

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Bakalářská práce

Monopol v podmínkách ČR

Mikita Artsiomchyk

© 2020 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Mikita Artsiomchyk

Hospodářská politika a správa
Podnikání a administrativa

Název práce

Monopol v podmínkách ČR

Název anglicky

Monopolies in Czech Republic

Cíle práce

Hlavním cílem bakalářské práce bude analyzovat firmu České dráhy a její postavení v konkurenčním prostředí, zjistit jaký model konkurence je firmě nejbližší a popsat vývoj na trhu.

Metodika

Pro tvorbu teoretické části bakalářské práce bude využita odborná literatura, odborné publikace a ověřené internetové zdroje. V této části práce budou vysvětleny základní pojmy spojené s prostředím firmy na trhu, které se v práci objevují. Práce bude obsahovat jednotlivé typy konkurence a jejich následné vysvětlení.

Praktická část zahrne rozbor, analýzu a následné hodnocení rozvoje firmy. Analýzy firmy budou provedeny na základě postupů, které budou uvedeny v teoretické části a údaje získané z těchto analýz poslouží ke zhodnocení konkurenceschopnosti firmy.

Doporučený rozsah práce

30-40 stran

Klíčová slova

konkurence, konkurenceschopnost, monopol, České dráhy, firma, výkony, SŽDC

Doporučené zdroje informací

HOŘEJŠÍ, B. *Mikroekonomie*. Praha: Management Press, 2006. ISBN 80-7261-150-.

PORTER, M E. *Konkurenční výhoda : (jak vytvořit a udržet si nadprůměrný výkon)*. Praha: Victoria Publishing, 1993. ISBN 80-85605-12-0.

SEKERKA, B. – BRČÁK, J. – SVOBODA, R. *Mikroekonomie : teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-453-4.

TULEJA, P. – MAJEROVÁ, I. – NEZVAL, P. *Základy mikroekonomie : [učebnice pro ekonomické podnikatelské fakulty]*. Brno: Computer Press, 2011. ISBN 978-80-251-3577-8.

VARIAN, H R. – GREGA, L. *Mikroekonomie : moderní přístup*. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4.

Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. PhDr. Ing. Karel ŠrédI, CSc.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 12. 11. 2018

doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 21. 11. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 01. 03. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Monopol v podmínkách ČR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.03.2020

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval doc. PhDr. Ing. Karlu Šředlovi, CSc. a Ing. Romanu Svobodě, Ph.D. za rady při zpracování práce a čas, který mé bakalářské práci věnovali.

Monopol v podmínkách ČR

Abstrakt

Tato bakalářská práce je především zaměřena na zkoumání problému monopolu v České republice. Práce je rozdělena do dvou částí – teoretické a praktické.

Teoretická část popisuje pojetí monopolu, jeho druhy a podoby, důvody vzniku monopolů, klíčové vlastnosti moderních monopolů, vztah mezi monopolem a konkurencí a příležitosti monopolu na trhu. Spolu s monopolem, součástí teoretické části bude studium současné antimonopolní politiky a analýza chování monopolu v tržním prostředí.

V rámci praktické části jako příklad monopolu bude prozkoumán podnik České dráhy a.s., jeho postavení na konkurenčním trhu a konkurenceschopnost. Dalšími dílčími úkoly praktické části jsou analýza okolí podniku, porovnání oproti dalším firmám podle určitých kritérií a finančních ukazatelů a z toho plynoucí doporučení firmě. Podstatnou součástí bude závěr s odpovědí na otázku, jestli můžeme jmenovat České dráhy monopolem podle klasické definice tohoto pojmu.

Klíčová slova: monopol, antimonopolní politika, konkurenceschopnost, podnik, nedokonalá konkurence, České dráhy

Monopoly in Czech Republic

Abstract

This bachelor thesis is mainly focused on the research of the monopoly problems in the Czech Republic. The thesis is divided into two parts - theoretical and practical.

