty. [5]

- *Právní omezení*

Jedná se o restriktce, zejména v podobě patentů, ochranných práv autorů a patří sem také cla a kvóty v zahraničním obchodě. Překážka konkurenci v tomto případě vzniká právním omezením, které snižuje počet konkurentů pod takový počet, který by na základě samotných efektivních nákladových struktur přežil. Jako příklad je možno uvést právě patenty, na jejichž základě má firma výhradní právo po určitou dobu na danou technologii, která umožňuje vyrábět určité produkty. Těmito produkty mohou být např. léčiva nebo může jít o používání určitých technologií. Patenty podporují zejména invenční aktivity a velmi prospěšné jsou také pro malé firmy a jednotlivce. Tím jak tyto zákony dávají určitému jedinému výrobcí monopol, vedou pochopitelně k vyšším cenám, než by byly v dokonalé konkurenci. Vyšší ceny však znamenají pro monopolní výrobce vyšší zisk a podněcují je k určitému žádoucímu chování. Farmaceutickým společností je dovoleno stát se monopolem na výrobu a prodej léku, který objevily,

aby byly stimulovány k vědeckému výzkumu. Tyto patentové a copyrightové zákony mají své náklady a přínosy. Prospěch vyplývající z těchto zákonů je spjat se zvýšením motivace k tvůrčí činnosti. [5]

- *Diferenciace produktu*

Nejen právními normami vznikají překážky konkurenci, existují rovněž překážky ekonomické. Zdroje diferenciace produktu mohou být přirozené, příkladem jsou britské vozy s řízením na pravé straně, či rozměrné americké automobily, nehodící se do zemí s úzkými ulicemi a omezenějšími prostory pro parkování, ale i umělé, vytvořené například reklamou. Celková poptávka po autech je potom rozdrobena do mnoha menších diferencovaných trhů a poptávky po takto diferencovaných produktech budou malé, že nebudou schopny unést velký počet firem operujících v nejnižších bodech svých nákladových křivek. Diferenciace tedy vede, podobně jako cla, k vyšší koncentraci a nedokonalejší konkurenci. [8]

- *Státní opatření*

Typickým příkladem jsou státní licence a koncese, udělované pro provozování určitých činností. Tato forma je někdy označována jako administrativní monopol a příkladem může být Česká pošta nebo Státní tiskárna cenin. Nedostatek konkurence nemotivuje monopol ani ke zlepšování služeb, ani k hospodárnosti a podnikavosti. Ani sebevětší státní dohled není schopen dosáhnout toho, čeho dosahuje konkurence. [3] Stát však potřebuje od dané firmy zajistit určité služby či dodávky, které jsou ve veřejném zájmu a právě za to jí poskytne monopol.

- *Úspory z rozsahu*

Tento faktor je v dlouhém období z hlediska vzniku monopolu asi nejvýznamnější. Jestliže existují významné úspory z výroby ve velkém rozsahu, mohou velké firmy jednoduše vyrábět levněji a prodávat za ceny o tolik nižší než malé firmy, že malé firmy nemohou přežít. Existují-li tedy pronikavé úspory z rozsahu, můžeme nalézt málo prodávajících. [8] Jedním z důvodů existence nedokonalé konkurence jsou tedy úspory z rozsahu neboli klesající průměrné náklady. Efektivnost a velikost však nemusí nezbytně jít ruku v ruce. Některé firmy a odvětví mohou být předmětem úspor



z rozsahu, ale další ne. I když jsou úspory z rozsahu přítomny, neexistuje garance, že z nich spotřebitelé budou mít prospěch. [9] Tématika úspor z rozsahu úzce souvisí s přirozeným monopolem, o němž je pojednáno dále.

### 3.5.3. Monopolní síla a tržní moc

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

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

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

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

Dalším důležitým pojmem je tržní moc. Tržní moc znamená stupeň kontroly, kterou má jediná firma nebo malý počet firem nad cenou a výrobními rozhodnutími v odvětví. [8] K jejímu měření lze využít tzv. koncentrační poměr nebo *Herfindahlův index*.

Koncentrační poměr například z osmi firem je procentem celkového výstupu (či hrubého odbytu) odvětví, které připadá na osm největších firem. V případě čistého monopolu by tento poměr činil 100%, naopak při dokonalé konkurenci by se blížil k nule.

Herfindahlův index je součtem čtverců tržních podílů vyjádřených v procentech:

$$H = \sum_{i=1}^n s_i^2 = s_1^2 + s_2^2 \dots,$$

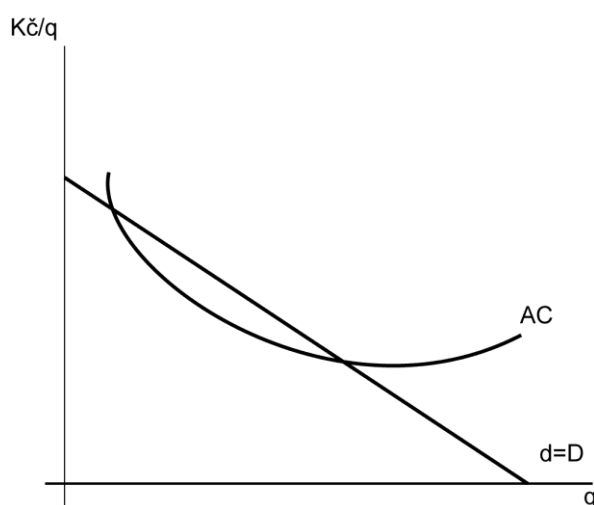
Kde  $s_i$  představuje tržní podíl  $i$ -té firmy v procentech. V odvětví, kde se vyskytuje čistý monopol je tento index roven  $H = 100^2 = 10\,000$ , v dokonalé konkurenci je  $H = 0$ . Tento index bývá někdy používán při zkoumání dopadů fúzí a akvizic.

Moc ovládat tok cen a produktů může mít dalekosáhlé následky na náš ekonomický blahobyť. Změny v cenovém a výrobním toku přímo ovlivňují úroveň a složení výstupu, zaměstnanost a alokaci zdrojů, úroveň a distribuci důchodů a samozřejmě úroveň a strukturu cen. Proto firmy mající značnou tržní sílu ovlivňují všechny dimenze ekonomického blahobytu. [9]

### 3.5.4. Přírozený monopol

Jedním ze zdrojů monopolní síly je skutečnost, že průměrné náklady určité firmy dosahují svého minima při větším výstupu, než žádá tržní poptávka (přičemž cena je vyšší než průměrné náklady, takže firma realizuje zisk). Výrobní technologie, používané relativně velkými firmami, jim umožňuje vyrábět s relativně nízkými náklady. Kdyby danou tržní poptávku zabezpečovalo více firem, křivky jejich individuální poptávky by se posunovaly doleva, což by znamenalo růst průměrných nákladů. Ve snaze snížit průměrné náklady by se firmy snažily zvyšovat objem realizované produkce, snížily by ceny a vítězem takové cenové války by se po určité době stala jedna firma – *monopol*. Příklad, kdy tržní poptávku může uspokojovat svou produkcí jedna firma s nižšími průměrnými náklady, než kdyby bylo v odvětví více menších firem, nazýváme *přírozený monopol* (viz Graf 1). Za přírozený je tento monopol považován proto, že k jeho vzniku vedou „přírozené“ síly konkurence. [11]

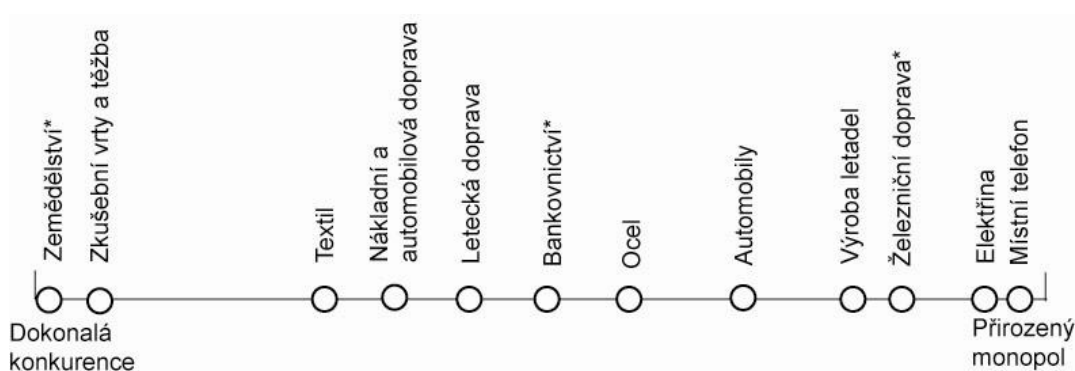
Graf 1: Přírozený monopol



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. *Mikroekonomie* [11]

Přirozený monopol existuje často tehdy, když jsou dodávky zboží či služby vázány na určitou přenosovou síť (např. potrubí, kabelové vedení, koleje). Právě s touto sítí souvisí vysoké fixní náklady (její stavba). Na Obrázku 2 je možné vidět, jaká odvětví mají více či méně sklon ke vzniku přirozeného monopolu, přičemž v odvětvích označených hvězdičkou bývají ceny významně ovlivněny vládní regulací.

Obrázek 2: Stupeň přirozeného monopolu v různých odvětvích



Zdroj: SAMUELSON, P.A., NORDHAUS, W.D. *Ekonomie* [8]

I přes ekonomickou vhodnost mohou být přirozené monopoly zneužity. Otázkou je, zda a do jaké míry efektivnost, kterou tento monopol umožňuje, poskytuje spotřebitelům výhody. Získají pak spotřebitelé nižší ceny, větší výstup či lepší služby?

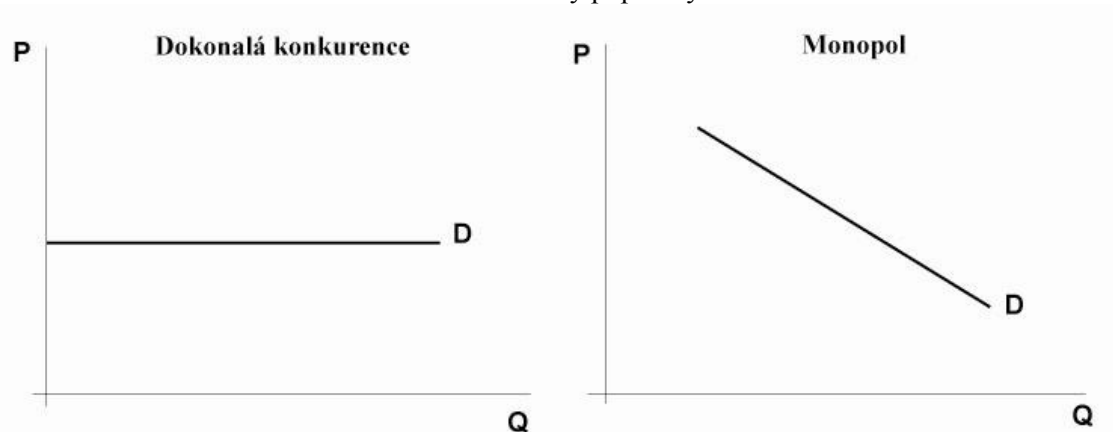
Přirozené monopoly bývají většinou provozovány, případně regulovány státem. Regulace ceny přirozeného monopolu je však v praxi vždy obtížná, protože stát musí zjišťovat skutečné náklady monopolu a monopolům se mnohdy daří tyto náklady nadsazovat, aby docílily vyšší regulovanou cenu. [3]

### 3.5.5. Optimální výstup, stanovení ceny a maximalizace zisku monopolu

V důsledku totožnosti produkce monopolu jako jediného výrobce v odvětví s výstupem celého odvětví je totožná individuální a tržní poptávková křivka. Monopol si může dovolit jakoukoliv kombinaci výstupu a ceny podél křivky poptávky, kterou

považuje za nejziskovější. Jeho činnost je omezena pouze charakterem poptávky po jeho produkci. Vzhledem k nepřítomnosti konkurentů v odvětví je monopol ve svém rozhodování nezávislý. Na rozdíl od dokonalé konkurence, kde je křivka poptávky horizontální, křivka poptávky monopolu je klesající (viz Graf 2), což má pro monopolistu za důsledek, že chce-li prodat větší množství produkce, musí přijmout nižší cenu. Když monopolista zvýší cenu svého zboží, zákazník si ho koupí méně. Jinými slovy, když monopolní výrobce sníží rozsah produkce, kterou prodává, cena jeho zboží se zvýší. Změnou vyrobeného množství (nebo odpovídající změnou ceny) si může monopolista zvolit jakýkoliv bod na křivce poptávky, ale nemůže si zvolit bod mimo křivku poptávky. [5]

Graf 2: Křivky poptávky



Zdroj: MANKIŤ, Gregory N. *Zásady ekonomie* [5]

Na rozdíl od dokonale konkurenční firmy, jejíž rozhodování je v důsledku postavení na trhu omezeno pouze volbou výstupu, při němž bude maximalizovat zisk, je rozhodování monopolu obsažnější: volbou výstupu volí současně i výši ceny. Zatímco dokonale konkurenční firma je cenovým příjemcem, je monopol cenovým tvůrcem. [11]

Monopol při rozhodování o velikosti výstupu, při jehož výrobě maximalizuje zisk, vychází z maximalizace rozdílu mezi celkovými příjmy a celkovými náklady, respektive z rovnosti mezních příjmů s mezními náklady. Mezní příjem firmy se rovná změně celkových příjmů při zvýšení výstupu o jednotku. Mezní příjmy mohou být i záporné a to tehdy, když je cenový efekt ovlivňující příjmy větší, než efekt rozsahu výroby. V takovém případě, když firma vyrobí dodatečnou jednotku výstupu, cena

klesne o tolik, že celkové příjmy firmy klesnou i přesto, že firma prodá více jednotek. [5]

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

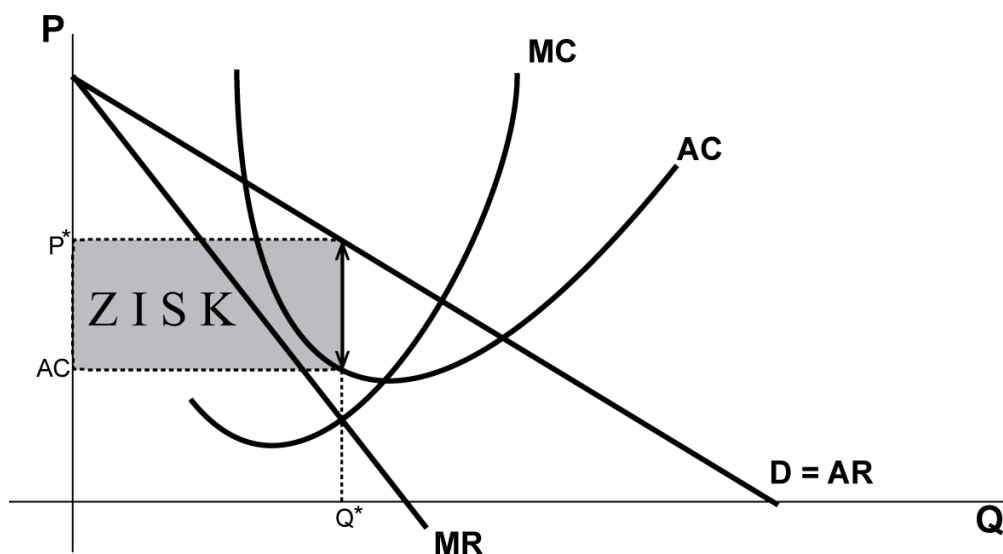
Jaké je optimální množství produkce, tedy množství, při němž bude monopol dosahovat maximálního zisku? Najdeme ho v průsečíku křivek mezních nákladů a mezních příjmů, tedy v bodě  $MC = MR$ .

Co však volba výše ceny? Není pravdivé tvrzení, že monopol v důsledku své ekonomické síly může určit libovolně vysokou cenu své produkce. Úroveň ceny, za kterou bude prodávat optimální výstup, je dána ochotou poptávajících tuto cenu zaplatit. Jinými slovy, monopol musí vzít v úvahu poptávkovou křivku. Cena bude převažovat jak mezní příjmy, tak mezní náklady odpovídající optimálnímu výstupu monopolu. [11]

Optimální množství a optimální cena jsou určeny průsečíkem křivek mezních příjmů a mezních nákladů, výsledná cena však bude z tohoto bodu přenesena na křivku poptávky, která je vyšší než by byla cena přímo v bodě  $MR = MC$ . Průsečík křivek mezního příjmu a mezních nákladů určuje úroveň výstupu pro maximalizaci zisku. Křivka poptávky nám říká, kolik spotřebitelů je ochotných za dané množství výstupu zaplatit. [9]

Výše monopolního zisku je potom dána rozdílem mezi tržní cenou produktu a průměrnými náklady. Co je však z hlediska maximalizace zisku monopolu podstatné, je skutečnost, že maximální zisk není dosahován na úrovni nejnižších průměrných nákladů (viz Graf 3). [2]

Graf 3: Rovnováha na trhu a maximalizace zisku monopolu

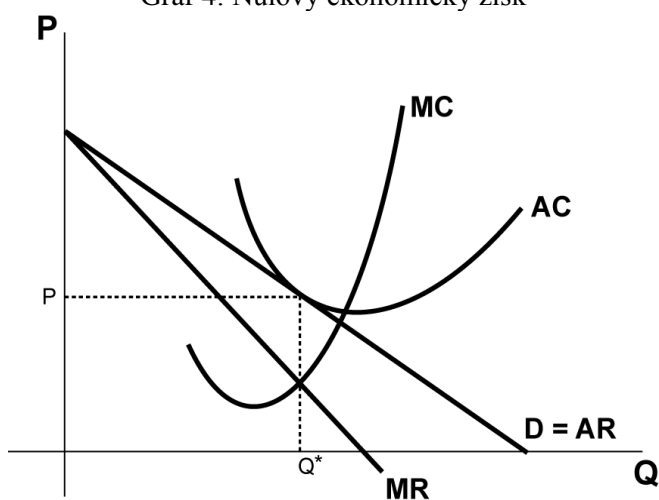


Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. Mikroekonomie [11]

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

Monopolní zisk sám o sobě není nutným důsledkem specifického chování monopolu. Monopol totiž může realizovat i nulový ekonomický zisk nebo ztrátu, jak ukazují níže uvedené grafy (viz Graf 4 a 5).

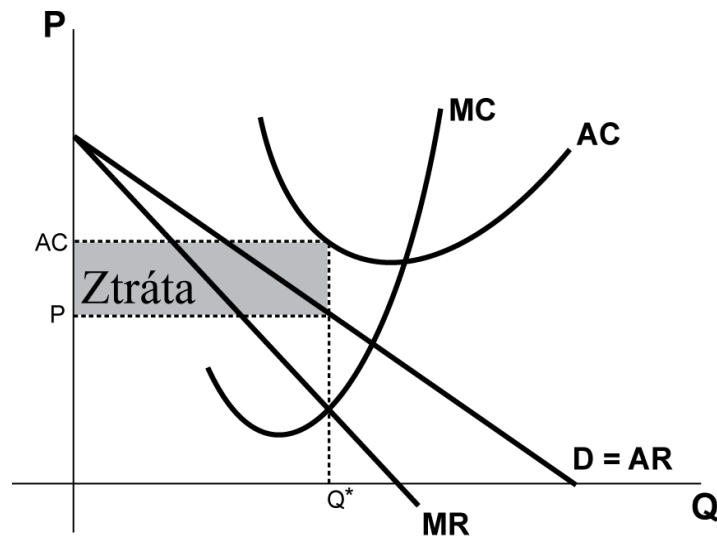
Graf 4: Nulový ekonomický zisk



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. Mikroekonomie [11]

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

Graf 5: Ztráta



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. *Mikroekonomie* [11]

### 3.5.6. Křivka nabídky

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

### 3.5.7. Tvorba cen přírážkou

Pozorování ukazuje, že firmy zřídka kdy zasednou, aby počítaly mezní příjmy a mezní náklady a stanovily podle nich cenu. Většina firem má pouze mlhavou představu o tvaru své poptávkové křivky nebo o cenové elasticitě svých produktů.

Nemohou s naprostou přesností stanovit svou optimální cenu a výstup, nicméně ceny se stanovit musí. [8]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Z této rovnice tedy vyplývá obrácený vztah mezi cenovou přírážkou a elasticitou poptávky po daném statku. [11]

### **3.5.8. Alokační efektivnost monopolu**

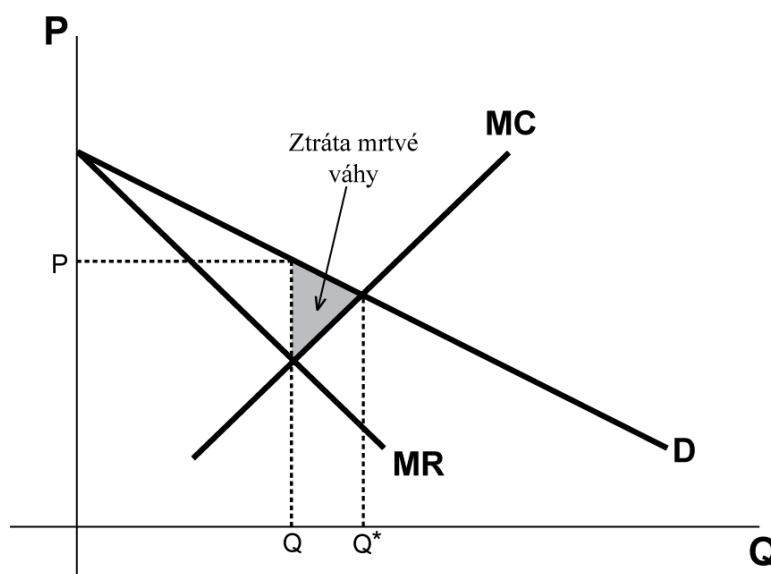
Ve srovnání s dokonalou konkurencí produkuje monopol menší výstup za vyšší cenu. Z hlediska společnosti se tedy při maximalizaci svého zisku chová neefektivně. Tato alokační neefektivnost v podobě poklesu přínosu pro společnost bývá označována jako ztráta (náklady) mrtvé váhy. [11]



Pro společensky efektivní firmu by mělo platit:  $MC = P = MU$ . V případě monopolu se však setkáme se vztahem tímto:  $MC < P = MU$ . Jelikož monopol prodává za cenu vyšší, než jsou jeho mezní náklady, ne všichni spotřebitelé, pro které má statek hodnotu vyšší, než jsou jeho mezní náklady, ho nakupují. [5]

Ztráta mrtvé váhy (viz Graf 6) je znázorněna jako obsah trojúhelníku mezi křivkou poptávky (znázorňující hodnotu statku pro spotřebitele) a křivkou mezních nákladů (znázorňující náklady monopolního zisku). Tento obsah se rovná ztrátě celkového užitku, vzniklé v důsledku monopolních cen.

Graf 6: Ztráta mrtvé váhy



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. *Mikroekonomie* [11]

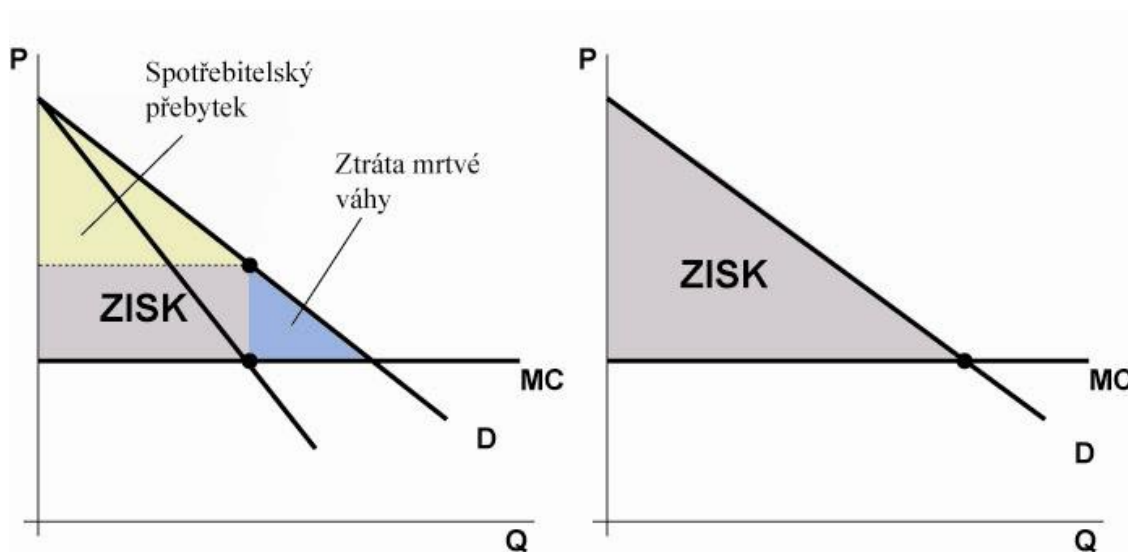
Pokud monopol uplatňuje některou z forem cenové diskriminace, může dojít ke zmenšení jeho alokační neefektivnosti, tj. k omezení nákladů mrtvé váhy. Jistého zlepšení efektivnosti se však v tomto případě dosahuje na úkor spotřebitelů, neboť část jejich přebytku přeměňuje monopol ve svůj zisk. [11]

### 3.5.9. Cenová diskriminace

Díky své monopolní síle je monopol v situaci, kdy si může stanovit cenu svých výrobků. V zásadě jsou dvě možnosti a to, že cena bude pro všechny kupující stejná, anebo možnost druhá, při níž se cena pro různé kategorie kupujících bude lišit. Právě ve

druhém zmiňovaném případě hovoříme o cenové diskriminaci. Cílem této cenové diskriminace je získání přebytku spotřebitele a následně jeho přeměna v dodatečný zisk firmy, jak ukazuje níže uvedený graf. Podstatou cenové diskriminace je stanovení rozdílných cen stejných výrobků, aniž by k tomu vedly nákladové důvody. [8]

Graf 7: Cíl cenové diskriminace



Zdroj: MANKIWI, Gregory N. *Zásady ekonomie* [5]

Obecně rozlišujeme tři druhy cenové diskriminace a to cenovou diskriminaci prvního, druhého a třetího stupně. Všechny tři typy jsou popsány níže a doplněny grafy.

- *Cenová diskriminace prvního stupně*

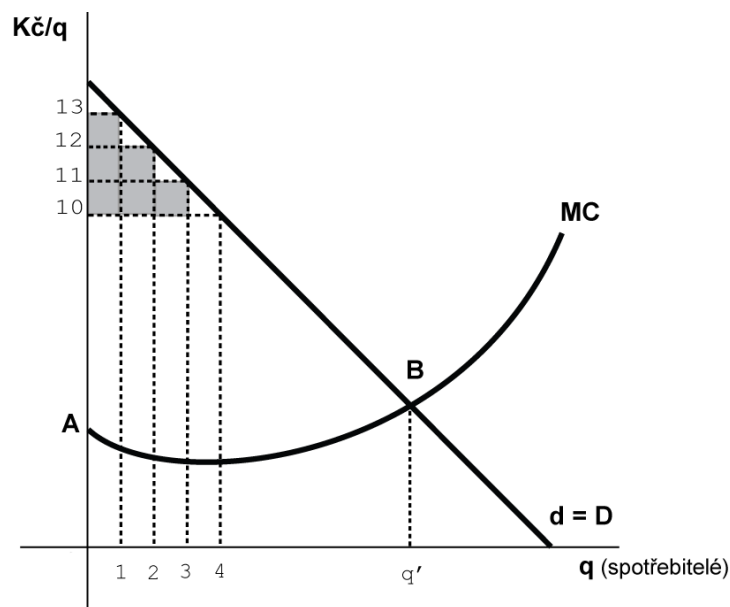
Při cenové diskriminaci prvního stupně neboli dokonalé cenové diskriminaci, je každá jednotka produkce prodána tomu jednotlivci, který si jí nejvíce cení, a to za maximální cenu, kterou je za ni ochoten zaplatit. Z tohoto důvodu se na takovém trhu nevytváří žádný spotřebitelský přebytek – veškerý přebytek připadá producentovi. Výsledkem dokonalé cenové diskriminace je efektivní úroveň produkce. [12] Monopol musí vyrábět na takové produkční úrovni, na které se cena bude rovnat mezním nákladům.

V praxi se s tímto typem cenové diskriminace příliš nesetkáme, protože firma většinou maximální cenu, kterou je každý spotřebitel ochoten za zboží zaplatit nezná

a i kdyby se všech těchto spotřebitelů dotazovala, těžko by dostávala pravdivé odpovědi, neboť jejich zájmem je, aby cena byla co nejnižší.

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

Graf 8: Cenová diskriminace prvního stupně



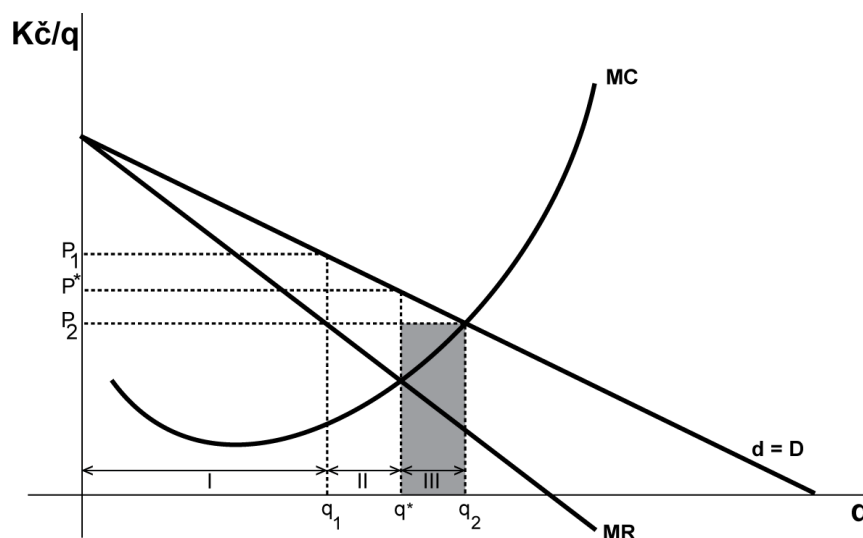
Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. *Mikroekonomie* [11]

- *Cenová diskriminace druhého stupně*

Druhý stupeň cenové diskriminace je znám také jako případ nelineárního oceňování, protože znamená, že cena za jednotku produkce není konstantní, ale záleží na velikosti našeho nákupu. Tato forma cenové diskriminace je běžně používána v oblasti veřejných služeb. Například cena za jednotku elektřiny často záleží na tom, kolik jí spotřebujete. Jinými slovy, při velkých nákupech je někdy k dispozici množstevní diskont. [12]

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

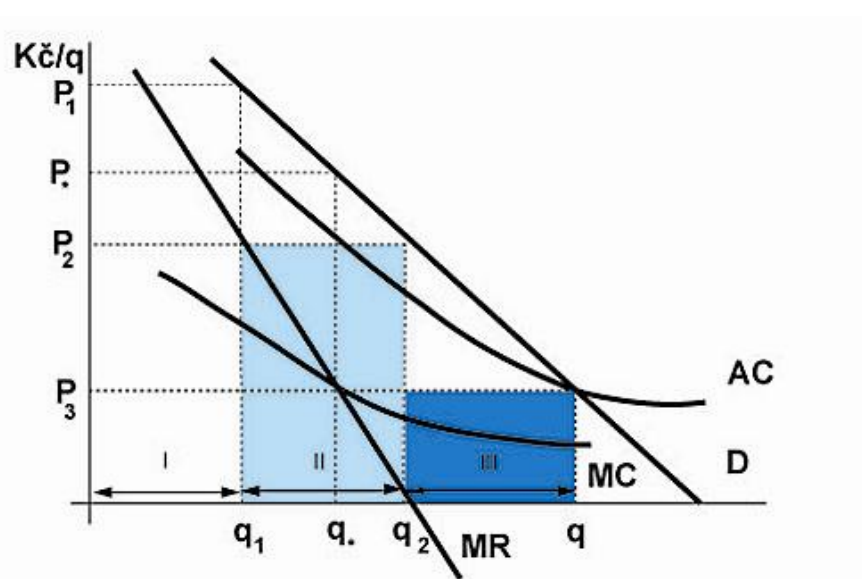
Graf 9: Cenová diskriminace druhého stupně



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. Mikroekonomie [11]

Cenová diskriminace druhého stupně v případě přírodního monopolu, kdy je tržní poptávka zabezpečována s klesajícími mezními i průměrnými náklady, umožňuje realizovat větší objem výstupu se sníženými náklady. V důsledku zvýšení výstupu dosahuje firma větších úspor z rozsahu a její zisk může vzrůst navzdory tomu, že roste i přínos pro spotřebitele. [11] Je tomu tak proto, že současně s poklesem cen jsou realizovány také úspory v důsledku nižších jednotkových nákladů.

Graf 10: Cenová diskriminace druhého stupně u přírodního monopolu



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. Mikroekonomie [11]

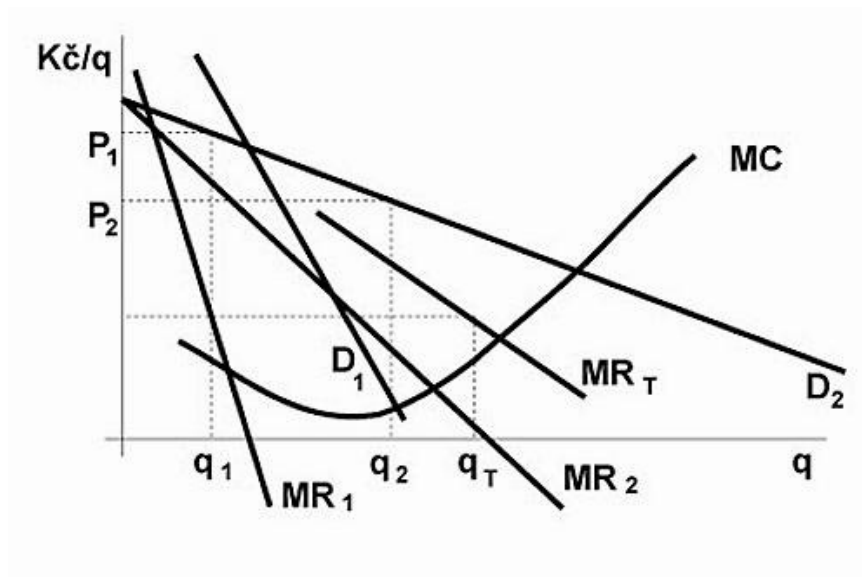
- *Cenová diskriminace třetího stupně*

S cenovou diskriminací třetího stupně se v praxi setkáme nejčastěji. Cenová diskriminace třetího stupně představuje diskriminaci podle spotřebitelů. Její podstatou je rozdělení spotřebitelů na dvě nebo více skupin, z nichž každá má svou vlastní poptávkovou křivku. [11]

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

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

Graf 11: Cenová diskriminace třetího stupně



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. Mikroekonomie [11]

### 3.6. *Regulace a antimonopolní politika*

Čas od času dojde k selhání trhu. Neregulované trhy mohou produkovat nechtěné výstupy, nechtěné metody produkce nebo nespravedlivé rozdělování důchodů. Selhat může ale i vládní intervence. V Schillerově knize Mikroekonomie [9] jsou v této problematice zdůrazněny následující otázky:

- Kdy je vládní regulace nezbytná?
- Jakou formou by měla probíhat?
- Kdy je vhodná deregulace průmyslového odvětví?

Antimonopolní politika a regulace jsou alternativními volbami pro to, jak se vypořádat s tržní silou. Antimonopolní politika se zaměřuje na strukturu trhu a antikonekvenční praktiky. Regulace určuje specifické chování trhu. [9] Regulace spočívá v pravidlech nebo zákonech vlády vydávaných k vyvolání změny nebo ovlivnění aktivit ekonomických podniků. [8]

V podmínkách monopolu nedochází k plnému využití zdrojů, které má společnost k dispozici. Výrobce má výsadní postavení a s ním spojenou schopnost stanovit cenu vyšší než mezní náklady, což vede ke ztrátě efektivnosti. Neefektivnost této tržní struktury je pro společnost nákladem a z tohoto důvodu se zdá být úsilí vlády o jeho snížení racionální. Jak může vláda zredukovat náklady monopolu? Možných způsobů je více, některé jsou efektivní, některé spíše ne.

#### ▪ *Daně*

Zvýšení daní sice snižuje zisky monopolů, ale neprojevuje se přímo ve velikosti vyráběného objemu produkce. Ani snížení daňové zátěže nemusí být silným motivem ve prospěch zvýšení výroby monopolem.[4] Pokud je daň nižší, pravděpodobně monopolistu vytlačí dále od efektivní úrovně výstupu – zvýší cenu a dokonce ještě více sníží výstup. [8]

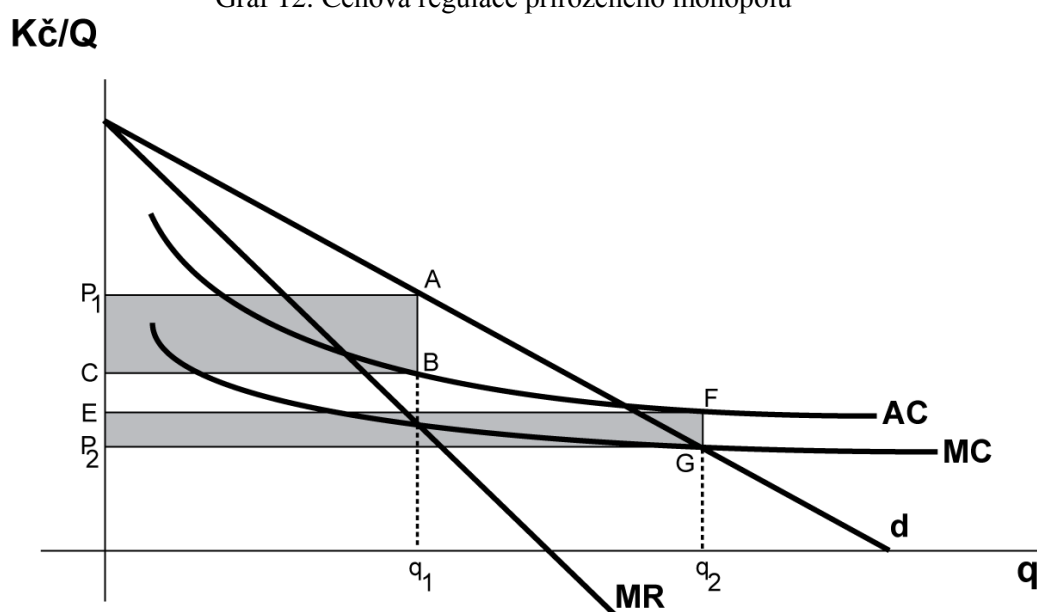
- *Cenové regulace*

Tento způsob napravování neefektivnosti nedokonalé konkurence mezi ekonomy příliš mnoho zastánců nemá. Zásadním problémem cenové regulace je stanovení úrovně regulované ceny. Snahou státu bývá obvykle vyloučení monopolního zisku z ceny. V USA v sedmdesátých letech se ziskové marže velkých korporací v období cenových regulací vskutku snížily. Avšak většina ekonomů se domnívá, že četné deformace a triky podkopaly celkový dopad cenových regulací: V období cenových regulací v sedmdesátých letech jsme byli svědky nedostatku benzínu, když byla jeho cena stanovena příliš nízko, nedostatek se rovněž vynořil u hovězího masa, přírodního plynu a dokonce u nepostradatelných statků, jako je toaletní papír. Uplatňovat v celé ekonomice cenovou regulaci za účelem „přistřížení křídel“ několika monopolistům je totéž jako zničit celou zahradu kvůli několika broukům. [8]

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

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

Graf 12: Cenová regulace přirozeného monopolu



Zdroj: SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. *Mikroekonomie* [11]

- *Státní vlastnictví*

Státní vlastnictví je nástrojem, jehož použití ve větší míře než nástroje dosud zmíněné determinují okolnosti (politický systém, kultura, historie, tradice apod.). [4] Volba mezi regulací a veřejným vlastnictvím může záviset více na historii národa a jeho institucích, než na zřejmé ekonomické výhodě. [8] Jako příklad je možno uvést státní železnice v některých západoevropských státech, které jsou mnohem efektivnější, než soukromé dráhy v USA.

- *Ekonomická regulace*

Ekonomická regulace je představována pravidly nebo zákony, kterými stát ovlivňuje nebo kontroluje činnosti firem. Úředníky zodpovědných institucí zajímá nejen výše cen v regulovaných odvětvích, ale i výše nákladů, velikost výstupu, podmínky vstupu do odvětví apod. Ekonomická regulace se liší od cenové regulace tím, že neurčuje konkrétní ceny konkrétních výrobků, ale spíše stanoví pravidla pro cenovou tvorbu. [4] Tato forma regulace je široce uplatňována ve veřejně prospěšných firmách (kam patří telefon, elektřina, plyn nebo voda) a terciární sféra (doprava, finance, rozhlas a televize).

Tradiční ekonomická regulace má dva hlavní důvody: první je, že ekonomové zdůrazňují význam krocení tržní moci. Druhý důvod je odvozen z teorií veřejné volby a říká, že ti, kdo regulují, jsou „zajatci“ těch, které regulují. [8] Prvním případem je míněno tradiční korigování tržních selhání (poruchy v konkurenci, přirozené monopoly), dalším tradičně uváděným důvodem je, že regulace brání vražedné konkurenci. Podle druhé teorie je pak ekonomická regulace výsledkem vzájemného působení ekonomických zájmů a politických sil v tom daném odvětví. Podléhá-li odvětví regulaci, je obvykle ekonomickým zájmem regulovaných zachovat regulaci i nadále. Regulace chrání výrobce před konkurencí, protože stát kontroluje vstup nových firem na regulovaný trh a vyžaduje od nich splnění přísných technických i finančních podmínek. Firmy se proto nemusí tolik obávat příchodu nových konkurentů. Regulace bývá často spojena s udělováním regionálních či jiných monopolů. V některých případech stát dokonce poskytuje dotace k regulovaným cenám. [3] Ne spotřebitelé, ale výrobci jsou tedy tím, kdo má na regulaci zájem.



V roli nabízejících jsou v případě regulace zákonodárci či úředníci, kteří chtějí získat politickou podporu a udržet si své pozice.

Reálný cíl pro regulaci je zlepšit výsledky trhu, nikoliv dokázat, aby tyto výsledky byly perfektní. V praxi nevolíme mezi nedokonalými trhy a bezchybnou vládní regulací, ale spíše mezi nedokonalými trhy a nedokonalou intervencí. Regulační intervence musí udržovat rovnováhu mezi předpokládanými zlepšeními výsledků na trhu a ekonomickými náklady regulace. [9]

Kromě ekonomické regulace je možné se setkat s tzv. regulací sociální, která se snaží korigovat nejrůznější vedlejší efekty nebo externality, doprovázející ekonomickou aktivitu. Může se jednat o čištění vzduchu a vody, zajištění bezpečnosti jaderných elektráren, automobilů, léků či hraček.