The theoretical part describes the concept of a monopoly, its types and forms, reasons of the formation, key features of modern monopolies, relationship between monopoly and competition and monopoly opportunities in the market. Together with the monopoly study of current antitrust policy and analysis of the monopoly behaviour in the market environment will be a part of the theoretical part.

In the practical part, as an example of a monopoly, will be examined company Czech Railway, its position on the competitive market and competitiveness. Other tasks of the practical part are the analysis of the company surroundings, comparison with other companies according to certain criteria and financial indicators and recommendations to the company. An essential part will be the conclusion with the answer to the question whether Czech Railways is a monopoly according to the classical definition of this term.

Keywords: monopoly, antitrust policy, competitiveness, company, imperfect competition, Czech Railways

Obsah

1. Úvod.....	10
2. Cíl práce a metodika	11
2.1. Cíl	11
2.2. Metodika	11
3. Teoretická východiska	12
3.1. Konkurence	12
3.1.1. Konkurence a konkurenceschopnost	12
3.1.2. Dokonalá konkurence	12
3.1.3. Nedokonalá konkurence	13
3.1.4. Modely nedokonalé konkurence	14
3.1.5. Monopolistická konkurence	14
3.1.6. Oligopol	16
3.2. Monopol.....	16
3.2.1. Historie monopolu	16
3.2.2. Vznik monopolu	17
3.2.3. Koncept monopolu	18
3.2.4. Typy monopolních sdružení.....	20
3.2.5. Cenová diskriminace	22
3.2.6. Chování monopolu, jeho zisk a ztráta	25
3.2.7. Antimonopolní politika.....	27
4. Vlastní práce.....	29
4.1. Historie železniční dopravy v České republice	29
4.2. Porovnání účetních výsledků společnosti v rocích 2009-2018	32
4.3. Účetní výsledky osobní dopravy	32
4.4. Účetní výsledky nákladní dopravy	33
4.5. Trh osobních dopravních služeb v České republice z pohledu výkonů.....	35
4.6. Trh nákladních dopravních služeb v České republice z pohledu výkonů.....	37
5. Výsledky a diskuse	40
5.1. Výsledky a diskuse	40
5.2. Doporučení.....	41
6. Závěr.....	44
7. Seznam použitých zdrojů	46
Odborná literatura:.....	46
Internetové zdroje:	46

8.	Seznam obrázků	48
----	----------------------	----

1. Úvod

Není možné si představit současný světový trh bez konkurence a pokud jde o trzích, ty nejsou možné bez monopolů. Ale trhy a tím pádem i konkurence nejsou stejné. Tato bakalářská práce má za účel analyzovat český trh v oboru železniční dopravy na příkladu národní společnosti České dráhy, která od roku 1993 poskytuje dopravní služby jako státní organizace a v roce 2003 byla rozdělena na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a akciovou společnost České dráhy, která bude předmětem dalších zkoumání.

Jeden z nejdůležitějších úkolů, který řeší každý stát pro svou tržní ekonomiku je podpora konkurence. Konkurenční prostředí je závazný faktor pro produktivní rozvoj tržních vztahů, ale často monopoly ovlivňují formování spravedlivé konkurence. Problémy monopolizace hospodářského života a konkurence na komoditních trzích dnes přitahují pozornost nejen odborníků oblasti, ale i společenských vrstev. Vztah veřejnosti a státu k různým formám monopolů je vždy dvojitý kvůli rozporné roli monopolů v ekonomice. Kvůli neexistenci konkurentů monopolistické firmy ne vždy plně využívají své možnosti k zajištění vědeckého a technologického pokroku a tímto způsobem zneužívají své postavení.

Na druhou stranu existují závažné argumenty ve prospěch monopolů. Monopolizace má vliv na zvýšení efektivity výroby: pouze velká společnost má dostatečné prostředky pro úspěšný výzkum a vývoj. Také bychom neměli zapomenout, že kvůli svým velkým výkonným a pracovním kapacitám velká monopolní sdružení hrají roli nárazníku, omezujícího pokles výroby a následně i nárůst nezaměstnanosti během krize.