Během posledních dvou desetiletí mnoho ekonomů tvrdilo, že regulační proces ve skutečnosti spíše monopolní moc vytváří, než ji omezuje. [8] Což je zčásti vysvětlováno druhým důvodem regulace, uvedeným o pár řádků výše, částečně pak postřehem o tom, že regulace se rozšířila významně nad rámec problematiky přirozeného monopolu. Tyto poznatky mají za následek deregulační hnutí, ke kterým došlo v určitých oblastech, příkladem jsou americké letecké společnosti zhruba od 70. let či ropné odvětví v letech 80. Deregulaci však často brání politické překážky, neboť regulovaná odvětví si často zabezpečila pozice chráněné před konkurencí a dávají přednost pokračování v pohodlném, regulovaném životě. [8]

- *Antimonopolní politika*

Antimonopolní zákonodárství má své kořeny v 19. století v USA. Tato politika vyrostla ze zákonodárných aktů, jimiž jsou Shermanův zákon (1890) a Claytonův zákon (1914). Shermanovým zákonem americké ministerstvo spravedlnosti zablokovalo pokusy o fúze a akvizice, nucené změny v cenách nebo výstupu, požádalo několik firem, aby prodaly některá svá aktiva, a dokonce poslalo výkonné vedoucí pracovníky za mříže pro „dohodu o omezení obchodu“. Claytonův zákon byl vytvořen za účelem zákonného zakázání chování, které by podporovalo vznik kartelů, neobsaženého v Shermanově zákoně. Základním cílem tohoto zákona bylo zabránění vývoje monopolů. Za tímto účelem zakazoval Claytonův zákon cenovou diskriminaci, výhradní

obchodní dohody, jisté typy fúzí a zaplétání výborů ředitelů mezi konkurenční firmy. [9]

Na rozdíl od regulace, která firmám říká, co mají dělat a jak stanovovat ceny produktů, protimonopolní opatření jsou pasívní, neboť říkají firmám, co nedělat. [8]

Antimonopolní politika je termín, který se používá k popisu programů, které jsou určeny ke kontrole růstu monopolů a k ochraně konkurentů před nežádoucími praktikami monopolních firem. [11] Takovým nežádoucím chováním monopolů může být např. fúze firem (zejména pak ta horizontální). Jsou potlačovány některé tržní struktury (monopoly) a zakazovány určité druhy hospodářského chování (manipulování s cenami).

Zákon zakazuje různé dohody mezi konkurujícími firmami, kterými je fixována cena, omezován výstup nebo jsou rozdělovány trhy, což má za následek zvýšení cen a snížení výstupu. Samuelson a Nordhaus ve své knize Ekonomie [8] uvádějí ještě další formy chování, které bylo díky zákonům omezeno:

- Umělé udržování maloobchodních cen, kdy maloobchodník souhlasí s tím, že neprodá pod či nad cenou, kterou stanoví výrobce.
- Loupeživá tvorba cen, při které firma prodá své statky za méně, než činí výrobní náklady.
- Dohody o vázaném prodeji, kdy firma prodá produkt A, pouze když je koupen i produkt B.
- Cenová diskriminace, při níž je tentýž produkt prodáván různým zákazníkům za různé ceny, aniž by to souviselo s náklady.

Přístup k protimonopolní politice se během jejího vývoje samozřejmě posunul. Pravdou je, že činnost velkých firem není možné zcela odmítat. Rozsah jejich podnikání je často podmíněn technologicky a souvisí s úsporami, které plynou z masové velkovýroby, velké firmy tak mohou uspokojit levněji více zákazníků. Je též skutečností, že velké firmy vynakládají větší prostředky na výzkum než malé a střední firmy a jejich zisky jsou rozhodujícím zdrojem daně z příjmu právnických osob. [11]

### 3.7. *Hospodářská soutěž*

Hospodářská soutěž je soupeření fyzických a právnických osob v hospodářské oblasti s cílem dosáhnout hospodářského prospěchu. Soutěžitelé mají právo svou soutěžní činnost svobodně rozvíjet a k hospodářské soutěži se sdružovat. Účastníci hospodářské soutěže jsou povinni dbát právně závazných pravidel hospodářské soutěže a nesmějí účast v soutěži zneužívat. Jednání soutěžitelů nesmí být v rozporu s dobrými mravy soutěže a nesmí přivodit (ani být způsobilé přivodit) újmu jiným soutěžitelům nebo spotřebitelům – pak by šlo o nekalé soutěžní jednání a nedovolené omezování hospodářské soutěže. [6] Účastníci hospodářské soutěže musí dodržovat dobré mravy. Podstatnou roli hraje rovnost hospodářských příležitostí.

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

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

Nedovolené omezování hospodářské soutěže je upraveno zvláštním zákonem a to zákonem o ochraně hospodářské soutěže. Účelem zákona je ochrana hospodářské soutěže, vytváření podmínek pro její další vývoj a proti vzniku a udržování monopolního nebo dominantního postavení právnických a fyzických osob při jejich podnikatelské činnosti – pokud toto monopolní či dominantní postavení znemožňuje nebo omezuje hospodářskou soutěž. [6]

Co máme na mysli jako zneužívání monopolního a dominantního postavení na trhu? Pokud podnikatel získá sám, či v dohodě s jinými podnikateli takové postavení na relevantním trhu, ve kterém není soutěži vystaven vůbec (monopolní postavení) nebo není vystaven soutěži podstatné (dominantní postavení), má povinnost oznámit tento fakt ministerstvu. Dominantní postavení na trhu má ten podnikatel, který dodávkami na

relevantním trhu zajišťuje v období kalendářního roku nejméně 30% dodávek shodného, porovnatelného nebo vzájemně zastupitelného zboží. Monopolní nebo dominantní postavení nesmí být podnikatelem zneužíváno na újmu jiných podnikatelů nebo spotřebitelů, ani na úkor veřejného zájmu. Zneužitím je zejména:

- přímé nebo nepřímé vynucování nepřiměřených podmínek ve smlouvách s jinými účastníky na trhu, zvláště vynucování plnění, jež je v době uzavření smlouvy v nápadném nepoměru k poskytovanému protiplnění,
- vázání souhlasu s uzavřením smlouvy na podmínku, že druhá smluvní strana odebere i další plnění, které s požadovaným předmětem smlouvy věcně ani podle obchodních zvyklostí nesouvisí,
- uplatňování rozdílných podmínek při shodném či srovnatelném plnění vůči jednotlivým účastníkům trhu, jimiž jsou tito účastníci v hospodářské soutěži znevýhodňováni,
- zastavení či omezení výroby, odbytu, nebo technického vývoje zboží za účelem získání neoprávněného hospodářského prospěchu na úkor kupujících. [6]

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

Všechna tato témata mohou být svým způsobem kontroverzní, zejména pak to poslední zmiňované. Dominantní firma na trhu vede k potlačení konkurence a své postavení může zneužít ke zvyšování cen? Pokud je trh otevřený, pak i tato firma musí čelit konkurenci a to jak stávající, tak potenciální, její postavení se tedy nezdá vždy až tolik stálé. Vlády kontrolují fúze firem (u nás je schvaluje Úřad pro ochranu hospodářské soutěže), což ale může vést k omezení konkurence. Fúze jsou reakcí na ekonomickou „globalizaci“ Stále volnější a rychlejší pohyby zboží a kapitálu vytvářejí větší konkurenci, ve které mohou obstát jen efektivní firmy. Jsou cestou k hledání optimální velikosti firmy v době, kdy se trhy zvětšují a kdy nové informační technologie umožňují efektivně řídit mnohem větší útvary než dříve. [3] Posouzení, zda má firma na trhu dominantní postavení, vyjadřuje Úřad pro ochranu hospodářské soutěže podle jejího podílu na relevantním trhu. Otázkou však je, co vlastně bude za

relevantní trh považováno, je to trh domácí? V případě že je země otevřena mezinárodnímu obchodu, může to být trh evropský či dokonce světový.

Konkurence vede k tomu, že úspěšné firmy vytlačují z trhu neúspěšné konkurenty a tím získávají velký tržní podíl, otevřenost trhů ale nikomu nezaručí dominantní postavení navěky. Pokud firma dosáhla vysokého podílu na trhu úspěšnými inovacemi, snižováním nákladů a snižováním cen, svědčí to o tom, že na trhu vládne zdravá konkurence, která je ku prospěchu spotřebitelů. [3]

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

## **4. ČESKÉ DRÁHY – JEJICH ORGANIZACE A EKONOMIKA**

### **4.1. Historie**

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

- 1828 České Budějovice – Linec, první evropská koněpřežná železnice
- 1839 Vídeň – Břeclav, první evropská parostrojní železnice
- 1903 první evropská normálněrozchodná elektrifikovaná trať
- 1918 vznik Československých státních drah (ČSD)
- 1991 na síti ČSD zahájen provoz vlaků EuroCity
- 1993 vznik Českých drah (ČD) po rozpadu ČSFR
- 1994 zahájena doprava kamiónů po železnici, Lovosice – Drážďany
- 2003 vznik společnosti České dráhy a.s.
- 2004 realizace podstatných změn v zájmu efektivnějšího řízení nákladní přepravy
- 2005 obhájení exkluzivního postavení mezi 10 největšími evropskými železničními společnostmi
- 2007 vznik samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s. – jakožto největšího železničního dopravce

## 4.2. Charakteristika společnosti

- *Vznik a organizace společnosti*

Obrázek 3: Logo společnosti České dráhy, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Vznik akciové společnosti České dráhy se datuje na 1. leden roku 2003, kdy se stala nástupnickou společností státní organizace České dráhy. Byla založena jako společnost integrující v sobě činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží spolu s podnikáním v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah vlastněných státem. [20]

Díky transformaci vznikly tohoto data tři nástupnické organizace:

- Akciová společnost České dráhy poskytující služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečující provozuschopnost železniční dopravní cesty, přičemž nákladní doprava se později vyčlenila do samostatné dceřiné společnosti.
- Správa železniční dopravní cesty, jakožto státní organizace, která hospodaří s majetkem státu a mimo jiné poskytuje železničním dopravcům přístup na dopravní cestu a stará se o modernizaci dopravní infrastruktury.
- Drážní inspekce, která je složkou zjišťující příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí.

Založení Českých drah, a.s. proběhlo v souladu se zákonem č. 77 / 2002 Sb. Sídlo společnosti se nachází na Praze 1, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12. Stoprocentním vlastníkem akcií společnosti je stát.

Organizační struktura Českých drah, a.s. je tvořena řídicími orgány a organizačními složkami. Řídicími orgány jsou představenstvo, dozorčí rada a řídicí výbor. Organizační složky tvoří generální ředitelství, odštěpné závody, organizační jednotky a výkonné jednotky.

Představenstvo má 6 členů, kteří jsou voleni a odvoláváni dozorčí radou a rozhoduje o veškerých záležitostech akciové společnosti, nejsou-li stanovami či zákonem č. 77 / 2002 Sb. vyhrazeny do působnosti dozorčí rady. Zabývá se operativním řízením a obchodním vedením společnosti, včetně řádného vedení účetnictví. Mimo jiné také schvaluje po projednání s odborovými organizacemi volební řád, stanovující způsob a podmínky volby členů dozorčí rady volených zaměstnanci společnosti a rozhoduje o nakládání s majetkem. Zasedání představenstva se koná minimálně jednou za tři měsíce, případně pak podle potřeby.

V dozorčí radě působí 9 členů, z nichž 2/3 volí valná hromada a 1/3 zaměstnanci a funkční období je pětileté a zasedá nejméně čtyřikrát ročně. Jejím hlavním úkolem je přezkoumávání zprávy o podnikatelské činnosti Českých drah a kontrolování hospodaření společnosti, schvalování podnikatelského plánu včetně podnikatelské strategie a udělování souhlasu k nakládání s vybraným majetkem.

Prostřednictvím řídicího výboru vykonává akcionář, tedy stát, svá práva. Je tvořen třemi vládou písemně pověřenými zaměstnanci Ministerstva dopravy a po jednom zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj. Řídicí výbor se schází alespoň dvakrát do roka a rozhoduje o otázkách, které jsou mu svěřeny zákonem či stanovami.

Generální ředitelství je vrcholovou organizační složkou Českých drah, a.s., která zajišťuje realizaci rozhodnutí řídicích orgánů a integritu řízení všech organizačních složek Českých drah, a.s. [20]

Odštěpnými závody jsou organizační složky ČD, které jsou zapisovány do obchodního rejstříku, jedná se o Železniční zdravotnictví, odštěpný závod, který zajišťuje vyhrazené činnosti, týkající se zdravotní péče.

Organizační jednotky s vymezenou územní působností zajišťují průřezové činnosti, které nejsou zajišťovány odštěpnými závody a činnosti související s provozováním železniční dopravy a přepravy. Patří sem zásobovací centrum,



odúčtovna přepravních tržeb, vlakový doprovod osobní dopavy, regionální správa majetku, krajské centrum osobní dopavy a regionální centra provozu.

Kompletní schéma organizační struktury Českých drah je k nahlédnutí jako Příloha č. 1, této práce.

- *Cíle společnosti a základní nabízené služby*

Společnost České dráhy, a.s. můžeme zařadit mezi největší firmy v České republice. Je významným podnikem nejen pro naši republiku, ale také pro mezinárodní železniční dopravu, nechybí členství v důležitých evropských a světových institucích, jako jsou Mezinárodní unie železnic, Společenství evropských železnic nebo Mezinárodní organizace spolupráce železnic.

České dráhy poskytují veškeré služby související s železniční dopravou. Patří sem regionální, dálková a mezinárodní osobní železniční doprava, komplexní služby dopavy nákladní a to po celé Evropě, služby obsluhy dráhy Správě železniční dopravní cesty, s. o., telematické služby železničním dopravcům a správcům železniční dopavy a v neposlední řadě komplexní opravárenské služby v oblasti železničních kolejových vozidel a v oblasti železniční infrastruktury.

Cílem společnosti je být dopravcem první volby jak pro cestující, tak i pro objednatele a zákazníky nákladní dopavy. Tohoto cíle se společnost snaží dosáhnout plněním následujících bodů:

- orientace na zákazníka a snaha zjednodušit a zpříjemnit používání nabízených služeb;
- investice do obnovy vozového parku, nasazování moderních kolejových vozidel do provozu;
- investice do obnovy nádražních budov, snaha o zpříjemnění cestování na železnici;
- zavádění moderních technologií při prodeji jízdenek a odbavování cestujících;
- dlouhodobé snižování provozních nákladů na jednotku výkonu;
- Program Vize 2012, který byl spuštěn v polovině roku 2009 a klade si za cíl ukončit období nesystémových kroků ve financování osobní

železniční dopravy a získání dodatečných nejméně 4 mld. Kč. Tento program je založen zejména na orientaci na zákazníka, vztahy s objednateli, rozvoji komerčních aktivit, zlepšení provozní efektivity, moderní organizaci a lidských zdrojích.

Každý den vyjede na tratích Českých drah více než 7 000 osobních vlaků různých kategorií, které přepraví okolo půl milionu cestujících. České dráhy spravují přes 2500 stanic a zastávek, které jsou propojeny více jak 9 400 kilometry tratí, z nichž 1/3 je elektrifikovaná.

Základními segmenty osobní dopravy je osobní doprava dálková, dále členěná jednak na vlaky SC (SuperCity), EC (EuroCity) a IC (Intercity), tedy vlaky počítající se do nadstandardu a vlaky Ex a R (standardní) a za druhé osobní doprava regionální, a sice příměstská, regionální případně rychlá regionální. Současným trendem je vytváření regionálních integrovaných dopravních systémů, jakožto alternativy vůči individuálnímu motorismu. Společnost se snaží výrazně orientovat na zákazníka a přizpůsobovat se jeho individuálním potřebám. Nabídka služeb Českých drah je poměrně pestrá a neustále se rozšiřuje. Cestující mají možnost využívat vlaky vyšší kvality, na delší cesty, například do zahraničí, jsou k dispozici lehátkové a lůžkové vozy, u rychlíků a vlaků vyšší třídy se setkáme s jídelními vozy a tedy možností občerstvení, samozřejmostí je přeprava tělesně postižených, dětských kočárků, kol, živých zvířat a v neposlední řadě přeprava zavazadel a možnost jejich úschovy. V posledních letech se stává oblíbenou možností přepravy automobilů nebo půjčovny kol ve vybraných stanicích.

Před rozhodnutím cestovat vlakem se vždy vyplatí prostudovat obchodní nabídky Českých drah a výrazně tak ušetřit finanční prostředky. Nabídka slev jízdného jak ve vnitrostátní, tak v mezinárodní dopravě je poměrně bohatá a vybere si v ní každý, od studentů přes rodiny s dětmi až po seniory. Od těch, kteří jezdí na velké vzdálenosti po ty, co dojíždějí vlakem do práce do nejbližšího většího města. Ve vybraných stanicích jsou budována ČD centra, poskytující komplexní odbavení a případné zabezpečení navazujících služeb v regionu. Téměř každému, kdo občas využívá právě železniční dopravy, se vyplatí pořízení tzv. In-karty, která v sobě skrývá celou řadu výhod a to nejen pro cestování vlakem. Jedná se o zákaznickou kartu Českých drah,

s níž se dá ušetřit na jízdě nejen u nás, ale i v zahraničí a lze jí využít pro čerpání slev u smluvních partnerů ČD, sloužit může i jako elektronická peněženka k bezhotovostní platbě za jízdenky u pokladen, v nových automatech a také přímo u průvodčího ve vlaku. Samozřejmostí jsou již také online služby, jako je rezervace míst, koupě jízdenek či možnost vyhledávání polohy vlaku.

- *Dceřiné společnosti a předměty jejich podnikání*

Skupina České dráhy zastřešuje několik dceřiných společností, zabývajících se nejrůznějšími aktivitami.

### **ČD Cargo, a.s.**

Obrázek 4: Logo společnosti - ČD Cargo, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

ČD Cargo, a.s., která je akciovou společností ze 100 % vlastněnou ČD, a.s. Tato dceřiná společnost vznikla 1. 12. 2007 a hlavním předmětem její činnosti je:

- provozování drážní dopravy,
- provozování dráhy – vlečky,
- provozování celních skladů,
- skladování zboží a manipulace s nákladem,
- silniční motorová doprava nákladní,
- zasilatelství,
- činnosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí,
- zastupování v celním řízení.

ČD Cargo poskytuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, zboží, kontejnerů, mimořádných zásilek i nadměrných nákladů. Nabízena je možnost pronájmu železničních vozů, vlečkových a dalších služeb. V této oblasti jsou k dispozici poradenská střediska, která nabízí zákazníkům kompletní logistické řešení jejich

požadavků. Roční objem přepravy zboží činí přibližně 86 mil. tun, což řadí ČD Cargo do pětice největších železničních dopravců v rámci členských zemí Evropské unie. Společnost má k dispozici více než 900 elektrických či motorových lokomotiv a zákazníci mohou své zboží naložit do asi 25 tisíc vozů různých řad. Právě vozový park je hlavní oblastí, do které je zaměřena investiční činnost.

### **ČD – Telematika, a.s.**

Obrázek 5: Logo společnosti - ČD - Telematika, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Procentuelní podíl ČD, a.s. v této společnosti činí 59,31 %, o zbytek se dělí několik dalších společností. Pohybuje se v následujících oborech podnikání:

- služby telekomunikační infrastruktury,
- telekomunikační služby,
- služby z oblasti informatiky.

ČD – Telematika, a.s. je stabilní a silnou společností, která poskytuje širokou škálu služeb z oblasti telekomunikací a informatiky se smluvně garantovanými parametry. K poskytování služeb jí slouží druhá největší telekomunikační infrastruktura v ČR, centrální úložiště dat, serverové farmy, vývojová, servisní a další specializovaná pracoviště. Služby jsou zajišťovány od vývoje, přes provoz až po desetitisícovou uživatelskou podporu. ČD - Telematika a.s., je členem Asociace provozovatelů veřejných telekomunikačních sítí, Sdružení pro dopravní telematiku a Asociace podniků českého železničního průmyslu. Nejvýznamnějším zákazníkem společnosti jsou České dráhy, a.s. [20]

Společnost zabezpečuje provoz a údržbu rozsáhlé telekomunikační infrastruktury a poskytuje kompletní portfolio hlasových, datových a internetových

služeb, přičemž také garantuje jejich kvalitu. Centrální zákaznický servis, potažmo jeho dohledové centrum funguje 24 hodin denně 365 dnů v roce. Oblast informatiky pak zahrnuje vývoj aplikací a databázových systémů pro provoz osobní a nákladní dopravy.

### **DPOV, a.s.**

Obrázek 6: Logo společnosti - DPOV, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Společnost je členem ACRI - Asociace podniků českého železničního průmyslu a působí v oblasti oprav a modernizací železničních kolejových vozidel (ŽKV). DPOV, a.s. vznikla 1. 1. 2007, ze 100 % patří Českým drahám a jejími činnostmi jsou:

- periodické opravy vyšších stupňů ŽKV,
- opravy částí a konstrukčních celků ŽKV,
- odstraňování násilných poškození ŽKV,
- provádění modernizací a rekonstrukcí ŽKV,
- provádění povrchových úprav ŽKV,
- provádění periodických oprav a prohlídek ŽKV,
- provádění běžných oprav ŽKV,
- podnikání a výkon dalších činností, pokud to souvisí s výše uvedenými činnostmi, které tvoří předmět podnikání akciové společnosti.

### **Traťová strojní společnost, a.s.**

Obrázek 7: Logo společnosti - Traťová strojní společnost, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Dne 1. 1. 2005 byla založena Traťová strojní společnost, a.s., která se podílí na údržbě, modernizaci a výstavbě koridorů a dalších tratí Českých drah, a.s. a je částečně aktivní i v zahraničí. Je také členem ACRI. Obory podnikání jsou uvedené níže:

- provozování a práce traťových strojů,
- pronájem vozů,
- provádění přeprav,
- opravy traťových strojů, revize vozů a technický servis.

### **Výzkumný Ústav Železniční, a.s.**

Obrázek 8: Logo společnosti - Výzkumný Ústav Železniční, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Výzkumný ústav železniční, a.s. patří ze 100 % Českým drahám a byl založen 1. 7. 2005 a zabývá se obory:

- zkušebnictví,
- autorizované činnosti - posuzování shody,
- akreditovaná certifikace výrobků a systémů řízení jakosti,
- expertní činnosti v oblasti železničního systému a drážní dopravy.

Specializace této společnosti spočívá v odborných službách a komplexních řešeních v oblasti posuzování, zkušebnictví a expertní činnosti pro železniční systémy a drážní dopravu. Ve Velimi se nachází Zkušební centrum se dvěma zkušebními železničními okruhy, které patří k významným a evropsky uznávaným zkušebním centrům pro železniční techniku a drážní zařízení. Svou infrastrukturou a technickým vybavením vytváří unikátní kompaktní celek pro realizaci všech druhů jízdních zkoušek kolejových vozidel, zkoušek všech drážních zařízení a dalších experimentálních měření a ověřování. Součástí zkušebního centra je rovněž Dynamický zkušební stav, který je určen k provádění únavových a dynamických zkoušek vozidel a jejich částí včetně

simulací provozních podmínek a provozních stavů vozidel. VUZ je zapojen do řady mezinárodních projektů v oblasti železničního systému a kolejové dopravy. Úzce spolupracuje s předními výrobci, akademickými institucemi i oborovými organizacemi v rámci Evropské unie i mimo ni. [20]

### **Jídelní a lůžkové vozy, a.s.**

Obrázek 9: Logo společnosti - Jídelní a lůžkové vozy, a.s.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Jídelní a lůžkové vozy, a.s. je přidruženou společností ČD, a.s., která zajišťuje ubytovací a stravovací služby v osobní železniční dopravě, dále pak gastronomické a maloobchodní služby a catering.

### **Dopravní vzdělávací institut**

Obrázek 10: Logo společnosti - Dopravní vzdělávací institut



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Založení Dopravního vzdělávacího institutu se datuje k 21. 9. 2005 a společnost je ve 100% vlastnictví Českých drah, a.s. Hlavním úkolem je především podnikové vzdělávání zaměstnanců, ale nabízí i služby zákazníkům mimo prostředí Českých drah, zejména jde o vzdělávání odborníků z oblasti dopravy a to nejen té železniční. Další činností je jazyková příprava a také vzdělávání v oblasti legislativy a nových požadavků v souvislosti s Evropskou unií.

## **ČD Reality, a.s.**

Obrázek 11: Logo společnosti - ČD Reality, a.s



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

ČD Reality, a.s., která vznikla 16. 11. 2004 a Českými drahami, a.s. je vlastněna z 51 %, zbylá procenta patří společnosti PRO-SERV s.r.o. Jejími obory podnikání jsou:

- obnova železničních stanic – projekt „Živá nádraží“,
- oprava, modernizace a nové využití nemovitého majetku.

Cílem založení této společnosti byla především realizace obnovy železničních stanic neboli revitalizace železničních stanic, čímž je myšlena oprava, modernizace a nové využití nemovitého majetku (nádražních budov a okolních pozemků) za účelem zvýšení atraktivity pro cestující a zabezpečení výnosu z tohoto majetku.

## **ČD travel, s.r.o.**

Obrázek 12: Logo společnosti - ČD travel, s.r.o.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

Společnost ČD travel, s.r.o. vznikla 1. 8. 2005 a je z 51,72 % ve vlastnictví ČD, a.s. a ze 48,28 % ve vlastnictví Odborového sdružení železničářů. Jedná se o cestovní kancelář nejen pro zaměstnance Českých drah. Zde je výčet poskytovaných služeb:

- rekreace tuzemské i zahraniční,
- široká nabídka wellness pobytů a pobytů pro seniory (od 55 let),
- zahraniční pobyty s dopravou leteckou, vlakovou, autobusovou i vlastní,



- zájezdy do Řecka, Bulharska, Černé Hory, Chorvatska i na Slovensko,
- poznávací zájezdy do všech koutů Evropy,
- prodej vlakových jízdenek vnitro i po celé Evropě,
- rezervační systém DB kurz německých železnic,
- speciální železniční lůžkové vozy pro skupiny,
- jízdy parním vlakem a narozeninové či podnikové oslavy ve speciálním jídelním voze,
- podniková školení v kvalitních a cenově dostupných zařízeních po celé České i Slovenské republice,
- prodej autobusových jízdenek a letenek,
- poskytování informací o železničních spojích a cenách železničních jízdenek po celé Evropě,
- rezervace a prodej mezinárodních železničních cenin na všechny typy vlaků,
- zajištění autovlaků DB po Evropě (Itálie, Francie aj.) s nástupem v Německu,
- mezinárodní autobusové jízdenky, rezervace míst - prodej on line terminály Student Agency,
- mezinárodní letenky, ubytování, cestovní pojištění, směnářská činnost,
- poskytování zlevněných tarifů a mezinárodních železničních síťových jízdenek,
- víkendové železniční jízdenky Schönes - Wochenende – Tickets.

## **RAILREKLAM, s.r.o.**

Obrázek 13: Logo společnosti - RAILREKLAM, s.r.o.



*Zdroj: České dráhy, a. s – internetové stránky*

RAILREKLAM, s.r.o. patří z 51 % Českým drahám a ze 49 % společnosti TARDUS, s.r.o. a vznikla 10. 8. 1991. Společnost se orientuje na využívání movitého a nemovitého majetku Českých drah k reklamním účelům, umístování reklamních sdělení na jakémkoliv nádraží v republice či do vlakových souprav. Jedná se především o následující reklamní formáty:

- billboardy,
- CLV – City light vitríny,
- blacklighty,
- prismavision
- rámečky ve vlacích,
- reklama na plášti železničních vozových jednotek,
- reklama na železničních mostech.

### **4.3. Prostředí a konkurence**

S železniční dopravní cestou, která je majetkem státu, hospodaří státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Plní tedy funkci vlastníka dráhy a zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. V její moci je přidělování kapacity dopravní cesty a od 1. 7. 2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu. SŽDC, s. o. zajišťuje namísto ČD, a.s. vlastními silami provozuschopnost železniční dráhy celostátní a drah regionálních, organizuje drážní dopravu, na těchto drahách zajišťuje tvorbu jízdního řádu a zajišťuje činnost hasičské záchranné služby, tedy samostatně vykonává některé činnosti tvořící obsah provozování dráhy. Výkon zbylých činností, které jsou obsahem provozování dráhy (obsluha dráhy a organizování drážní

dopravy v mimořádných situacích), včetně příslušných kapacit, byl ponechán nadále u ČD, a.s., které tyto činnosti vykonávají dodavatelsky pro SŽDC, s. o. jako provozovatele dráhy. [18]

Na železniční dopravní cestu je umožněn vstup všem dopravcům, kteří splňují podmínky stanovené zákonem o dráhách. Tyto podmínky jsou pro všechny dopravce stejné a odpovídají evropským standardům. Po splnění podmínek může dojít k uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy mezi dopravcem a SŽDC. Podrobnější informace se dají dohledat v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a v Prohlášení o dráze celostátní a regionální, vydávané SŽDC. Výčet základních podmínek, nutných pro přístup na železniční dopravní cestu je následující:

- zápis v obchodním rejstříku,
- platná licence na provozování drážní dopravy,
- platné osvědčení dopravce,
- pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,
- uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy,
- přidělená kapacita dopravní cesty.

Na síti SŽDC působí, což může být na první pohled pro někoho překvapivé, několik desítek dopravců. Jejich seznam je možno nahlédnout v Příloze 8. Jedná se v naprosté většině o dopravce mající licenci na nákladní dopravu. Pokud jde o dopravu osobní, výčet se již podstatně zužuje.

Monopolní postavení českých drah není zatím nijak výrazně oslabováno konkurencí. Silnější konkurence, jak plyne z výše uvedených řádků, působí pouze v oblasti nákladní dopravy, kde najdeme kromě dominantní dceřiné společnosti Českých drah, ČD Cargo, ještě několik větších přepravních. V přepravě osobní působí konkurenti Českých drah pouze na několika málo regionálních tratích a jejich podíl na trhu je tudíž zanedbatelný. Konkurenti s většími ambicemi, jejichž jména čas od času proběhnou médii, jsou například společnosti Viamont a.s. či Veolia transport a.s., dále se o sobě snažila dávat vědět společnost Student Agency s.r.o., která plánovala nasazení rychlých vlaků na jednu z hlavních tratí v republice, z realizace takovýchto záměrů však zatím vždy sešlo.

Určité plány, které by mohly udat nový směr v železniční dopravě v České republice, zveřejnilo v červenci 2009 Ministerstvo dopravy. Jedná se o otevření dálkové drážní dopravy konkurenci. Ministerstvo by rádo připravilo desetiletý harmonogram a vytvořilo logicky ucelené soubory linek, na které by byla postupně vyhlašována nabídková řízení. Slovy ministra dopravy Gustava Slamečky: „Uvažujeme o každoročním vypisování nabídkového řízení na 5 až 15 % výkonů a to do výše až 75 % objednaného rozsahu výkonů v dálkové dopravě. S vítězným uchazečem bude následně uzavřena dlouhodobá smlouva o závazku veřejné služby, tedy smlouva na dobu 10 až 15 let. Jednou ze základních podmínek při vypisování nabídkových řízení přitom bude požadavek na zásadní zvýšení kvality a komfortu vozového parku. Dostáváme se mezi nejliberálnější státy v Evropě. Systém jsme zvolili tak, aby České dráhy nezlikvidoval, ale musely se transformovat.“ [26]

Podle Ministerstva dopravy tak bude jednotlivým dopravcům umožněna příprava na zpracování provozního konceptu a zajištění finančních prostředků, které jsou nutné pro investice do vozidlového parku. Trh by se otvíral postupně, čímž by byl zajištěn plynulý a nediskriminační přístup. První soukromý dálkový spoj na české železnici byl odhadován zhruba na rok 2012. Podle dostupných informací bude Česká republika v Evropě výjimkou. Evropské státy pouští ve velké většině konkurenci pouze do regionální železnice, na celostátní úrovni zachovávají monopol národnímu dopravci. Rozsáhlou liberalizaci nepožaduje ani Evropská unie. Soukromé rychlíky jezdí zřejmě pouze ve Velké Británii a Švédsku. [25] České dráhy se, podle slov jejich generálního ředitele, nemají důvod výběrových řízení obávat a nestrachují se ze ztráty většího podílu na trhu.

O konkurenci se dá hovořit také v souvislosti s jinými odvětvími, zejména autobusovou a na větší vzdálenosti případně i leteckou dopravou. Realita bývá nezřídka taková, že autobusy vychází často levněji a leckdy i rychleji, než cestování vlakem.

Nákladní doprava je z velké části realizována dopravou kamionovou a to zejména z důvodů ekonomických a časových. Bohužel, ať už vzhledem k vytíženosti silnic a dálnic nebo k životnímu prostředí, se doprava kamiony mnohdy jeví jako pohodlnější a flexibilnější řešení.

## 5. ANALÝZA HOSPODAŘENÍ ČESKÝCH DRAH

### 5.1. *Hospodářská situace ČD*

- *Personální oblast*

České dráhy patří k největším zaměstnavatelům v zemi, do roku 2008 jim v tomto směru patřilo dokonce prvenství. Vývoj počtu zaměstnanců od roku 1989 zaznamenává jednoznačně klesající tendenci, jak je možno si prohlédnout v Příloze 6. Důvodem je optimalizace počtu zaměstnanců a to s jednoznačným cílem, kterým je zlepšení ekonomické situace a zvýšení efektivity práce. Za leden až červen 2009 činil průměrný evidenční počet zaměstnanců přepočtených na plně zaměstnané 28 837 osob. Je snahou zlepšit věkovou a profesní strukturu při současném zachování efektivní zaměstnanosti. Věkovou strukturu zaměstnanců v grafické podobě zachycuje Příloha 7. Průměrný věk zaměstnanců ČD činí bezmála 45 let a mezi klíčové provozní profese patří zejména strojvedoucí, výpravčí, vlakvedoucí, průvodčí osobní dopravy, posunovač, signalista a osobní pokladní. České dráhy rozvíjí spolupráci s vybranými učilišti, středními a vysokými školami a nabízí dokonce i speciální stipendijní program. Tyto kroky by měly vést ke zvýšení atraktivity zaměstnání u ČD a podchytit zájem absolventů o povolání s dlouhodobou perspektivou zaměstnání v oblasti železniční dopravy. V rámci ČD působí 8 odborových organizací, některé multiprofesní, jiné zastupující pouze profesní skupiny zaměstnanců. Jednotlivé vztahy jsou upravovány podnikovou kolektivní smlouvou.

- *Provozování dopravy*

Osobní dopravu, provozovanou Českými drahami, je možno rozdělit do třech skupin a to na dopravu regionální, dálkovou a komerční, do které patří provoz vlaků kategorie SC a aktivity jako např. pronájem historických či speciálních vlaků. Dlouhodobým a neustále řešeným problémem byla a je ztrátovost osobní dopravy. Dříve částečně docházelo ke krytí těchto ztrát mimo jiné ze zisků dopravy nákladní, nicméně po vyčlenění nákladní dopravy do dceřiné společnosti ČD Cargo se situace změnila a k tomuto křížovému krytí nedochází, čímž se naplno projevilo dlouhodobé nedofinancování zejména regionální dopravy. Zde je situace stručně popsána slovy

generálního ředitele ČD, Ing. Petra Žaludy: „Objednatelé dlouhodobě spoléhali na to, že České dráhy chybějící peníze doplatí za ně. A zatímco v minulosti firma tuto ztrátu zaplatila z výnosů nákladní dopravy, loni byla nucena použít na uhrazení peníze z prodeje části podniku. Za této situace, bohužel, probíhá obnova vozového parku jen velmi pomalu a nedostává se peněz ani na rekonstrukce výpravních budov. Všechno zlé je ale k něčemu dobré, jak se říká. Konečně se nám podařilo rozšířit diskuzi, která snad povede k systémovému řešení této patové situace. České dráhy jsou stále ještě hrdým národním dopravcem s obrovskou tradicí a potenciálem. Značka ČD by neměla ztrácet hodnotu a konkurenceschopnost jen proto, že musí na rozdíl od svých konkurentů přebírat částečně zodpovědnost za financování veřejné služby.“ [18]

Významnou událostí roku 2008 bylo právě převedení části majetku (a to majetek sloužící k provozování celostátní dráhy a regionálních drah, včetně majetku tvořícího železniční dopravní cestu) z ČD na SŽDC, které pomohlo doplnit určité finanční prostředky, jak bylo výše zmíněno ve slovech generálního ředitele ČD. V roce 2009 byla poskytnuta jednorázová účelová dotace jednotlivým krajům na dofinancování dopravní obslužnosti veřejné regionální drážní osobní dopravy a docházelo k postupnému uzavírání dodatků smluv o závazku veřejné služby, za účelem zajištění dofinancování. Vlaky kategorií SC, EC a IC byly dříve provozovány plně na obchodní riziko Českých drah, 14. 12. 2008 však došlo ke změně a ztráta vzniklá z provozování vlaků EC a IC je nově hrazena Ministerstvem dopravy v rámci zajišťování dopravních potřeb státu, čímž došlo k vytvoření uceleného systému veřejné železniční dálkové dopravy v naší republice.

Dne 31. 8. 2009 bylo usnesením vlády rozhodnuto o uzavření desetileté smlouvy se státem o provozování dálkové dopravy a současně byl s tímto usnesením schválen závazek státu na podílení se na krytí prokazatelné ztráty v regionální dopravě formou účelové dotace krajům. Tato dohoda zajišťuje přiměřený zisk v regionální i dálkové dopravě. [13] České dráhy mají povinnost připravovat čtvrtletně výkazy tzv. prokazatelné ztráty, které vyčíslují výši oprávněných nákladů a tržeb od cestujících. Do hospodaření komerční dopravy, které je provozně vyrovnané, se promítá zatížení vysokými pořizovacími náklady a cenami oprav.

Samostatnou kapitolou je právě již zmiňovaná problematika stárí vozidlového parku Českých drah. Velká část investic směřuje právě do této oblasti, jedná se však

o proces vleklý a dlouhodobý. V regionální dopravě neustále přibývají zejména patrové klimatizované elektrické jednotky CityElefant a motorové jednotky Regionova. I přes pokračující nasazování nových či rekonstruovaných vozidel není obnova dostačující a vozidlový park pomalu stárne. V současné době dosahuje průměrné stáří hnacích vozidel okolo 35 let, u tažených vozů to je zhruba 30 let.

- *Sledování rizik*

K řízení společnosti samozřejmě patří průběžné a dlouhodobé sledování a vyhodnocování významných podnikatelských rizik, která je nutno včas identifikovat a následně provést potřebné kroky minimalizující negativní dopady na hospodaření skupiny. České dráhy věnují pozornost riziku cenovému, měnovému, komoditnímu, riziku likvidity a dále pak riziku kreditnímu a provoznímu. K cenovému riziku patří zejména právě nedofinancování ztráty související s výkony objednávanými v závazku veřejné služby v regionální dopravě. Zde se České dráhy snažily zlepšit transparentnost výkaznictví a controlling tak, aby mohly být průkazně doloženy náklady spojené s provozováním regionální dopravy.

V oblasti provozování osobní dopravy je rizikovým faktorem zejména krátkodobost smluv v provozování závazku veřejné služby, neboť každoroční vyjednávání podmínek poskytování dopravní obslužnosti znamená pro společnost riziko nevýhodných cen v takovýchto smlouvách a to při nákladech s negativním dopadem na hospodaření. Nákladní doprava by si ráda zachovala, případně navýšila svůj podíl na přepravním trhu, zde je cenová politika často ovlivněna konkurenčním tlakem jiných železničních dopravců a autodopraců a tento tlak nadále zesiluje. Riziko měnové (především jde o Eura) se týká zejména společnosti ČD Cargo a je mu věnována stálá a systematická pozornost. V oblasti komodit znamená pro ČD významnou nákladovou položku zejména trakční nafta a elektřina. Komoditní rizika jsou aktivně zajišťována finančními instrumenty. Smluvním vztahem je ošetřena a zafixována cena elektřiny s výhradním dodavatelem SŽDC.

Řízení likvidity je pochopitelně zacíleno k zajištění dostatku finančních zdrojů pro uhrazení splatných závazků společnosti, k čemuž je využíváno hodnocení krátkodobého a střednědobého vývoje likvidity a toku hotovosti, kdy jsou připravovány stále nové a aktuální přehledy, na jejichž základě je prováděno rozhodnutí o úhradě

závazků a využití dostupných úvěrů. Je třeba také zajistit dostatečné úvěrové linky u příslušných bank. Dlouhodobé investiční potřeby (např. obnova kolejových vozidel) jsou kryty vlastními zdroji z provozní činnosti, zdroji získanými prodejem zbytného hmotného majetku a externích dlouhodobých zdrojů, využívány jsou i finanční leasingy. K riziku kreditnímu patří pravidelné a průběžné sledování pohledávek a závazků, využívání politiky jejich vzájemných zápočtů. K případnému vymáhání dochází za pomoci externí právní kanceláře. Určité dodavatelské zálohy jsou kryty bankovními zárukami.

S provozním rizikem souvisí kvalita a dochvilnost poskytovaných služeb, protože právě ty jsou klíčovým prvkem v boji o zákazníka. Zpoždění vlaků a časté výluky mohou vést k odlivu zákazníků, snížení tržeb a tím pádem přímým finančním dopadům na společnost. Také objednatelé dopravy mají pochopitelně snahu na tom, aby byla ve smlouvách zahrnuta určitá kvalitativní kritéria, jejichž neplnění povede k finančním sankcím. I toto je pro České dráhy motivací k vylepšení kvality služeb a eliminaci zpoždění vlaků a tedy nákupu či modernizaci kolejových vozidel a zlepšení procesů a systémové podpory v řízení dopravní obsluhy. Proti riziku z havárií většího rozsahu mají České dráhy sjednáno povinné Pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou v souvislosti s provozem drážní dopravy.