Vzhledem k tomu nemůžeme jednoznačně říct, jestli vliv monopolu je pozitivní nebo negativní, každý stát samostatně vybírá směr svého chování vůči monopolům v jednotlivých oblastech.

Při analýze monopolu je však důležité vzít v úvahu, že ve skutečnosti je prakticky nemožné najít situaci, kdyby na trhu působila pouze jedna společnost. Obvykle mluvíme o firmách, které mají monopolní postavení – v oboru existuje výrazně dominantní firma, která má větší vliv na trh, ale ostatní menší firmy mohou ovlivňovat trh jenom minimálně anebo vůbec nemůžou.

2. Cíl práce a metodika

2.1. Cíl

Cílem této práce je zkoumání teoretických a praktických aspektů monopolu v podmínkách České republiky, studium různých forem monopolů, metod kontroly nad monopolními asociacemi. Dalšími dílčími cíli jsou studium příčin vzniku monopolu, probírání obecných konceptů monopolu, podstaty monopolu a jeho typů, porovnání monopolních sdružení a sledování dynamiky formování monopolismu.

Hlavním cílem je analyzovat společnost České drahý, její postavení a současný stav na základě účetních a tržních ukazatelů, vytvořit doporučení pro firmu na základě vědeckého výzkumu, porovnat ji s jinými podniky ve svém odvětví a ohodnotit český trh železniční dopravy z hlediska monopolní úrovně.

2.2. Metodika

Bakalářská práce se skládá z teoretické a praktické části. V teoretické části budou použité metody literární rešerše, analýzy, syntézy a tato část bude vycházet z vědecké literatury a internetových článků. Praktická část bude navazovat na teoretickou, a navíc k již uvedeným metodám a zdrojům informací budou využívány metody dedukce, indukce, porovnání a zobecnění. Také praktická část se zaměří na zkoumání veřejných zdrojů informace, jako například veřejné výkazy, články a webové stránky.

3. Teoretická východiska

3.1. Konkurence

3.1.1. Konkurence a konkurenceschopnost

Pod pojmem konkurence se rozumí vzájemné soupeření mezi ekonomickými subjekty za účelem dosažení nějakého cíle. Ve skutečnosti konkurence představuje soupeření mezi jednotlivými firmami s cílem maximalizovat efektivitu využití výrobních faktorů a tím pádem maximalizovat svůj zisk. Existuje řada podmínek, které mají být splněny pro vznik a existenci konkurence:

- na trhu existuje dostatečný počet dodavatelů
- na trhu existuje dostatečný počet spotřebitelů zboží
- dodavatele a spotřebitele se neuchylují ke spolupráci za účelem omezení konkurence
- na trhu existuje volný přístup k surovinám

Konkurenceschopnost – schopnost konkrétního objektu nebo subjektu překonat konkurenty za určitých podmínek. Podle Brčáka podnik je považován za konkurenceschopný, jestliže je schopen:

- udržet se na trhu a pokud možno zvyšovat svůj tržní podíl
- plnit své závazky vůči svému okolí: platit svým zaměstnancům mzdu, akcionářům vyplácet dividendy, státu řádně odvádět daně, bankám splácet úvěr, dodavatelům platit za suroviny, materiál, polotovary, stroje a zařízení (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 168).

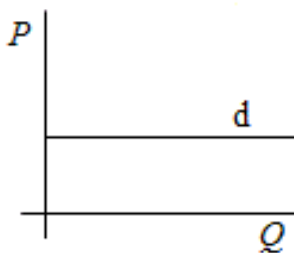
3.1.2. Dokonalá konkurence

Dokonalá konkurence – stav, vznikající v případě, když se na trhu vyskytuje velké množství prodejců a žádný z nich nemůže ovlivnit tržní cenu produktu, neexistují žádné bariery pro vstup a odchod z trhu a na trhu existuje dokonalá informovanost. Každý podnik má nabízet stejný produkt, každý prodejce se usiluje o maximální zisk a každý spotřebitel o maximalizaci vlastního užitku.

“Trh je dokonale konkurenční, tehdy, jestliže každá firma předpokládá, že tržní cena je nezávislá na úrovni objemu její produkce. Proto se tedy na konkurenčním trhu musí firma

starat pouze o velikost produkce, kterou chce vyrábět. Cokoliv vyrobí, může být prodáno pouze za jedinou cenu: aktuální tržní cenu (Varian, 1995, str. 370).

Přesně tuto situaci je vidět na obrázku č. 1, který zobrazuje poptávku po produkci na dokonale konkurenčním trhu: poptávka(d) a cena(Q) jsou konstantní. Z toho vyplývá, že celkové příjmy firmy jsou závislé jenom na objemu vyrobeného zboží(P).



Obrázek 1: Poptávka po produkci v podmínkách dokonalé konkurence. Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 44.

3.1.3. Nedokonalá konkurence

Nedokonalá konkurence je ekonomický fenomén, tržní model, ve kterém výrobní podniky mají schopnost ovlivnit cenu produktu. Hlavním předpokladem nedokonalé konkurence je nesplnění alespoň jedné podmínky pro dokonalou konkurenci. Protože model dokonalé konkurence je spíše teoretická abstrakce, všechny skutečně existující trhy jsou do jisté míry nedokonalé.

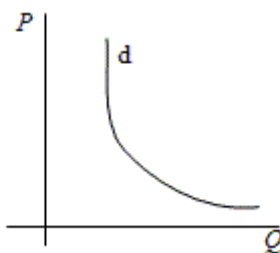
Na základě vlastností, zmíněných v modelu dokonalé konkurence, můžeme určit, které vlastnosti jsou typické pro nedokonalou konkurenci a jak se projevují v reálných tržních podmínkách. Tato struktura je charakterizována různými překážkami, které omezují vstup a výstup z konkrétního tržního sektoru. Informace jsou omezeny a samotný produkt je jedinečný, nebo jeho vlastnosti jsou odlišné ve srovnání s ostatními, což vede ke schopnosti výrobců a prodejců kontrolovat ceny. Cílem je maximalizovat zisk (Varian, 1995, str. 370).

V nedokonalé konkurenci existují tři druhy soupeření:

- **Cenové** – snižování cen produktů, snižování nákladů během výrobních a marketingových procesů, různé manipulace s cenami, cenové manévry určené k získání zákazníků, nabídka většího množství zboží nebo služeb za stejnou cenu.
- **Necenové** – důraz na kvalitu produktu, získávání zákazníků prostřednictvím různých akcí a nestandardních reklamních kampaní.

- **Neekonomické** – průmyslová a ekonomická špionáž, podplácení odpovědných osob atd.

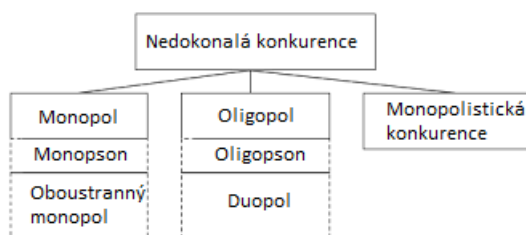
Graf poptávky pro nedokonalou konkurenci představuje část hyperbolické křivky (viz obrázek č. 2) a je zřejmé, že firma může ovlivnit cenu(P) pomocí zvětšení nebo zmenšení množství zboží(Q). Na nedokonale konkurenčním trhu poptávka je podmíněna cenou zboží. Když cena je příliš velká, to snižuje poptávku a naopak, člověk je připravený kupovat větší objem zboží za menší cenu.



Obrázek 2: Poptávka po produkci v podmínkách nedokonalé konkurence. Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 45.