- *Majetkové podnikání*

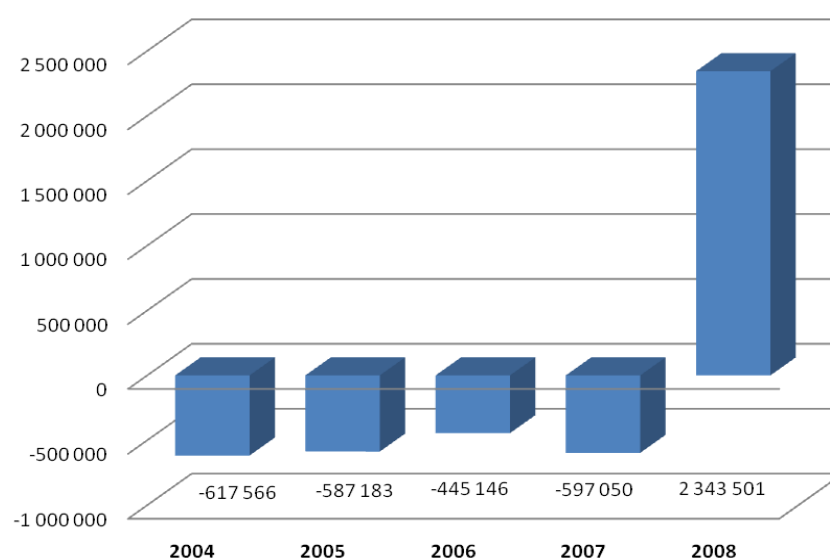
Nedílnou součástí hospodaření Českých drah je majetkové podnikání, neboť skupina disponuje jedním z největších souborů nemovitého majetku v ČR, přičemž objem nepotřebného majetku byl neustále zmenšován prostřednictvím prodeje. Klíčový nemovitý majetek (jedná se především o výpravní budovy) je spravován Českými drahami, případně pronajímán, z čehož plynou skupině výnosy. Tržby z prodeje zbytných nemovitostí patří do mimořádných výnosů Českých drah a faktem je, že v loňském roce, tedy v roce 2009 byly prodány jedny z posledních zbytných nemovitostí, které může ČD, a.s. prodat. Neustále pokračují procesy rekonstrukcí významných nádraží, na financování této oblasti jsou právě do značné části využívány tržby z prodaného majetku.



▪ *Vývoj hospodářského výsledku*

Podnikání skupiny České dráhy je dlouhodobě ztrátovou záležitostí, až v posledních několika málo letech (konkrétně od roku 2007) jsou vidět patrné změny, jak ukazují i níže uvedené grafy, které zachycují jednak účetní výsledek hospodaření v letech 2004 – 2008 (viz Graf 13) a v druhém případě výsledek hospodaření provozní za téže období (viz Graf 14).

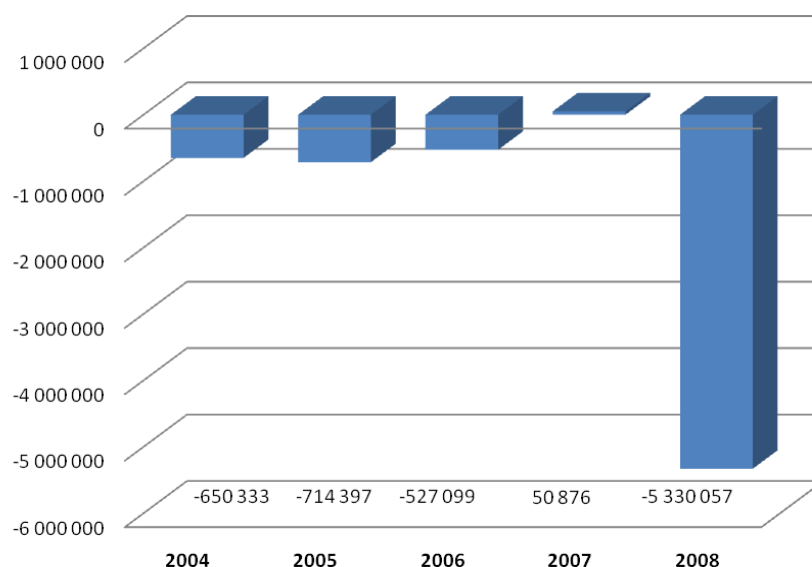
Graf 13: Vývoj výsledku hospodaření v letech 2004 - 2008 (v tis. Kč)



*Zdroj: Vlastní zpracování*

Otázkou však je, do jaké míry jsou údaje s obdobími dřívějšími srovnatelné, neboť právě v těchto posledních letech docházelo ve společnosti k významným událostem, jako je vyčlenění dceřiné společnosti ČD Cargo na konci roku 2007 nebo převedení části majetku z ČD na SŽDC v roce 2008, což se v celkovém hospodaření společnosti velmi výrazně projevilo.

Graf 14: Provozní výsledek hospodaření v letech 2004 – 2008 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 14 ukazuje velmi výrazný propad provozního výsledku hospodaření, který byl nejvíce ovlivněn poklesem tržeb. Obrovský rozdíl mezi provozním a účetním výsledkem hospodaření v roce 2008 je způsoben mimořádným výsledkem hospodaření v tomto roce.

Také rok 2009 byl v oblasti hospodaření v jistém směru zlomový. České dráhy loni z podnikatelské činnosti vydělaly 1 miliardu Kč. Je to poprvé v historii co podnik uzavřel hospodaření měřené ukazatelem EBITDA (zjednodušeně řečeno cash flow vydělané vlastní podnikatelskou činností) v kladných číslech. Účetní hospodářský výsledek však ovlivní hospodářská krize, která stojí za nerealizovanou výplatou dividendy ČD Cargo a prodejem zbytných nemovitostí. [24] Zlepšení hospodaření se podařilo díky snížení nákladů (zejména režijních, ale i dalších). Bylo dosaženo o něco vyšších tržeb z jízdného a to ačkoliv počet cestujících se spíše snížil (asi o 7 %), údajně se totiž jezdí na větší vzdálenosti, nedošlo ani ke zdražení hlavních cenových tarifů a jízdné by se nemělo zvyšovat ani v roce letošním. Vývoj počtu přepravených cestujících v posledních letech zachycuje následující Tabulka 1.

Tabulka 1: Vývoj počtu přepravených cestujících

Rok	2004	2005	2006	2007	2008
Počet přepravených cestujících (mil.)	179	178	181	182	175

Zdroj: Vlastní zpracování

Naopak ztrátu vykazuje provoz vlaků pendolino, jezdící nadále bez veřejné podpory, které jsou sice údajně provozně v zisku, avšak odpisy a splátky stahují tuto oblast do mínusu. Hlavní příčinou pozitivního výsledku jsou miliardy korun od státu, který v loňském roce vyrovnal dlouhodobou ztrátu z provozu krajských vlaků. Celkem však hospodaření končí v mínusu a to zejména díky vysokým odpisům. Jak ale uvedl generální ředitel ČD Žaluda: „Firmy neumírají na záporný hospodářský výsledek, ale na záporné cash flow.“ [21] Co v poslední době výrazně vzrostlo, jsou investice do nových vlaků, které dosahují rekordních hodnot od roku 1989.

Kdo si v loňském roce pohoršil, je dceřiná společnost ČD Cargo, jejíž hospodaření se propadlo o řadu miliónů korun, na což měly vliv jednak odpisy a také pokles poptávky. Meziroční pokles v přepravě zboží (viz Tabulka 2) činil asi jednu pětinu, což není nízké číslo. Výrazně poklesla přeprava železa a strojírenských výrobků (o cca 36 %), dále stavebnin, výrobků automobilového průmyslu, černého uhlí a koksu. Určitý meziroční nárůst byl naopak zaznamenán u přepravy potravin a zemědělských produktů. Slovy Zdeňka Větrovce, mluvčího společnosti: „Přepravní výkony ČD Cargo jsou adekvátním odrazem poklesu průmyslové produkce v České republice i v dalších evropských zemích.“ [22] Pravdou je, že s podobnými problémy se potýká i evropská konkurence firmy ČD Cargo.

Tabulka 2: Vývoj objemu přepravy v nákladní dopravě

<b>Rok</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Objem přepravy (mil. tun)	87,75	83,92	89,62	91,62	86,19

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Vzhledem ke zmiňovaným podstatným změnám, které potkaly České dráhy v posledních třech letech a významně zahýbaly jejich ekonomikou, bude zajímavé a důležité sledovat další vývoj jejich hospodaření.

## 5.2. *Finanční analýza*

### 5.2.1. **Teoretický úvod**

Nejprve je nutné se seznámit se základními teoretickými východisky finanční analýzy. Finanční analýza je nástrojem finančního managementu a je uplatňována ve finančním hodnocení podniků. Klasická finanční analýza se skládá ze dvou navzájem propojených částí a to z kvalitativní, tzv. fundamentální analýzy, která je založena na rozsáhlých znalostech vzájemných souvislostí mezi ekonomickými a mimoekonomickými jevy, na zkušenostech odborníků, na jejich subjektivních odhadech i na citu pro situace a jejich trendy a kvantitativní, tzv. technické analýzy, která používá matematických, statistických a dalších algoritmizovaných metod ke kvantitativnímu zpracování ekonomických dat s následným (kvalitativním) posouzením výsledků. [10]

Východiskem pro zpracování finanční analýzy jsou účetní data, která bývají dále zpracovávána, nejruzněji doplňována (ať už finančními či nefinančními indikátory) a to ke konečnému hodnocení finanční situace daného podniku. Konkrétními zdroji údajů pro finanční analýzu jsou zdroje interní, tedy rozvaha, výkaz zisku a ztráty, výkaz o cash flow, výroční zprávy podniku, statistická šetření, údaje manažerského účetnictví atd. a dále zdroje externí, kam patří například údaje ze Statistické ročenky Českého statistického úřadu apod. Velkou roli zde tedy sehrává účetnictví, které poskytuje nejdůležitější údaje o majetku a dlužích podniku, o vloženém a vytvořeném kapitálu, o nákladech a výnosech, peněžních tocích a výsledcích hospodaření. Z takovýchto retrospektivních dat je možno odhalovat příčiny různých změn a odvozovat další vývoj podniku.

Finanční analýza podniku je pojímána jako metoda hodnocení finančního hospodaření podniku, při které se získaná data třídí, agregují, poměřují mezi sebou navzájem, kvantifikují se vztahy mezi nimi, hledají kauzální souvislosti mezi daty a určuje se jejich vývoj. Tím se zvyšuje vypovídací schopnost zpracovávaných dat, zvyšuje se jejich informační hodnota. [10] Pomocí finanční analýzy je možno identifikovat problémy, silné a slabé stránky a zejména pak hodnotové procesy v podniku. Takto získané informace umožňují učinění určitých závěrů o hospodaření

podniku a jeho finanční situaci a slouží jako podklad pro rozhodování managementu firmy.

Cíle finanční analýzy bývají podle Sedláčka [10] zpravidla následující:

- posouzení vlivu vnitřního a vnějšího prostředí podniku,
- analýza dosavadního vývoje podniku,
- komparace výsledků analýz v prostoru,
- analýza vztahů mezi ukazateli (pyramidální rozklady),
- poskytnutí informací pro rozhodování do budoucnosti,
- analýza variant budoucího vývoje a výběr nejvhodnější varianty,
- interpretace výsledků včetně návrhů ve finančním plánování a řízení podniku.

Metod finanční analýzy je celá řada, dají se rozdělit do dvou základních skupin, přičemž jedna skupina se týká výše zmíněné fundamentální analýzy, kde je zkoumán zejména vliv vnějšího a vnitřního ekonomického prostředí podniku, probíhající fáze života podniku a charakter podnikových cílů, druhou skupinou je pak oblast analýzy technické.

Podle účelu, ke kterému analýza slouží, a podle dat, které používá, rozlišuje Sedláček ve své knize [10] následující:

- Analýza absolutních dat (stavových i tokových):
  - analýza trendů (horizontální analýza),
  - procentní rozbor (vertikální analýza).
- Analýza rozdílových ukazatelů (fondů finančních prostředků)
- Analýza poměrových ukazatelů:
  - rentability,
  - aktivity,
  - zadluženosti a finanční struktury,
  - likvidity,
  - kapitálového trhu,
  - provozní činnosti,
  - cash flow.
- Analýza soustav ukazatelů:
  - pyramidové rozklady,

- komparativně analytické metody,
- matematicko statistické metody,
- kombinace metod.

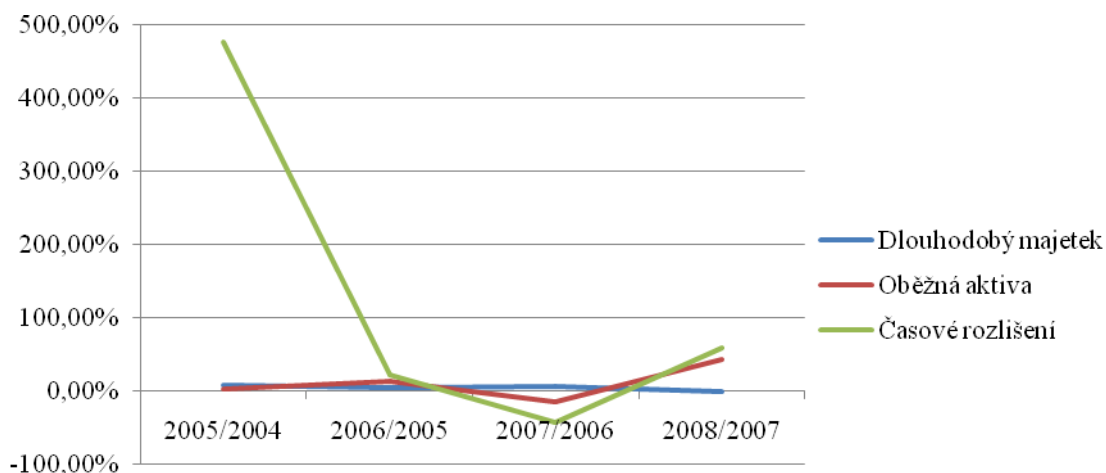
Vybrané ukazatele, které budou použity pro bližší charakteristiku hospodářské situace Českých drah, budou podrobněji teoreticky popsány a rozebrány dále a následně aplikovány s použitím dat čerpaných z výročních zpráv (a v nich zveřejňovaných rozvah a výkazů zisku a ztráty a cash flow) společnosti, přičemž číselné údaje pro výpočty jsou vždy v tisících Kč. V přílohách je možno nalézt zkrácenou verzi účetních výkazů se základními údaji za poslední 3 roky.

### **5.2.2. Horizontální a vertikální analýza**

Pro vypracování horizontální analýzy jsou přejímána data z účetních výkazů (z rozvahy podniku a z výkazu zisku a ztráty), eventuelně z výročních zpráv. Sledovány jsou změny absolutní hodnoty vykazovaných dat v čase a jsou zjišťovány relativní, tedy procentní změny. Jednotlivé položky výkazů a jejich změny jsou sledovány po řádcích, tzn. horizontálně, odtud také plyne název analýzy. Tato analýza bývá běžně používána pro zachycení vývojových trendů ve struktuře majetku i kapitálu podniku. Používána je dosti často, mimo jiné pro svou jednoduchost, při vypracování zpráv o hospodářském vývoji podniku a jeho minulém či budoucím vývoji.

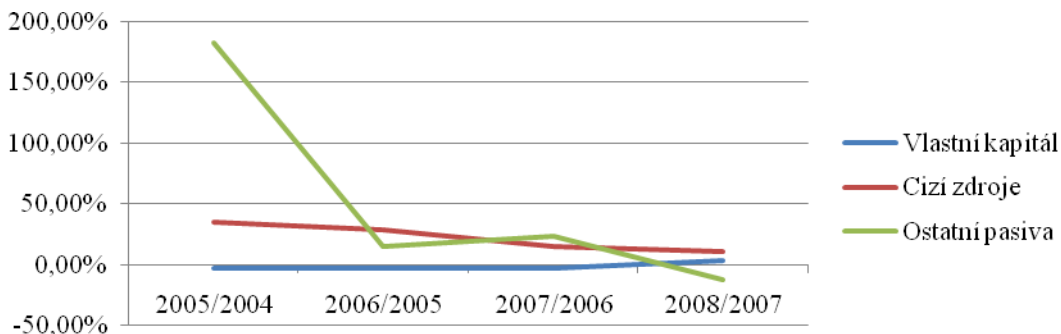
Vývoj aktiv a pasiv skupiny ČD zachycují dva níže uvedené grafy. Dlouhodobý majetek (viz Graf 15) do roku 2007 narůstal, poté zaznamenal pokles, způsobený poklesem jak jeho hmotné, tak nehmotné části. Aktiva oběžná oproti tomu výrazně propadla právě v roce 2007, což bylo ovlivněno zejména poklesem krátkodobého finančního majetku v tomto roce a významně vzrostla rok poté. V pasivech je nejlépe vidět postupný nárůst cizích zdrojů (viz Graf 16), tento nárůst má však zmírňující se tendence.

Graf 15: Vývoj aktiv skupiny ČD



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 16: Vývoj pasiv skupiny ČD



Zdroj: Vlastní zpracování

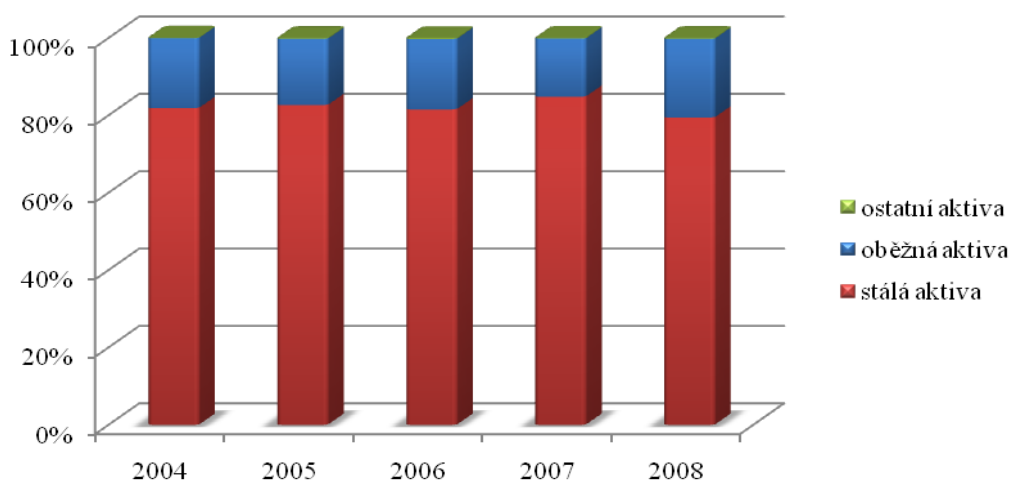
Vertikální analýza sleduje strukturu aktiv a pasiv podniku, respektive posuzuje jednotlivé komponenty majetku a kapitálu. Z této struktury je viditelné složení hospodářských prostředků, které jsou důležité pro výrobní a obchodní aktivity podniku a také to, z jakých zdrojů byly pořízeny. Aby byl podnik ekonomicky stabilní, je důležité vytváření a udržování rovnovážného stavu majetku a kapitálu. Při provádění této analýzy se při procentním vyjadřování jednotlivých položek postupuje od shora

dolů v jednotlivých letech, proto tedy vertikální analýza. Výhodou je zde nezávislost na meziroční inflaci a tím pádem dobrá srovnatelnost výsledků mezi jednotlivými roky.

Jak bylo řečeno, sleduje se majetková a kapitálová struktura podniku. Aktiva pořizuje podnik proto, aby mu přinesla ekonomický užitek. Tento užitek získaný z aktiv by měl být větší, než kolik činila hodnota spotřebovaných aktiv (oběžných i stálých). K udržení své provozní kapacity musí tedy podnik investovat část nově přijatých peněz nejen na obnovu provozních aktiv, ale i do nových stálých aktiv. Podnik by měl držet pouze tolik aktiv, kolik jich právě potřebuje ke své činnosti. Má-li jich více, zůstávají nevyužita. Má-li jich méně, přichází o potenciální obchody (zákazníky). Utváření kapitálové struktury přinese podniku snížení nákladů na kapitál až v budoucích obdobích. K vyřešení současných finančních nesnází by měl použít nejprve vnitřní zdroje kapitálu (z tržeb, inkasa pohledávek, z prodeje nadbytečných aktiv atd.), a teprve následně sáhnout po externích zdrojích (půjčkách, úvěrech, dluhopisech atd.). [10]

Celková aktiva Českých drah jsou ze zhruba 80 % tvořena stálými aktivy, aktiva oběžná tedy kolísají kolem 20 %, jak je vidět na níže uvedeném grafu. Objem stálých aktiv mezi lety 2004 a 2007 pozvolna mírně rostl, až v roce 2008 zaznamenal patrný pokles. Aktiva oběžná vykazovala nejnižší hodnotu v roce 2007 a v roce 2008 naopak významněji vzrostla, což bylo způsobeno vysokým nárůstem krátkodobého finančního majetku mezi těmito dvěma lety.

Graf 17: Struktura aktiv skupiny ČD

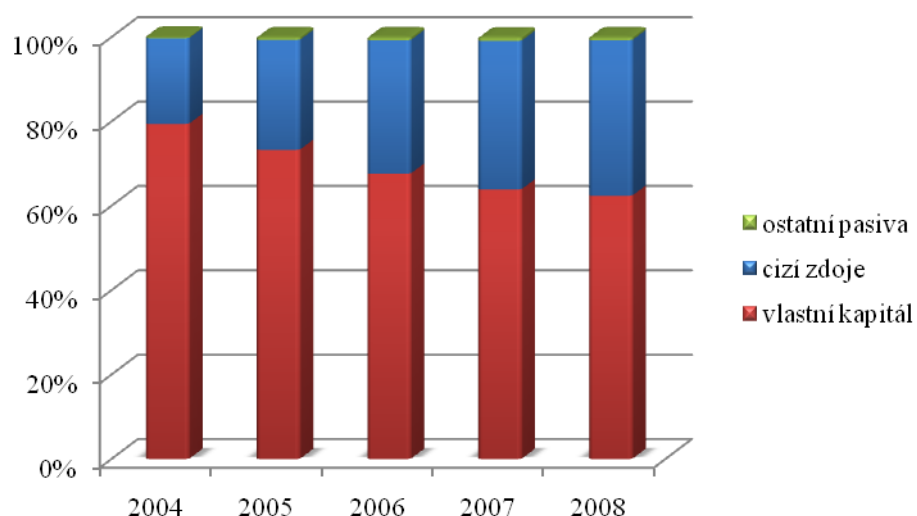


Zdroj: Vlastní zpracování



V kapitálové struktuře podniku dochází, jak Graf 18 věrně zobrazuje, k postupnému navyšování podílu cizího kapitálu na úkor kapitálu vlastního, který od roku 2004, kdy tvořil téměř 80 % objemu pasiv, pozvolně klesl k podílu kolem 60 % celkových pasiv.