3.1.4. Modely nedokonalé konkurence

Modely nedokonalé konkurence jsou rozděleny do třech typů: monopol, oligopol a monopolistická konkurence. Monopol a oligopol zahrnují v sobě další poddruhy (viz obrázek č. 3).



Obrázek 3: Druhy nedokonalé konkurence. Zdroj: vlastní zpracování na základě Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013.

3.1.5. Monopolistická konkurence

Monopolistická konkurence je typ trhu, na kterém větší počet prodejců soutěží o prodej diferencovaných výrobků. Jejich zboží a služby nejsou stejné, ale jsou velmi blízké.

Hlavní předpoklady modelu monopolistické konkurence jsou (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 182):

- Diferenciace produkce, jinak řečeno, produkty, které nabízejí firmy jsou substituty a liší se velmi málo.
- Na trhu je dobrá informovanost.
- Existují jenom malé bariery pro vstup nebo vystup z trhu anebo vůbec neexistují.
- Kvůli velkému počtu prodávajících, každý z nich je schopen ovlivnit cenu jenom minimálně.

Model monopolistické konkurence je nejčastěji setkáváný v běžném životě model. Typickými příklady jsou maloobchodní sítě, prodej oblečení a většina služeb jako například kadeřnictví, úklid, zubaře atd. Kvůli klesající poptávce, charakteristické pro nedokonalou konkurenci, firmy se pořád musejí starat o zákaznících, kterých lákají především místem nacházení, reklamou a slevami. V jakýkoliv časový okamžik kupující může změnit svou volbu a přejít ke konkurentovi díky substitučním vlastnostem zboží. Tím se určuje jeden z nejdůležitějších úkolů v podmínkách monopolistické konkurence – udržování stávajících zákazníků. Nejčastěji se tento faktor řeší pomocí cenové politiky a dalších marketingových a propagačních metod.

Každá společnost v podmínkách diferenciace produktů má do určité míry monopolní sílu nad svým zbožím – může zvyšovat nebo snižovat cenu bez ohledu na jednání konkurentů i když tato síla je omezena dostupností podobného zboží. U tohoto tržního modelu se firmy snaží zvětšit svou preferenci pomocí individualizace svých produktů. K tomu dochází především pomocí ochranných známek, názvů a reklamních kampaní, které zdůrazňují rozdíly u zboží (Varian, 1995, str. 373).

U monopolistické konkurence existují dva speciální poddruhy – monopson a oboustranný monopol.

Monopson – je typ trhu, na kterém působí pouze jeden kupující produktu, služby nebo zdroje. Obecně řečeno, to je situace, kdy společnost je monopolem na trhu, kde působí jako kupující. Příkladem je situace na trhu práce, když jeden zaměstnavatel ovládá trh pro určitý obor

Oboustranný monopol – monopol, omezený monopsonem, jinými slovy situace, když na trhu působí jenom jeden kupující a jeden prodávající (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, stránky 215-216).

3.1.6. Oligopol

Oligopol – tržní struktura, která se charakterizuje působením na trhu několika prodejců a nemožností nebo obtížností vzniku nových. Oligopoly často vznikají přirozeně, když společnosti rostou a začínají zvětšovat svůj podíl na trhu a postupně vytlačují nebo pohlcují konkurenty. Postupem času se počet společností nabízejících určité produkty a služby začíná snižovat do několika velkých společností. Zákazníky zase při výběru produktu preferují významnější a důvěryhodné značky. Hlavními příklady oligopolních trhů jsou mobilní operátoři, výrobci osobních letadel a aut.

Na oligopolním trhu se často setkáváme se stavem, kdy dominantní firma má role takzvaného “cenového vůdce” – to předpokládá, že se nějaká jiná firma opírá na již stanovenou cenu té firmy a tím pádem bude pro první firmu “cenovým následovníkem”. Stejná situace může nastat u většího počtu firem, v tomto případě se jedná o “množstevní vůdce” a “množstevní následovníky” (Varian, 1995, str. 458).

Pokud se bavíme o trhu s menším počtem podniků je nutno dávat pozor na cenovou politiku pro oligopolní firmy. Cenová politika oligopolní společnosti hraje obrovskou roli v jejím životě. Zpravidla pro firmu není výhodně zvyšovat ceny u svého zboží a služeb, protože ostatní firmy pravděpodobně neudělají to samé a spotřebitelé se přesunou ke konkurenčním společnostem. Mezi oligopoly často dochází k takzvaným cenovým válkám – jedná se o cykly postupného snižování stávající cenové hladiny s cílem vytlačit konkurenty z oligopolního trhu (Varian, 1995, str. 459).

Ke speciálním typům oligopolů patří oligopsony (malý počet prodávajících a větší počet kupujících) a duopoly (jenom dvě prodávající firmy na trhu) (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 197).

3.2. Monopol

3.2.1. Historie monopolu

Monopolistická tendence se v různých formách a v různé míře projevuje ve všech fázích vývoje tržních procesů od dávné minulosti. Její nedávná historie začíná v poslední třetině XIX století (zejména během hospodářské krize v roce 1873). Fungování nezbytného atributu trhu – hospodářské soutěže bylo skutečně ohroženo a na cestě konkurence se

objevily významné překážky ve formě monopolních entit (www.investopedia.com, cit. 20. 02. 2020).

První velká vlna monopolních fúzí se uskutečnila v USA v 90. letech XIX století a v prvních letech XX století. Výsledkem bylo vytvoření větších společností, které podrobovaly celé průmyslové obory. Ve zpracování nafty – „Standard Oil“, v automobilovém průmyslu – „General Motors“ atd. Další monopoly vznikly v Evropě, následně se připojila i Asie (www.investopedia.com, cit. 20. 02. 2020).

Brzy se ukázalo, že monopoly používají nejen ekonomické, ale i neekonomické metody, včetně tlaku na státní aparáty a přímé korupce k posílení svého monopolního postavení v oboru. Monopoly se snažily zcela vyloučit veškerou hospodářskou soutěž v odvětvích ve kterých působily, vytlačovaly střední a malé podniky. Toto vynutilo státy reagovat a vydávat antimonopolní zákony s cílem zachránit konkurenční podmínky na trzích. Podrobněji tato téma bude probrána v kapitole „Antimonopolní politika.”

3.2.2. Vznik monopolu

Josef Brčák a kolektiv v „Mikroekonomie – teorie a praxe“ (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 206) definují čtyři základních zdroje tržní síly, které vedou ke vzniku monopolu:

- *Ovládání významných vstupů* – podnik ovládá nezbytnou pro výrobu surovinu nebo unikátní pro daný obor technologii, nedostupnou pro jiné firmy. Příkladem je společnost Jan Becher – Karlovarská Becherovka, která vlastní recept nápoju „Becherovka“ a je ho jediným dodavatelem.
- *Úspory z rozsahu (přirozený monopol)* – jedná se o situaci, kdy jedna (zpravidla velká) firma je schopna uspokojit poptávku všech spotřebitelů lépe, než by to mohly udělat více firem. Nejčastěji k tomuto dochází v případě, když monopolní firma má nižší průměrné výrobní náklady na jednotku zboží. Příkladem slouží společnosti, poskytující vodovodní a elektrovodní služby pro konkrétní město – pro ostatní firmy není finančně výhodně budovat nové soustavy, když existují již fungující.
- *Patenty* – na základě patentu společnost má výlučné právo pro využití nějaké technologie, vynálezu atd. Většinou tato oblast je regulována státním

patentovým úřadem. Typickým příkladem je společnost Apple, která dneska prodává vlastní softwarové výrobky a má je všechny patentované.