Graf 18: Struktura pasiv skupiny ČD



Zdroj: Vlastní zpracování

### 5.2.3. Analýza poměrových ukazatelů

#### Ukazatele rentability

Rentabilita neboli ziskovost, či výnosnost se dá zjišťovat prostřednictvím několika ukazatelů, mezi nimiž jsou patrné rozdíly, zde je přehled vybraných:

- *Rentabilita celkových vložených aktiv (ROA) = zisk / aktiva*

Ukazatel ROA porovnává zisk s celkovými investovanými aktivy bez ohledu na jejich zdroj (vlastní, cizí, dlouhodobý či krátkodobý). Za zisk je možno dosadit zisk čistý (po zdanění), případně EBIT, který odpovídá zhruba provoznímu zisku.

$$ROA_{2004} = - 6\,175\,66 / 47\,305\,248 = - 0,01$$

$$ROA_{2005} = - 587\,183 / 51\,069\,261 = - 0,01$$

$$ROA_{2006} = - 445\,146 / 54\,403\,626 = - 0,01$$

$$ROA_{2007} = - 597\,050 / 55\,709\,840 = - 0,01$$

$$ROA_{2008} = 2\,343\,501 / 58\,764\,806 = 0,04$$

Za zisk byl do vzorce dosazen zisk účetní, tedy čistý, respektive v prvních čtyřech sledovaných letech ztráta. Až v posledním sledovaném roce lze hovořit o určitém, byť ne příliš vysokému zisku, který byl vyprodukován vloženými aktivy. V případě, že by byl dosazen zisk provozní, byly by výsledky posledních dvou let zcela odlišné, což je však způsobeno určitou mimořádností těchto posledních dvou sledovaných let, ukazatel by v takovém případě vycházel kladně pro rok 2007 a záporně pro rok 2008.

- *Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) = čistý zisk / vlastní kapitál*

Ze ziskovosti vlastního kapitálu zjišťují vlastníci (akcionáři, společníci, atd.), zda jim jejich kapitál dostatečně vynáší.

$$ROE_{2004} = - 617\,566 / 37\,580\,064 = - 0,02$$

$$ROE_{2005} = - 587\,183 / 36\,542\,779 = - 0,02$$

$$ROE_{2006} = - 445\,146 / 35\,702\,841 = - 0,01$$

$$ROE_{2007} = - 597\,050 / 34\,731\,355 = - 0,02$$

$$ROE_{2008} = 2\,343\,501 / 35\,774\,598 = 0,07$$

Z výpočtů plyne, jakou ztrátu (v posledním roce zisk) vyprodukovaly České dráhy z každé koruny vloženého vlastního kapitálu. Bylo by pozitivní, kdyby tento ukazatel rostl, pochopitelně směrem do kladných čísel, ale je vidět, že spíše stagnoval, s výjimkou posledního roku.

- *Rentabilita tržeb (ROS) = zisk / tržby*

Ukazatelem ROS je charakterizován zisk vztažený k tržbám, Do čitatele je možno dosadit zisk před či po zdanění.

$$ROS_{2004} = - 617\,566 / 36\,871\,699 = - 0,02$$

$$ROS_{2005} = - 587\,183 / 35\,320\,110 = - 0,02$$

$$ROS_{2006} = - 445\,146 / 38\,583\,449 = - 0,01$$

$$ROS_{2007} = - 597\,050 / 39\,071\,449 = - 0,02$$

$$ROS_{2008} = 2\,343\,501 / 35\,775\,855 = 0,07$$

I třetí ukazatel rentability, tentokrát tržeb, projevuje stagnaci, až na poslední sledovaný rok, který má nejlepší výsledek. Vítán by byl opět pozitivní růst.

### **Ukazatele zadluženosti**

Ukazatelů zadluženosti (finanční závislosti) je také několik a udávají vztah mezi vlastními a cizími zdroji financování podniku. Zadluženost není pouze negativní charakteristikou podniku. Její růst může přispět k celkové rentabilitě a tím k vyšší tržní hodnotě podniku, avšak současně zvyšuje riziko finanční nestability. [10]

- *Celková zadluženost = cizí kapitál / celková aktiva*
- *Vybavenost vlastním kapitálem = vlastní kapitál / celková aktiva*

Vybavenost vlastním kapitálem je doplňkem k ukazateli celkové zadluženosti a jejich součet se tedy rovná 1. Oba ukazatele informují o skladbě kapitálu, jinými slovy, o finanční struktuře podniku.

$$\text{Celková zadluženost}_{2004} = 9\,604\,072 / 47\,305\,248 = 0,20$$

$$\text{Celková zadluženost}_{2005} = 12\,969\,180 / 51\,069\,261 = 0,25$$

$$\text{Celková zadluženost}_{2006} = 16\,701\,563 / 54\,403\,626 = 0,31$$

$$\text{Celková zadluženost}_{2007} = 19\,141\,577 / 55\,709\,840 = 0,34$$

$$\text{Celková zadluženost}_{2008} = 21\,135\,641 / 58\,764\,806 = 0,36$$

Pro ukázkou byla vypočítána celková zadluženost, ukazatel vybavenosti vlastním kapitálem je, jak bylo řečeno, dopočet do jedné a je tedy skoro zbytečné ho zde uvádět. Z výpočtů je znát, jak pozvolna stoupala zadluženost podniku mezi lety 2004 a 2008 o přibližně 16 % a to na cca 36 %. Takovýto podíl zadluženosti není rozhodně nijak alarmující a neobvyklý. Bez cizího kapitálu by se jakákoliv společnost těžko obešla.

- *Míra zadluženosti = cizí kapitál / vlastní kapitál*

Stejně jako celková zadluženost roste tento ukazatel s tím, jak roste proporce dluhů ve struktuře financí podniku.

$$\text{Míra zadluženosti}_{2004} = 9\,604\,072 / 37\,580\,064 = 0,26$$

$$\text{Míra zadluženosti}_{2005} = 12\,969\,180 / 36\,542\,779 = 0,35$$

$$\text{Míra zadluženosti}_{2006} = 16\,701\,563 / 35\,702\,841 = 0,47$$

$$\text{Míra zadluženosti}_{2007} = 19\,141\,577 / 34\,731\,355 = 0,55$$

$$\text{Míra zadluženosti}_{2008} = 21\,135\,641 / 35\,774\,598 = 0,59$$

Stoupající podíl cizího kapitálu je velmi dobře čitelný i z tohoto ukazatele míry zadluženosti, který se ve sledované časové řadě zvyšuje.

### **Ukazatele likvidity**

Ukazatele likvidity charakterizují, jak je podnik schopen dostát svým závazkům. Likvidita je souhrn všech potenciálně likvidních prostředků, které má podnik k dispozici na úhradu svých závazků. Ve vzorcích pro výpočet ukazatelů likvidity se v čitateli nachází to, čím je možno platit a ve jmenovateli pak to, co je nutno zaplatit. Předmětem jejich zájmu jsou nejlikvidnější části aktiv podniku a dělí se podle likvidnosti položek aktiv, které jsou dosazovány do čitatele. Různá literatura uvádí různé hladiny optimálních hodnot likvidity, které závisí i na konkrétním podniku.

Rozlišuje se:

- *Okamžitá likvidita = (peněžní prostředky + ekvivalenty) / okamžitě splatné závazky*

V čitateli se nacházejí peníze (v hotovosti a na běžných účtech) a jejich ekvivalenty (volně obchodovatelné krátkodobé cenné papíry, splatné dluhy, směnečné dluhy a šeky) a ukazuje schopnost podniku hradit právě splatné dluhy. Ukazatel by měl nabývat hodnoty alespoň 0,2.

$$\text{Okamžitá likvidita}_{2004} = 2\,111\,980 / (6\,746\,271 + 80\,136) = 0,31$$

$$\text{Okamžitá likvidita}_{2005} = 2\,024\,110 / (7\,534\,625 + 608\,226) = 0,25$$

$$\text{Okamžitá likvidita}_{2006} = 2\,285\,557 / (8\,895\,175 + 975\,599) = 0,23$$

$$\text{Okamžitá likvidita}_{2007} = 955\,538 / (10\,057\,444 + 1\,359\,467) = 0,08$$

$$\text{Okamžitá likvidita}_{2008} = 4\,805\,834 / (11\,252\,574 + 19\,333\,374) = 0,36$$

Jak plyne z výsledků výpočtů, České dráhy neměly ve sledovaných letech výraznější problémy s hrazením právě splatných dluhů, s výjimkou kritického roku 2007, který vykazuje extrémně nízkou hodnotu. Bezprostředně likvidních prostředků bylo v tomto roce málo, zatímco krátkodobé závazky a bankovní úvěry narostly. Naopak v roce 2008 byla okamžitá likvidita nejpříznivější.

- *Pohotová likvidita = (oběžná aktiva – zásoby) / krátkodobé závazky*

V čitateli jsou peněžní prostředky, krátkodobé cenné papíry a krátkodobé pohledávky. Hodnota by neměla klesnout pod 1.

$$\text{Pohotová likvidita}_{2004} = (2\,111\,980 + 4\,657\,972) / (6\,746\,271 + 80\,136) = 0,99$$

$$\text{Pohotová likvidita}_{2005} = (2\,024\,110 + 4\,718\,421) / (7\,534\,625 + 608\,226) = 0,83$$

$$\text{Pohotová likvidita}_{2006} = (2\,285\,557 + 5\,685\,341) / (8\,895\,175 + 975\,599) = 0,81$$

$$\text{Pohotová likvidita}_{2007} = (955\,538 + 5\,583\,407) / (10\,057\,444 + 1\,359\,467) = 0,57$$

$$\text{Pohotová likvidita}_{2008} = (4\,805\,834 + 5\,195\,802) / (11\,252\,574 + 19\,333\,374) = 0,76$$

Hodnoty pohotové likvidity (někdy také likvidity 2. stupně) klesají pod výše doporučovanou hodnotu, které se v prvních sledovaných letech alespoň blížily, nejhorší výsledky vykazuje opět rok 2007.

- *Běžná likvidita = oběžná aktiva / krátkodobé závazky*

Tento ukazatel naznačuje, kolikrát pokrývají oběžná aktiva krátkodobé závazky a je citlivý na strukturu zásob a pohledávek. Podnik, který má nevhodnou strukturu oběžných aktiv, což mohou být nadměrné zásoby či nedobytné pohledávky, či nízký stav peněžních prostředků, se velmi snadno dostane do tíživé finanční situace. Hodnota ukazatele by měla převyšovat číslo 1,5.

$$\text{Běžná likvidita}_{2004} = (2\,111\,980 + 4\,657\,972 + 1\,776\,855) / (6\,746\,271 + 80\,136) = 1,25$$

$$\begin{aligned} \text{Běžná likvidita}_{2005} &= (2\,024\,110 + 4\,718\,421 + 1\,936\,511) / (7\,534\,625 + 608\,226) \\ &= 1,07 \end{aligned}$$

$$\text{Běžná likvidita}_{2006} = (2\,285\,557 + 5\,685\,341 + 1\,893\,031) / (8\,895\,175 + 975\,599) = 1$$

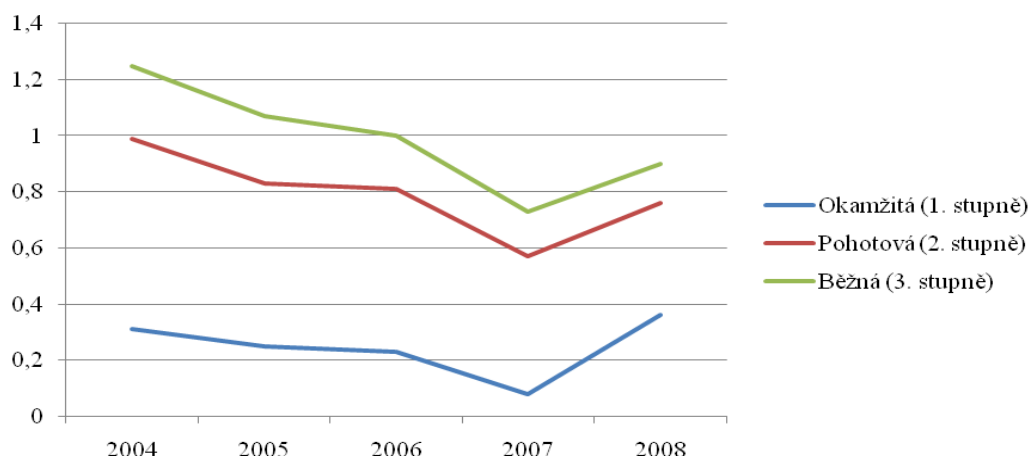
$$\begin{aligned} \text{Běžná likvidita}_{2007} &= (955\,538 + 5\,583\,407 + 1\,798\,509) / (10\,057\,444 + 1\,359\,467) \\ &= 0,73 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Běžná likvidita}_{2008} &= (4\,805\,834 + 5\,195\,802 + 1\,873\,127) / (11\,252\,574 + 1\,933\,374) \\ &= 0,90 \end{aligned}$$

Tento třetí ukazatel likvidity dopadl podle výpočtů nejhůře a doporučených hodnot se ani v jednom případě nedotýká. V průběhu sledovaných let se navíc spíše zhoršoval. Vypočtené hodnoty běžné a pohotové likvidity zde nejsou výrazně rozdílné, neboť v podniku nehrají příliš zásadní roli zásoby. Hodnoty krátkodobých pohledávek a zásob se během sledovaných let příliš neliší, ukazatele jsou tedy ovlivňovány zejména kolísajícím stavem krátkodobého finančního majetku a v časové řadě pozvolna rostoucími krátkodobými bankovními úvěry a krátkodobými závazky.

Na Grafu 19 je vývoj všech tří stupňů likvidity zobrazen názorně s nápadným propadem v roce 2007, kdy byl zaznamenán výrazně nejnižší stav krátkodobého finančního majetku, který rok na to prudce vzrostl.

Graf 19: Vývoj likvidity



Zdroj: Vlastní zpracování

### Ukazatele hospodářské aktivity

Ukazatele aktivity zobrazují efektivnost hospodaření podniku s jeho aktivy. Obvykle se jedná o ukazatele, které vyjadřují vázanost kapitálu ve vybraných složkách aktiv a pasiv, obratovost aktiv nebo doba obratu aktiv.

- *Vázanost celkových aktiv = aktiva / roční tržby*

Informuje o výkonnosti, se kterou podnik využívá aktiv za cílem dosažení tržeb a tím měří celkovou produkční efektivnost podniku. Čím je hodnota ukazatele nižší, tím lépe.

$$\text{Vázanost celkových aktiv}_{2004} = 47\,305\,248 / 36\,871\,699 = 1,28$$

$$\text{Vázanost celkových aktiv}_{2005} = 51\,069\,261 / 35\,320\,110 = 1,45$$

$$\text{Vázanost celkových aktiv}_{2006} = 54\,403\,626 / 38\,583\,449 = 1,41$$

$$\text{Vázanost celkových aktiv}_{2007} = 55\,709\,840 / 39\,071\,449 = 1,43$$

$$\text{Vázanost celkových aktiv}_{2008} = 58\,764\,806 / 35\,775\,855 = 1,64$$

Jak je vidět, hodnota tohoto ukazatele roste, což znamená zhoršující se tendence ve využívání aktiv pro dosažení tržeb. Zatímco celková aktiva rostla, tržby kolísaly a nejvíce poklesly v posledním sledovaném roce a to o nezanedbatelnou částku, přesahující 3 miliardy Kč.

- *Obrat celkových aktiv = roční tržby / aktiva*

Obrat celkových aktiv ukazuje, kolikrát se aktiva obrátí za určitý časový interval (počet obrátek aktiv za rok).

$$\text{Obrat celkových aktiv}_{2004} = 36\,871\,699 / 47\,305\,248 = 0,78$$

$$\text{Obrat celkových aktiv}_{2005} = 35\,320\,110 / 51\,069\,261 = 0,69$$

$$\text{Obrat celkových aktiv}_{2006} = 38\,583\,449 / 54\,403\,626 = 0,71$$

$$\text{Obrat celkových aktiv}_{2007} = 39\,071\,449 / 55\,709\,840 = 0,70$$

$$\text{Obrat celkových aktiv}_{2008} = 35\,775\,855 / 58\,764\,806 = 0,61$$

Zde je vidět, že obrat aktiv má spíše klesající trend s nejméně výrazným poklesem v roce 2008 a to ze stejných důvodů jako u předchozího ukazatele, pro České dráhy to neznamena pozitivní vývoj.

$$\blacksquare \text{ Obratovost pohledávek} = (\text{krátkodobé pohledávky} / \text{tržby}) * 365$$

$$\text{Obratovost pohledávek}_{2004} = (4\,657\,972 / 36\,871\,699) * 365 = 46 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost pohledávek}_{2005} = (4\,718\,421 / 35\,320\,110) * 365 = 49 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost pohledávek}_{2006} = (5\,685\,341 / 38\,583\,449) * 365 = 54 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost pohledávek}_{2007} = (5\,583\,407 / 39\,071\,449) * 365 = 52 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost pohledávek}_{2008} = (5\,195\,802 / 35\,775\,855) * 365 = 53 \text{ dní}$$

$$\blacksquare \text{ Obratovost závazků} = (\text{krátkodobé závazky} / \text{tržby}) * 365$$

$$\text{Obratovost závazků}_{2004} = (6\,746\,271 / 36\,871\,699) * 365 = 67 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost závazků}_{2005} = (7\,534\,625 / 35\,320\,110) * 365 = 78 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost závazků}_{2006} = (8\,895\,175 / 38\,583\,449) * 365 = 84 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost závazků}_{2007} = (10\,057\,444 / 39\,071\,449) * 365 = 94 \text{ dní}$$

$$\text{Obratovost závazků}_{2008} = (11\,252\,574 / 35\,775\,855) * 365 = 115 \text{ dní}$$

První ze dvou výše uvedených ukazatelů, obratovost pohledávek, představuje průměrnou dobu inkasa pohledávek, která, jak je vidět z výpočtů, kolísá nevýrazně okolo 50 dní, dá se označit za uspokojivou. Příznivý by však byl snižující se počet dní.

Obratovost závazků naproti tomu odráží platební schopnost Českých drah. Bylo by vhodné, kdyby tyto dva ukazatele byly více méně v rovnováze, k čemuž však na první pohled nedochází a situace se spíše zhoršuje, než naopak. České dráhy hradí své krátkodobé závazky s čím dál větším časovým odstupem a hodnota v roce 2008 už se zdá poměrně vysoká. Závazky plynule narůstají, tržby však kolísaly a v posledním roce prudce poklesly. Ideál hovoří o hodnotě 30 - 35 dní, nicméně praxe bývá často jiná a vypočtené hodnoty nejsou většinou nijak kritické. Další zhoršování by však nebylo vhodné, jednou z otázek je, zda se po významném poklesu podaří opět zvýšit tržby.



## 6. PERSPEKTIVY DALŠÍHO VÝVOJE ČESKÝCH DRAH V RÁMCI EKONOMIKY ČR

### 6.1. Program VIZE 2012 a osobní doprava

České dráhy v dubnu roku 2009 představily transformační program týkající se osobní dopravy s názvem VIZE 2012. Ambicí tohoto programu je přinést společnosti na úsporách a dodatečných příjmech alespoň 4 miliardy Kč právě do roku 2012.

Několik slov generálního ředitele ČD k lepšímu objasnění: „Realizace transformačního programu je cestou ven z dlouhodobé nedofinancovanosti osobní dopravy Českých drah. Ta od roku 2003 dosahuje kumulované výše téměř 20 miliard Kč. Je to výsledek nesystémových řešení, která nezajistila zaplacení dopravy objednané zejména kraji v závazku veřejné služby. Připravili jsme zásadní transformační program, jehož cílem je udělat tlustou čáru za předchozími obdobími nesystémových kroků a získat další nejméně 4 miliardy ať už na straně úspor či dodatečných příjmů. Jen letos by celkový finanční efekt měl být vyšší než 500 milionů.“ [20]

Cílem plánu je za prvé zvýšení spokojenosti zákazníků a za druhé celkový růst hodnoty firmy. Transformační program je postaven na bázi 17 prioritních projektů jdoucích napříč firmou a dělících se do 5 následujících oblastí, které mají jasně měřitelné cíle, do jaké míry přispějí k naplnění celkových finančních ambicí [20]:

- orientace na zákazníka,
- vztahy s objednateli,
- rozvoj komerčních aktivit,
- zlepšení provozní efektivnosti,
- moderní organizace a lidské zdroje.