- *Statní licence a koncese* – nejstarší ze všech typů. Stát poskytuje oprávnění k provozování nějaké činnosti, většinou firmě, která může zajistit nejlepší podmínky pro daný obor (z pohledů technologií, velikosti výroby anebo investicí). Jde hlavně o odvětvích, které chce stát přímo ovlivňovat a samozřejmě za nějakou dobu právo může přejít k jinému podniku. Příkladem slouží společnost Česká pošta.

Poslední tři příčiny ve většině odvětví mají přechodný charakter kvůli vzniku nových nalezišť a stálému technologickému pokroku.

3.2.3. Koncept monopolu

Každý autor má své vlastní definici pojmu „monopol“. Robert Pindyck ve své „Mikroekonomie“ definuje monopol jako trh, který má pouze jednoho prodejce, ale hodně kupujících (Pindyck, Rubinfeld, 2013, str. 357).

Podle Hala Variana monopol představuje situaci, kdy na trhu vystupuje jeden dominantní prodejce produktu a strukturu, kde v daném odvětví bude přítomna pouze jedna firma (Varian, 1995, str. 12 a 408).

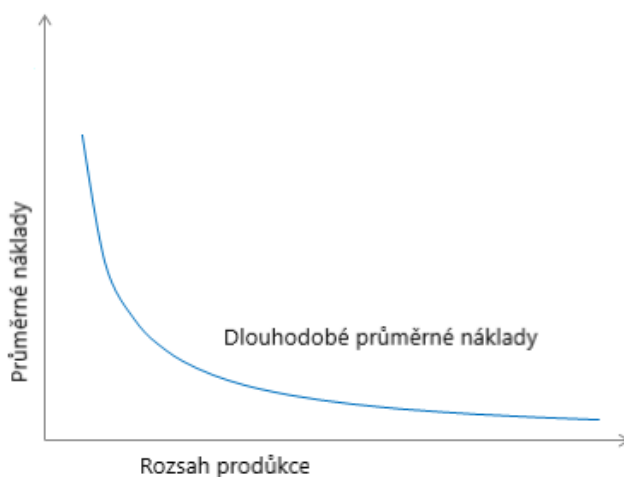
Charakterní rysy monopolu jsou:

- Monopol je schopny regulovat množství svého produktu na trhu, čímž může ovlivňovat jeho cenu.
- Celé odvětví je zastoupeno jedním výrobcem tohoto produktu.
- Podnik na monopolním trhu většinou nepotřebuje žádnou reklamu.
- Neexistuje substituční zboží a kupující musí nakupovat zboží od monopolistu nebo se bez něho obejít.
- Existují významné překážky vstupu dalších firem do odvětví.

Pokud se bavíme o vstupních bariérách, uvádějí se následující druhy:

- **Administrativní** – zpravidla právní překážky jako například licence, patenty, výhradní právo atd. Obyčejně se tyto bariery kontrolují státem.
- **Přírodní** – jsou způsobené přírodními podmínkami, tady patří těžba rud, minerálů a dalších nerostných surovin.

- **Barriery ekonomické povahy** – jako příklad z ekonomické teorii vezmeme scénář, když na trhu dlouhodobě působí jedna nebo dvě velké firmy a další menší firma chce vstoupit do odvětví. Řekneme, že firmy, které už jsou na trhu, mají nějakou efektivní velikost výroby a dosahují zisku. Tím pádem, když nová firma, která vstupuje na trh nebude mít optimální rozsah výroby, tak očekávaně bude musí odejít z trhu, protože nebude schopna prodávat zboží za konkurenční cenu. Tuto situaci zobrazuje obrázek č. 4 – rozsah produkce je nepřímo úměrný průměrným nákladům, takže podniky, které vyrábějí větší množství produkce budou nabízet lepší cenu kvůli více optimalizované výrobě, lepším cenám od dodavatelů a větším investičním možnostem a tím budou ostatním omezovat vstup do oboru (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, stránky 206-207).