K již realizovaným krokům, které by měly vést k naplňování vytyčených cílů, patří zlepšení interního finančního řízení, kde byla centralizována a posílena role controllingu a reportingu a zkvalitnila se transparentnost výkaznictví a dále došlo k úsporným opatřením v rámci režijních nákladů, kdy byla v roce 2008 zeštíhlena organizační struktura generálního ředitelství, připraveno i snižování platů vrcholového

vedení podniku a podniknuto i několik dalších kroků týkajících se dceřiných společností.

V posledních letech skutečně došlo k jistému posunu. Z hlediska cestujících by vždy mohlo být vše lepší a probíhat rychleji, ale otázkou je, do jaké míry je to skutečně možné a realita tedy je jaká je. České dráhy se snaží rozšiřovat nabídku svých služeb a lépe se přizpůsobovat individuálním potřebám zákazníků. Vlaky vyšších kategorií a zejména ty kategorie SC nalákaly i cestující, kteří dříve o cestování vlakem téměř neuvažovali nebo o něm nechtěli slyšet, okolnosti pořízení a zprovoznění těchto vlaků, které způsobily společnosti značné dluhy, jsou věc druhá. Velkou důležitostí i z hlediska budoucnosti mají pokroky v oblasti integrovaných dopravních systémů v jednotlivých krajích a posilování významu regionální a příměstské dopravy.

České dráhy disponují obrovským objemem dlouhodobého hmotného majetku a právě tímto směrem je směřována valná většina investic. Je pozitivní, že dochází k rekonstrukcím nádražních budov a obnově vozidlového parku, neboť stávající stav není vyhovující. Jsou modernizovány staré vlaky a nakupovány nové soupravy, nabízející větší komfort pro cestující, pravdou však je, že jich stále není dostatek. Investice do této oblasti rok od roku stoupají a v roce 2010 mají finanční prostředky na modernizaci osobních vozů stoupnout na rekordní částku přes 5 miliard Kč. Snad se tedy bude dařit obměna zastaralých souprav a cestující budou jak na delší tratě, tak při každodenním dojíždění do práce v regionech volit formu železniční dopravy stále raději.

Podstatnou skutečností, která ovlivní i budoucnost byl průlom v roce 2009, kdy byla poskytnuta dotace krajům na dofinancování dopravní obslužnosti veřejné regionální drážní dopravy a docházelo k uzavírání dodatků smluv o závazku veřejné služby právě za tímto účelem. Zmínit je třeba i hrazení ztráty z provozování vlaků EC a IC Ministerstvem dopravy nově od konce roku 2008 a v roce 2009 uzavřenou desetiletou smlouvu se státem o provozování dálkové dopravy a závazek státu na krytí prokazatelné ztráty v regionální dopravě již zmíněnými dotacemi krajům. To vše znamená pro České dráhy lepší podmínky do budoucích let a zdá se tedy, že by se jejich fungování mělo vyvíjet příznivým směrem. Jak to bude s konkurencí, je těžké odhadovat, začalo se sice hovořit o otevření dálkové drážní dopravy dalším společností, nicméně zatím se na tomto poli v podstatě nic neděje a České dráhy mohou být, jak se zdá, spokojeny.

## **6.2. Nákladní doprava**

Jednou z nejvýraznějších událostí posledních let bylo právě vyčlenění nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo, které způsobilo celou řadu nejen organizačních změn. V oblasti nákladní přepravy si České dráhy vedou velmi dobře, o čemž svědčí nejen jejich dominantní pozice v rámci České republiky a vlastně v celém středoevropském regionu, ale i v EU, v níž jim patří dokonce 5. místo.

Strategickým cílem společnosti je zachovat si tato přední umístění a být efektivní a zákaznický orientovanou společností. Pro budoucnost společnosti ČD Cargo jsou velmi důležité investice do infrastruktury, která podpoří napojování průmyslových areálů na železniční dopravu, dále do budování terminálů kombinované přepravy a logistických center. Česká republika nabízí výhodnou geografickou polohu a tím pádem i možnost dalšího rozvoje nákladní přepravy. Důležitá je snaha o zapojení se do procesu globalizace, přičemž v tomto směru se železniční doprava potýká s více otázkami oproti té silniční a to zejména z technického hlediska, kdy se mohou vyskytovat nejednotnosti v systémech napájení, zabezpečovacích zařízení apod., nicméně situace se neustále zlepšuje díky již zaběhlým trendům odstraňování těchto bariér.

Stejně jako v případě osobní dopravy, i v té nákladní jsou důležité investice do vozidlového parku a společnost se na ně výrazně zaměřuje, neboť si je tohoto problému dobře vědoma a chce do budoucna uspět mezi konkurenčními firmami, pro což má více než slušné předpoklady.

## 7. ZÁVĚR

Železniční doprava jako taková má své nesporné přednosti a měla by být do budoucna oproti ostatním způsobům přepravy vyzdvížena. K jejím základním kladům patří bezpečnost a šetrnost k životnímu prostředí. Kapacita silnic a dálnic je přetěžována kamionovou dopravou, což se projevuje na kvalitě těchto dopravních cest i na ovzduší. Jednou z možných alternativ může být inspirace v některých západoevropských státech a zamyšlení se nad celým systémem dopravy komplexněji. Nejen nákladní, ale i osobní přeprava po železnici má jistě co nabídnout.

V České republice zastává dominantní postavení v osobní i nákladní železniční přepravě akciová společnost České dráhy, která je ve vlastnictví státu. Podobný model organizace železniční dopravy funguje ve většině evropských zemí. Názory na správnost či efektivnost se v tomto směru různí. Provozovat vlaky na celé husté železniční síti, jakou naše republika má, vede ke ztrátovosti, neboť všechny tratě nemohou přinášet stejný kladný hospodářský výsledek. K zajištění dopravy v takovémto rozsahu je potřeba velké společnosti s dostatečným zázemím, tradicí a zkušenostmi, což České dráhy bezesporu jsou. Je však důležité, aby tato firma svého zatím do značné míry jistého postavení nezneužívala a to na úkor jak objednavatelů jejích služeb, tak samotných cílových zákazníků.

Hospodaření Českých drah bylo dlouhodobě jednoznačně ztrátové. Trvalá ztráta byla především otázkou osobní dopravy a byla částečně kryta zisky z dopravy nákladní. K úhradě většiny ztráty dochází ze strany státu, zejména prostřednictvím dotací. Za posledních pár let došlo k několika významným změnám, které by měly odstartovat lepší budoucnost firmy. První událostí, stojící za zmínku, bylo vyčlenění nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo, čímž došlo ke zdůraznění problému ztrát z osobní dopravy a nutnosti tuto záležitost řešit. Následující skutečností, která se do hospodaření společnosti v posledních letech výrazněji promítla, bylo převedení části společnosti na Správu železniční dopravní cesty v roce 2008. Došlo také k prodeji celé řady nepotřebných nemovitostí, což byl krok správným směrem a znamenal další příjmy. Jmenovat by se dala ještě celá řada dílčích zákroků, například průběžné snižování počtu pracovníků, neboť je snahou zlepšení jejich věkové a profesní struktury. Situace se ztrátami v osobní dopravě zaznamenala pozitivní obrát v roce

2009, kdy se stát zavázal ke krytí prokazatelných ztrát v regionální dopravě formou dotací krajům na dofinancování dopravní obslužnosti veřejné regionální drážní dopravy. Lepších podmínek dosáhla i doprava dálková. Roky 2007, 2008 a 2009 byly svým způsobem výjimečné a bude zajímavé sledovat další vývoj hospodaření Českých drah.

Konkurence se zatím monopolního postavení Českých drah nijak významně nedotýká. V nákladní dopravě působí kromě společnosti ČD Cargo několik větších přepravců. ČD Cargo si drží svou vedoucí pozici a má dobré předpoklady, aby tomu tak přetrvalo i nadále. V dopravě osobní se poslední dobou začalo hovořit o zpřístupnění dálkové dopravy konkurentům a vypisování nabídkových řízení, zatím však zůstávají všechny spoje v rukou Českých drah a tato diskuze se stává opět spíše otázkou dalších let.

Z pohledu značné části cestujících by byl případný vstup konkurence zřejmě vítán, neboť ta by jim nabídla větší komfort a nižší cenu, aby měla šanci uspět. Vozidlový park Českých drah je jedním z problémů, jichž si je společnost velmi dobře vědoma a investuje tímto směrem rok od roku stoupající objem finančních prostředků. Dochází tedy k jeho postupné obnově, která však vzhledem k jeho rozsáhlosti není a nemůže být krátkodobou záležitostí. Nejen modernější vlaky, ale i nádražní budovy, jejichž rekonstrukce probíhají, by měly zpříjemnit dopravu po železnici. Společnost se snaží více orientovat na zákazníka a přizpůsobovat se jeho individuálním potřebám stále novými produkty a nabídkami.

České dráhy zřejmě pochopily, že je třeba se transformovat v moderní prosperující společnost hodnou dnešní doby a začaly v tomto ohledu podnikat patřičné kroky. Nezbyvá než doufat, že se jim to bude dařit a to pro dobro nejen Českých drah samotných, ale především všech obyvatel České republiky.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	Průměrné náklady
AR	Průměrné tržby
ACRI	Asociace podniků českého železničního průmyslu
CF	Cash flow
ČD	České dráhy
ČSD	Československé státní dráhy
D, d	Poptávka
DB	Německé spolkové dráhy
EBIT	Zisk před odečtením úroků a daní
EBITDA	Zisk před započtením úroků, daní a odpisů
EC	EuroCity
Ex	Expres
H	Herfindahlův index
IC	InterCity
L	Lernerův index
m	Zisková přírážka
MC	Mezní náklady
MU	Mezní užitek
MR	Mezní příjmy
P	Cena
Q, q	Množství
R	Rychlík
ROA	Rentabilita celkových aktiv
ROE	Rentabilita vlastního kapitálu
ROS	Rentabilita tržeb
SC	SuperCity
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VUZ	Výzkumný ústav železniční
ŽKV	Železniční kolejová vozidla

## SEZNAM LITERATURY

### Odborná literatura

- [1] BURIANOVÁ, J., ČADIL, J., KAŇKOVÁ, E., PAVELKA, T., SOUKUP, A. *Učební texty z mikroekonomie 1. část.* Praha: ČZU – PEF, 2005. ISBN-8021312106.
- [2] BRČÁK, J., BURIANOVÁ, J., PETRÁKOVÁ, I., SOUKUP, A., ŠRÉDL, K. *Učební texty z mikroekonomie 2. část.* Praha: ČZU – PEF, 2005. ISBN-8021314001.
- [3] HOLMAN, R. *Ekonomie.* Praha: C.H. Beck, 2002. ISBN-8071796816.
- [4] MACÁKOVÁ, L. a kolektiv *Mikroekonomie základní kurs.* Slaný: Melandrium, 2003. ISBN-8086175383.
- [5] MANKIW, Gregory N. *Zásady ekonomie.* Praha : Grada, 1999. 768 s. ISBN 80-7169-891-1.
- [6] PELC, V. *Hospodářská soutěž.* Praha: Grada, 1995. ISBN-8071691240.
- [7] RAUS, D. *Zákon o ochraně hospodářské soutěže.* Praha: Linde, 2004. ISBN-8072014838.
- [8] SAMUELSON, P.A.; NORDHAUS, W.D. *Ekonomie.* Praha : Svoboda, 1995. 1011 s. ISBN -80-205-0494.
- [9] SCHILLER, Bradley R. *Mikroekonomie dnes.* Brno : Computer Press, 2004. 404 s. ISBN 80-251-0109-6.
- [10] SEDLÁČEK, Jaroslav. *Finanční analýza podniku.* Brno : Computer Press, 2009. 154 s. ISBN 978-80-251-1830-6.
- [11] SOUKUPOVÁ, J., MACÁKOVÁ, L., HOŘEJŠÍ, B., SOUKUP, J. *Mikroekonomie.* Praha: Managment Press, 2003. ISBN–8072610619.

[12] VARIAN, H.R. *Mikroekonomie (moderní přístup)*. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN-808586525.

### **Výroční zprávy a statistiky**

[13] *Výroční zprávy : Pololetní zpráva 2009* [online]. 2008 [cit. 2010-03-01]. České dráhy. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-3251/>>.

[14] *Výroční zprávy : Statistická ročenka 2008* [online]. 2008 [cit. 2010-03-01]. České dráhy. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/statistickarocenka/-731/>>.

[15] *Výroční zprávy : Výroční zpráva za rok 2005* [online]. 2008 [cit. 2010-03-01]. České dráhy. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.

[16] *Výroční zprávy : Výroční zpráva za rok 2006* [online]. 2008 [cit. 2010-03-01]. České dráhy. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.

[17] *Výroční zprávy : Výroční zpráva za rok 2007* [online]. 2008 [cit. 2010-03-01]. České dráhy. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.

[18] *Výroční zprávy : Výroční zpráva za rok 2008* [online]. 2008 [cit. 2010-03-01]. České dráhy. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/skupina-cd/fakta-a-cisla/vyrocnizpravy/-703/>>.

### **Ostatní zdroje**

[19] ČD [online]. 2009 [cit. 2010-04-03]. ČD. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/>>.



- [20] *České dráhy, a.s.* [online]. 2008 [cit. 2010-02-17]. Dostupné z WWW: <<http://ceskedrahy.cz/>>.
- [21] *Finanční noviny* [online]. 11.2.2010 [cit. 2010-03-02]. Hlavní strana. Dostupné z WWW: <[http://www.financninoviny.cz/zpravy/miliardy-od-statu-pomohly-draham-k-provoznimu-zisku/433995&id\\_seznam=814](http://www.financninoviny.cz/zpravy/miliardy-od-statu-pomohly-draham-k-provoznimu-zisku/433995&id_seznam=814)>.
- [22] *Finanční noviny* [online]. 3.3.2010 [cit. 2010-03-02]. Zpravodajství. Dostupné z WWW: <[http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/zpravy/cd-cargo-zhorsilo-hospodareni-o-850-mil-/443615&id\\_seznam=>](http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/zpravy/cd-cargo-zhorsilo-hospodareni-o-850-mil-/443615&id_seznam=>)>.
- [23] *Ihned.cz* [online]. 11.2.2010 [cit. 2010-03-02]. Finance. Dostupné z WWW: <<http://finweb.ihned.cz/c1-40485750-ceske-drahy-byly-vloni-poprve-v-plusu-diky-miliardam-ktere-jim-dal-stat>>.
- [24] JOHÁNEK, Tomáš. *Dopravní noviny* [online]. 2010 [cit. 2010-03-02]. Železniční doprava. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/provozni-zisk-ceskych-drah-spolkly-vysoke-odpisy>>.
- [25] *Magazín České Noviny* [online]. 3.7.2009 [cit. 2010-03-01]. Úvod. Dostupné z WWW: <[http://magazin.ceskenoviny.cz/zpravy/md-do-10-let-se-otevre-75-zeleznicniho-trhu-konkurenci/386271&id\\_seznam=1205](http://magazin.ceskenoviny.cz/zpravy/md-do-10-let-se-otevre-75-zeleznicniho-trhu-konkurenci/386271&id_seznam=1205)>.
- [26] *Ministerstvo dopravy* [online]. 3.7.2009 [cit. 2010-03-01]. Média a tiskové zprávy. Dostupné z WWW: <[http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_3\\_7\\_2009.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_3_7_2009.htm)>.
- [27] STOUPOVÁ, Lýdia. *Ihned.cz* [online]. 4.9.2008 [cit. 2010-02-26]. Moderní obec. Dostupné z WWW: <<http://moderniobec.ihned.cz/c1-27035650-zeleznicni-nakladni-doprava-versus-kamiony>>.
- [28] *SŽDC* [online]. 2009 [cit. 2010-03-01]. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/index.html>>.

[29] ZAVADILOVÁ, Tereza. *E15* [online]. 10.12.2009 [cit. 2010-03-02]. Byznys. Dostupné z WWW: <<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-vyrazne-zlepsily-letosni-hospodareni>>.

## SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Přirozený monopol .....	15
Graf 2: Křivky poptávky .....	17
Graf 3: Rovnováha na trhu a maximalizace zisku monopolu .....	19
Graf 4: Nulový ekonomický zisk .....	19
Graf 5: Ztráta.....	20
Graf 6: Ztráta mrtvé váhy.....	22
Graf 7: Cíl cenové diskriminace .....	23
Graf 8: Cenová diskriminace prvního stupně.....	24
Graf 9: Cenová diskriminace druhého stupně.....	25
Graf 10: Cenová diskriminace druhého stupně u přirozeného monopolu.....	25
Graf 11: Cenová diskriminace třetího stupně.....	26
Graf 12: Cenová regulace přirozeného monopolu .....	28
Graf 13: Vývoj výsledku hospodaření v letech 2004 - 2008 (v tis. Kč) .....	54
Graf 14: Provozní výsledek hospodaření v letech 2004 – 2008 (v tis. Kč) .....	55
Graf 15: Vývoj aktiv skupiny ČD .....	60
Graf 16: Vývoj pasiv skupiny ČD.....	60
Graf 17: Struktura aktiv skupiny ČD .....	61
Graf 18: Struktura pasiv skupiny ČD.....	62
Graf 19: Vývoj likvidity.....	67

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Tržní subjekty a tok výrobních faktorů, zboží a služeb.....	8
Obrázek 2: Stupeň přirozeného monopolu v různých odvětvích .....	16
Obrázek 3: Logo společnosti České dráhy, a.s. ....	36
Obrázek 4: Logo společnosti - ČD Cargo, a.s.....	40
Obrázek 5: Logo společnosti - ČD - Telematika, a.s. ....	41
Obrázek 6: Logo společnosti - DPOV, a.s. ....	42
Obrázek 7: Logo společnosti - Traťová strojní společnost, a.s.....	42
Obrázek 8: Logo společnosti - Výzkumný Ústav Železniční, a.s. ....	43
Obrázek 9: Logo společnosti - Jídelní a lůžkové vozy, a.s. ....	44
Obrázek 10: Logo společnosti - Dopravní vzdělávací institut.....	44
Obrázek 11: Logo společnosti - ČD Reality, a.s.....	45
Obrázek 12: Logo společnosti - ČD travel, s.r.o.....	45
Obrázek 13: Logo společnosti - RAILREKLAM, s.r.o. ....	47

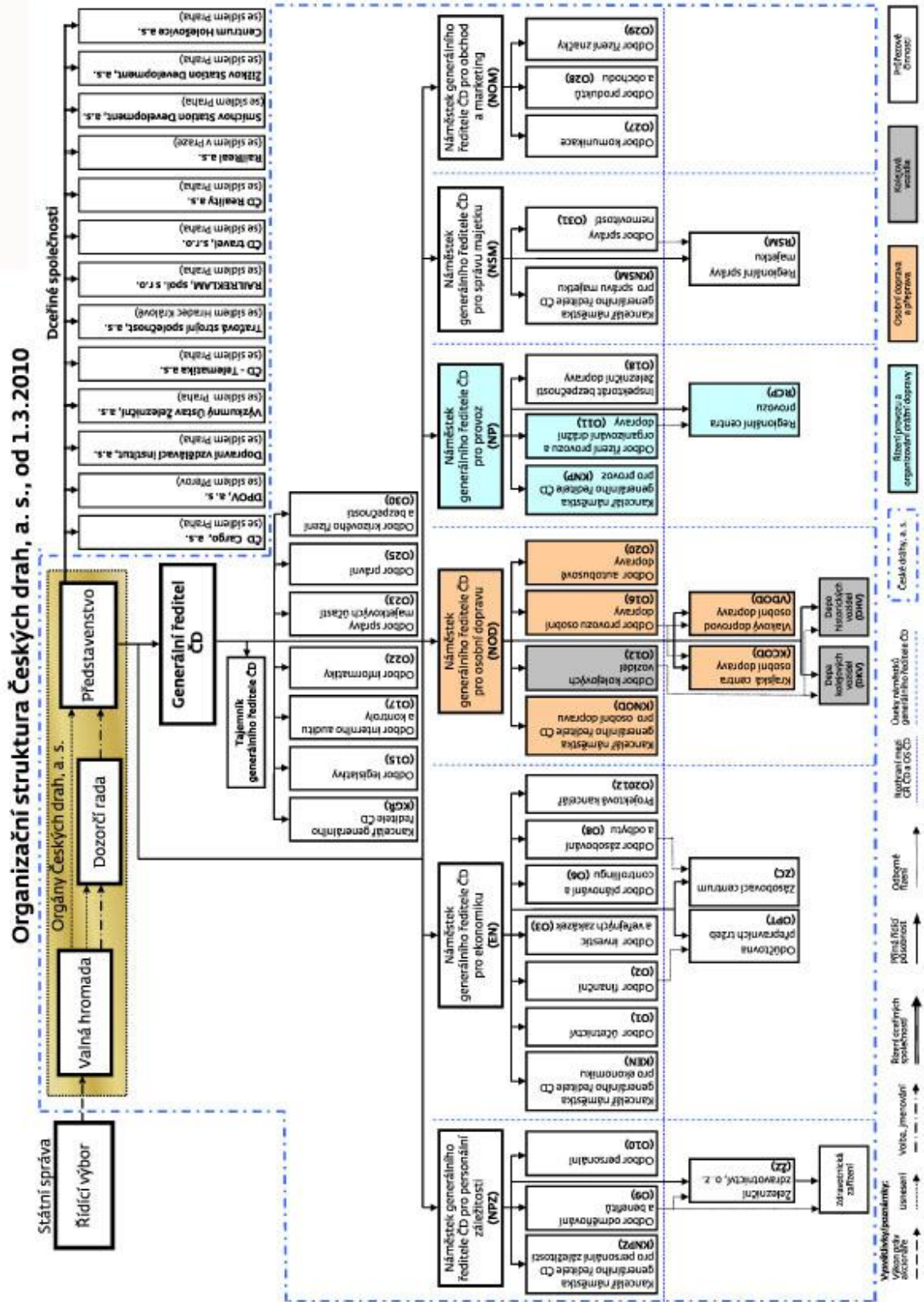
## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1: Vývoj počtu přepravených cestujících.....	55
Tabulka 2: Vývoj objemu přepravy v nákladní dopravě.....	56

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Organizační struktura Český drah, a.s. ....	84
Příloha 2: Výkaz zisku a ztráty .....	85
Příloha 3: Rozvaha .....	86
Příloha 4: Hlavní finanční ukazatele .....	87
Příloha 5: Schéma sítě smluvně provozovaných tratí .....	88
Příloha 6: Vývoj počtu zaměstnanců ČD, a.s. (ČSD) od roku 1989 .....	89
Příloha 7: Věková struktura zaměstnanců ČD, a.s. ....	90
Příloha 8: Dopravci působící na síti SŽDC .....	91

# Příloha 1: Organizační struktura Český drah, a.s.



Zdroj: www.ceskedrahy.cz

## Příloha 2: Výkaz zisku a ztráty

### ► Konsolidovaný výkaz zisku a ztráty

Konsolidační celek pro účetní období 2008 tvořily společnosti: České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s., DPOV, a.s., Traťová strojní společnost, a.s., ČD - Telematika a.s., Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

TIS. KČ ►	2008	2007	2006	INDEX 08/07
I+II Tržby za prodej zboží, výrobků a služeb	35 775 855	39 071 449	38 583 449	0,92
A+B Náklady na prodané zboží, výkonová spotřeba	24 886 828	23 514 616	22 824 092	1,06
+ Přidaná hodnota I.-A.+II.-B.	10 889 027	15 556 833	15 759 357	0,70
C Osobní náklady	21 720 802	22 239 171	22 194 019	0,98
E Odpisy dlouhodobého majetku	3 037 394	3 033 959	2 789 874	1,00
G Změna rezerv, opravných položek a časové rozlišení	1 424 127	91 565	-266 817	15,55
KR. Zúčtování konsolidačního rozdílu	8 587	8 686	7 784	0,99
III+IV Ostatní provozní tržby a výnosy	11 443 659	11 106 843	10 127 940	1,03
D+F+H Ostatní provozní náklady	1 489 007	1 256 791	1 705 014	1,18
° Provozní výsledek hospodaření	-5 330 057	50 876	-527 009	-104,77
° Finanční výsledek hospodaření	-379 710	-134 390	125 089	2,83
°° Výsledek hospodaření za běžnou činnost	-5 820 175	-502 846	-497 464	11,57
° Mimořádný výsledek hospodaření	8 234 790	-186	101 611	-44273,06
°° Konsolidovaný výsledek hospodaření bez ekvivalence	2 414 615	-503 032	-395 853	-4,80
°°° Výsledek hospodaření za účetní období bez menšinových podílů	2 343 501	-597 050	-445 146	-3,93

### > Výnosy celkem na zaměstnance (Kč)



Zdroj: Statistická ročenka 2008



## Příloha 3: Rozvaha

### ► Konsolidovaná rozvaha

Konsolidační celek pro účetní období 2008 tvořily společnosti: České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s., DPOV, a.s., Traťová strojní společnost, a.s., ČD - Telematika a.s., Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

TIS. Kč ►	2008	2007	2006	INDEX 08/07
<b>Aktiva celkem</b>	<b>58 764 806</b>	55 709 840	54 403 626	1,05
B. Dlouhodobý majetek	<b>46 690 531</b>	47 255 668	44 366 536	0,99
B.I. Dlouhodobý nehmotný majetek	<b>666 955</b>	861 775	702 905	0,77
B.II. Dlouhodobý hmotný majetek	<b>45 605 900</b>	46 064 201	43 351 968	0,99
B.III. Dlouhodobý finanční majetek	<b>446 784</b>	374 283	343 067	1,19
B.IV. Konsolidační rozdíly	<b>-141 937</b>	-154 294	-140 554	0,92
B.V. Cenné papíry a podíly v ekvivalenci	<b>112 829</b>	109 703	109 150	1,03
C. Oběžná aktiva	<b>11 946 671</b>	8 373 924	9 895 670	1,43
C.I. Zásoby	<b>1 873 127</b>	1 798 509	1 893 031	1,04
C.II. Dlouhodobé pohledávky	<b>71 908</b>	36 470	31 741	1,97
C.III. Krátkodobé pohledávky	<b>5 195 802</b>	5 583 407	5 685 341	0,93
C.IV. Krátkodobý finanční majetek	<b>4 805 834</b>	955 538	2 285 557	5,03
D. Časové rozlišení	<b>127 604</b>	80 248	141 420	1,59
<b>Pasiva celkem</b>	<b>58 764 806</b>	55 709 840	54 403 626	1,05
A. Vlastní kapitál	<b>35 774 598</b>	34 731 355	35 702 841	1,03
A.I. Základní kapitál	<b>20 000 000</b>	20 000 000	20 000 000	1,00
A.II. Kapitálové fondy	<b>14 333 052</b>	15 594 727	15 904 174	0,92
A.III. Fondy tvořené ze zisku	<b>280 650</b>	240 925	296 810	1,16
A.IV. Výsledek hospodaření minulých let	<b>-1 187 649</b>	-509 807	-53 186	2,33
A.V. Výsledek hospodaření běžného účetního období	<b>2 343 501</b>	-597 050	-445 146	-3,93
A.VI. Konsolidační rezervní fond	<b>5 044</b>	2 560	189	1,97
B. Cizí zdroje	<b>21 135 641</b>	19 141 577	16 701 563	1,10
B.I. Rezervy	<b>294 814</b>	250 801	160 467	1,18
B.II. Dlouhodobé závazky	<b>6 252 882</b>	5 837 165	4 698 074	1,07
B.III. Krátkodobé závazky	<b>11 252 574</b>	10 057 444	8 895 175	1,12
B.IV. Bankovní úvěry a výpomoci	<b>3 335 371</b>	2 996 167	2 947 847	1,11
C. Časové rozlišení	<b>422 115</b>	483 703	391 909	0,87
D.I. Menšinový vlastní kapitál	<b>1 432 452</b>	1 353 205	1 607 313	1,06

### > Dlouhodobý majetek (tis. Kč)



Zdroj: Statistická ročenka 2008

## Příloha 4: Hlavní finanční ukazatele

### ► Hlavní finanční ukazatele

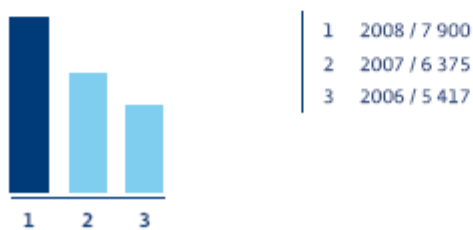
Konsolidační celek pro účetní období 2008 tvořily společnosti: České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s., DPOV, a.s., Traťová strojní společnost, a.s., ČD - Telematika a.s., Výzkumný Ústav Železniční, a.s., Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

MIL. KČ ▶	2008	2007	2006	INDEX 08/07
<b>Výnosy celkem (mil. Kč)</b>	<b>59 559</b>	50 615	49 377	1,18
Výnosy celkem na zaměstnance (Kč)	1 225 696	893 122	814 833	1,37
Přidaná hodnota (mil. Kč)	10 889	15 557	15 759	0,70
Přidaná hodnota na zaměstnance (Kč)	224 091	274 507	260 081	0,82
EBITDA (mil. Kč)	-2 293	3 085	2 263	-0,74
EBIT (mil. Kč)	-5 330	51	-527	-104,51
Výsledek hospodaření (mil. Kč)	2 344	-597	-445	-3,93
Čistý peněžní tok z provozní činnosti (mil. Kč)	10 187	3 572	2 347	2,85
Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv (mil. Kč)	7 900	6 375	5 417	1,24
ROCE (%)	-11,8	0,1	-1,2	-107,27
Zadluženost (%)	36	34	31	1,06
Likvidita (%)	43	10	26	4,30

#### > Výsledek hospodaření za účetní období (mil. Kč)



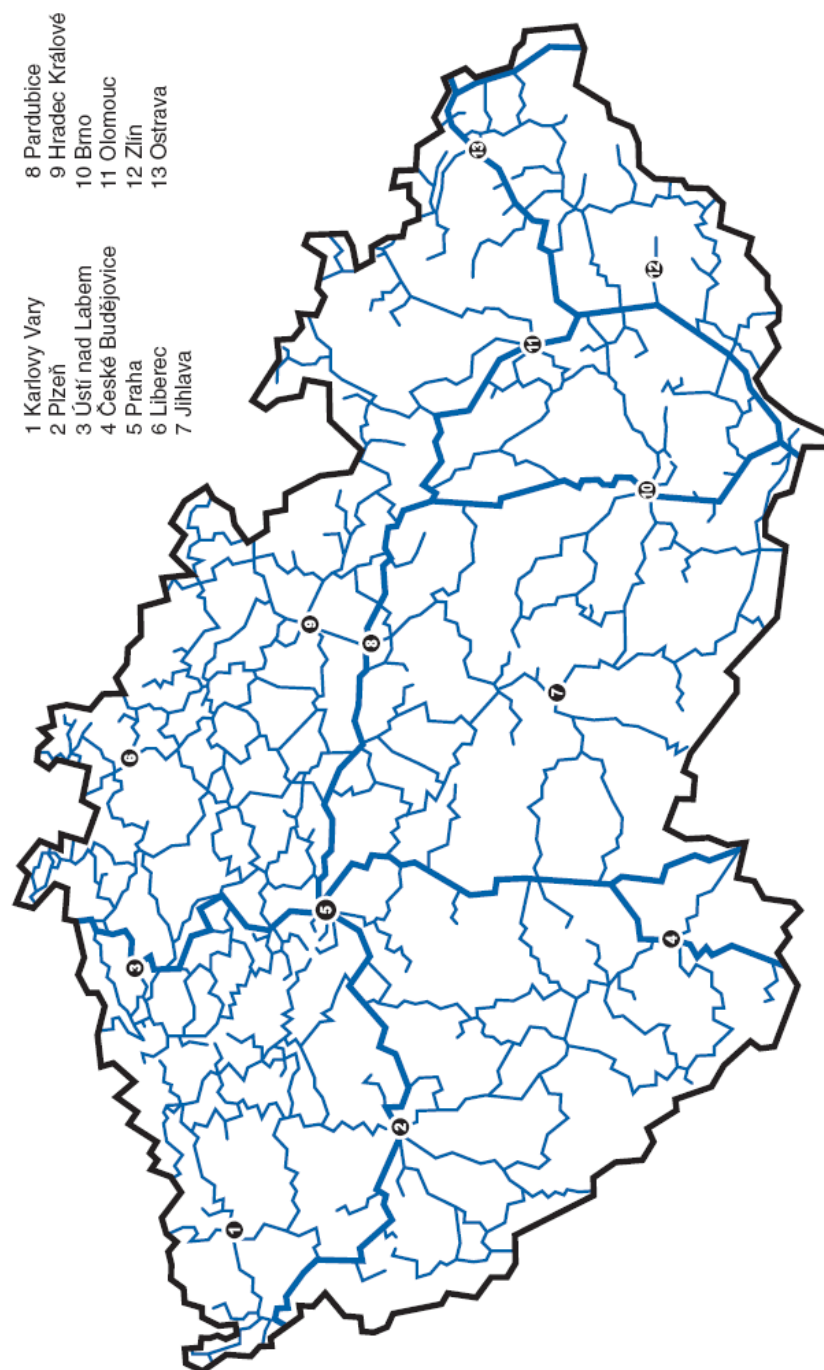
#### > Výdaje spojené s nabytím stálých aktiv (mil. Kč)



Zdroj: Statistická ročenka 2008

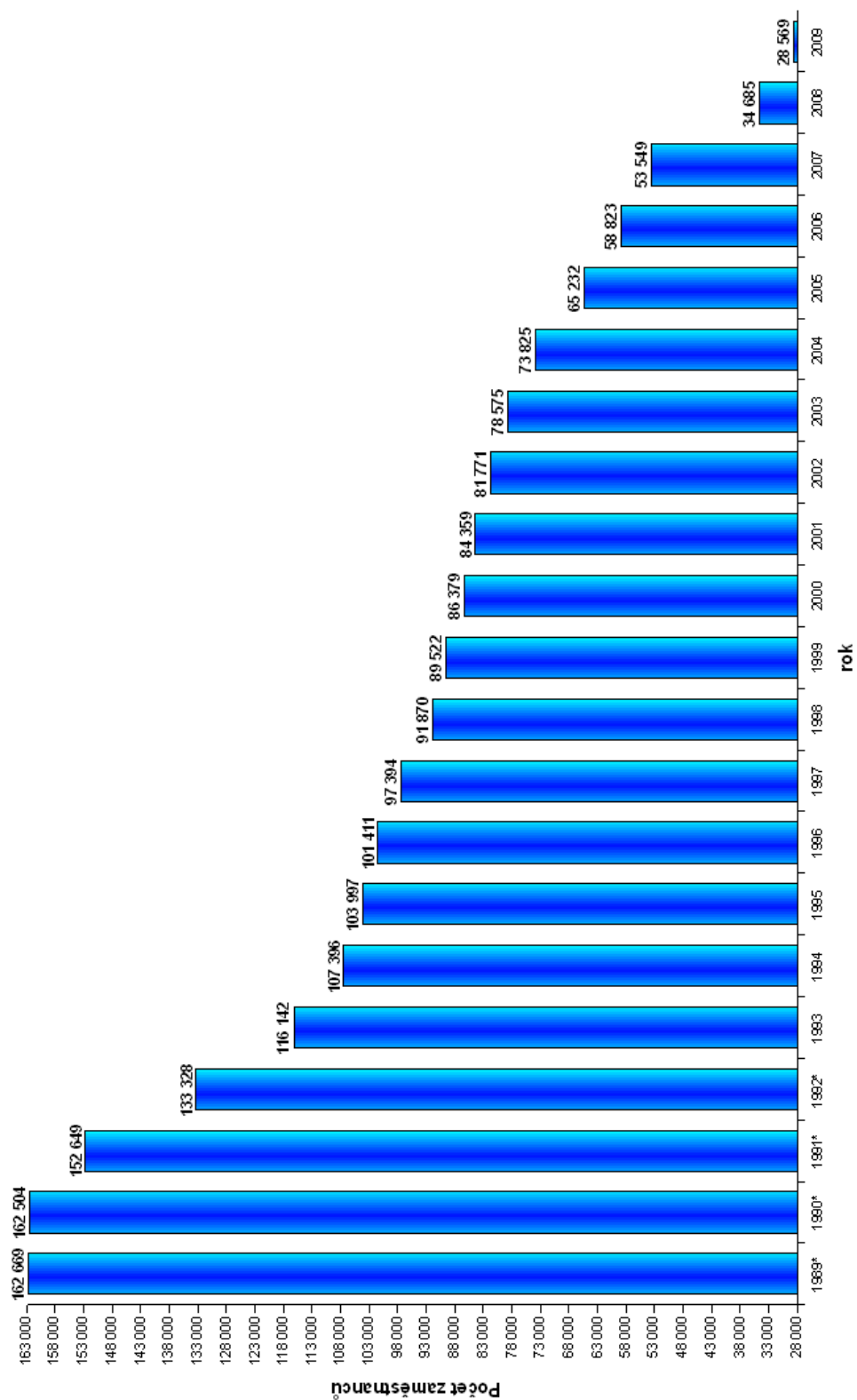
## Příloha 5: Schéma sítě smluvně provozovaných tratí

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



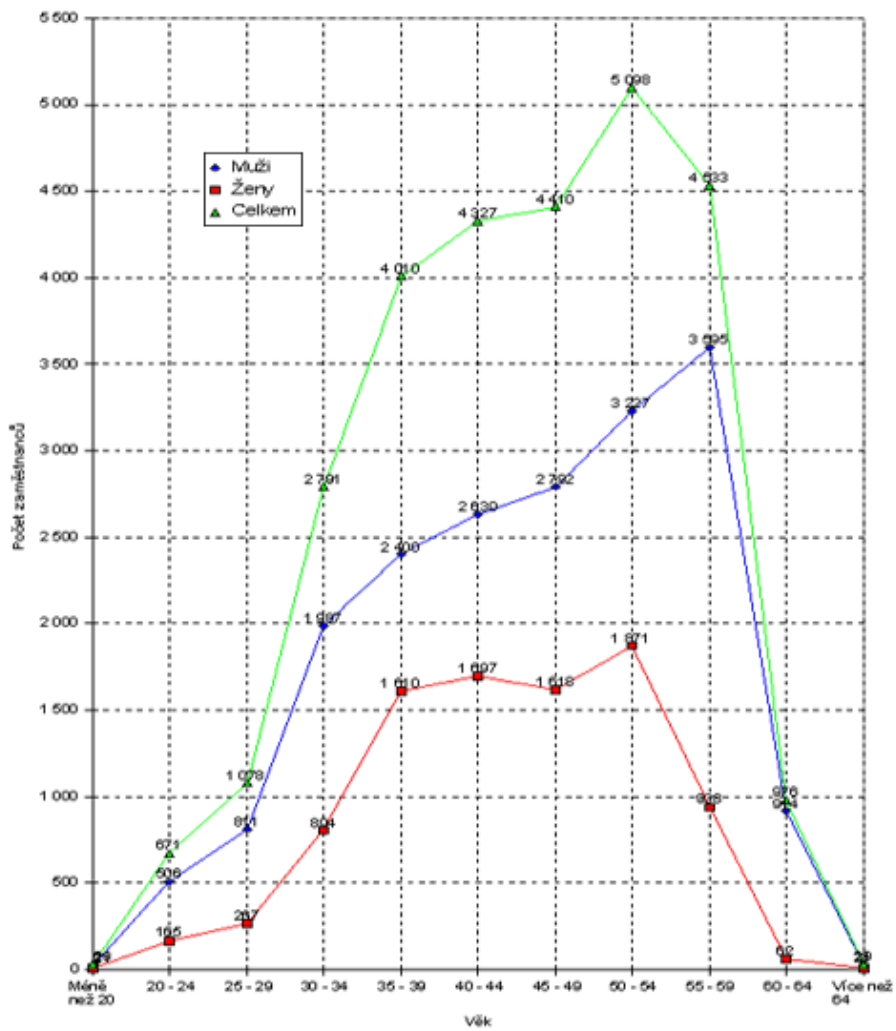
Zdroj: [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

## Příloha 6: Vývoj počtu zaměstnanců ČD, a.s. (ČSD) od roku 1989



Zdroj: [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz)

## Příloha 7: Věková struktura zaměstnanců ČD, a.s.



Zdroj: [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz)

## Příloha 8: Dopravci působící na síti SŽDC

Dopravci působící na síti SŽDC	
Obchodní název	Rozsah licence (O = osobní, N = nákladní)
ARRIVA vlaky s.r.o.	O
AŽD Praha s.r.o.	N
BF Logistics s.r.o.	N
CZ Logistics, s.r.o.	N
České dráhy, a.s.	O, N
ČD Cargo, a.s.	O, N
D B V - I T L, s.r.o.	N
EDIKT a.s.	N
EUROVIA CS, a.s.	N
Elektrizace železnic Praha a.s.	N
Elektrizácia železníc Kysak a.s.	N
GJW Praha spol. s r.o.	N
Chládek & Tintěra, a.s.	O, N
Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.	N
IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	N
IDS CARGO a.s.	N
inTERRA CZ s.r.o.	N
JARO Česká Skalice, s.r.o.	N
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	O, N
KK - provoz a opravy lok. s.r.o.	N
KŽC Doprava, s.r.o.	O, N
Lokálka Group, občanské sdružení	O, N
LOKO TRANS s.r.o.	O, N
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	N
METRANS, a.s.	N
MIKO Havlíčkův Brod, spol. s r.o.	N
MTH Praha a.s.	N
NOR a.s.	N
N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	N
OHL ŽS, a.s.	N
OKD, Doprava, akciová společnost	O, N
OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.	N
Ostravská dopravní společnost, a.s.	N
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	N
První Krušnohorská železniční společnost B.G.F.B. s.r.o.	N
Puš s.r.o.	O, N

Zdroj: [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)

<b>Doprovci působící na síti SŽDC</b>	
<b>Obchodní název</b>	<b>Rozsah licence (O = osobní, N = nákladní)</b>
RAILTRANSPORT s.r.o.	O, N
RM LINES, a.s.	N
RUTR, spol. s r.o.	N
SANRE, spol. s r.o.	N
SART-stavby a rekonstrukce a.s.	N
SD - Kolejová doprava, a.s.	N
SEŽEV-REKO, a.s.	N
SGJW Hradec Králové spol. s r.o.	N
Skanska DS a.s.	N
Slezské zemské dráhy, o.p.s.	O, N
SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	N
Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.	N
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	N
Společnost železniční výtopna Jaroměř	O, N
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	O, N
Stavební firma CARDA-MÜLLER s.r.o.	N
STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s.	O, N
TCHAS ŽD s.r.o.	N
TOMI-REMONT a.s.	N
TORAMOS, s.r.o.	N
Trakce, a.s.	N
TRAMO RAIL, a.s.	N
Traťová strojní společnost, a.s.	N
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	N
Veolia Transport Morava a.s.	O, N
VIAMONT a.s.	O, N
Viamont DSP a.s.	N
VÍTKOVICE Doprava, a.s.	N
ZABABA, s.r.o.	O, N

Zdroj: [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)