Obrázek 4: Úspory z rozsahu jako bariera vstupu do odvětví. Zdroj: Jurečka, 2018, str. 206.

Pro hodnocení stavu monopolních trhu se používají Lernerův a Herfindahl-Hirsmanův indexy.

Lernerův index v ekonomické teorii vyjadřuje míru monopolní síly a je pojmenován po anglickém ekonomovi Abbě Lernerovi, který tento index vypočítal ve 30. letech 20. století.

$$L = \frac{(P - MC)}{P}$$

Obrázek 5: Rovnice Lernerova indexu. Zdroj: Jurečka, 2018, str. 224.

Kde P je cena zboží, MC – mezní náklady a L je síla monopolu, která může nabývat hodnot od 0 do 1. Dokonalé konkurenční trh předpokládá, že mezní náklady se rovnají ceně, takže na dokonalé konkurenčním trhu koeficient bude nulový, pro nedokonalou konkurenci situace je opačná – koeficient se blíží jedné a je tím více, čím je více monopolní síla.

Herfindahl-Hirsmanův index – ukazatel úrovně monopolizace trhu, který je definován jako součet druhých mocnin procentních podílů na trhu obsazených každým z jeho účastníků.

$$HHI = s_1^2 + s_2^2 + s_3^2 + \dots + s_n^2$$

Obrázek 6: Rovnice Herfindahl-Hirsmanova indexu. Zdroj: www.investopedia.com, cit. 10. 02. 2020.

Kde s jsou jednotlivé podíly účastníků na trhu v procentech.

Hodnoty indexu se pohybují od 0 do 10 000, kde 0 je situace, když podíl každé firmy na trhu se blíží nule a 10000 – opačný stav, když celý trh ovládá jedna firma.

Ministerstvo spravedlnosti USA považuje trh s HHI menším než 1500 za konkurenční trh, HHI od 1500 do 2500 za středně koncentrovaný(monopolizovaný) trh a HHI 2500 nebo vyšší za vysoce koncentrovaný(monopolizovaný) trh. Herfindahl-Hirsmanův index je často používán státními úřady pro statistické hodnocení a další ekonomické účely, například ministerstvo spravedlnosti USA používá HHI k vyhodnocení potenciálních fúzních transakcí. Obecně platí, že fúze, které zvyšují HHI o více než 200 bodů na vysoce koncentrovaných trzích, mohou vést k porušení antimonopolního práva a povinně musí být zkontrolované Federální obchodní komisí (www.investopedia.com, cit. 10. 02. 2020).

V České republice HHI klesá od roku 2001 a pro rok 2017 činil 0,1(100) (www.helgilibrary.com, cit. 10. 02. 2020).

3.2.4. Typy monopolních sdružení

Ekonomové rozlišují pět forem monopolních sdružení (Varian, 1995):

1. **Kartel** je sdružení společností ze stejného odvětví, které uzavírají dohodu o různých aspektech podnikání, například cenách, objemu výroby a prodeje, sortimentu, výměně patentů, podmínkách zaměstnání atd., ale nechávají si vlastnictví výrobních prostředků a výrobků a obchodní nezávislosti a dohodují se na podílech na celkovém objemu výroby, cenách, trzích.
2. **Syndikát** – silnější forma kartelu, když účastníci nechávají za sebou právo na výrobní prostředky, ale ztrácejí vlastnictví vyráběného výrobku, což znamená, že si zachovávají výrobu, ale ztrácejí obchodní nezávislost. Prodej zboží v syndikátech se obvykle provádí přes společné prodejné družstvo.

Složitější formy monopolních sdružení vznikají, když se proces monopolizace rozšíří na oblast výroby. Na základě toho se objevují takové vyšší formy monopolních sdružení, jako jsou trust a koncern (Varian, 1995).

3. **Trust** je sloučení několika podniků v jednom nebo několika odvětvích, jejichž účastníci ztrácejí vlastnictví výrobních prostředků, vyráběných výrobků, výroby a komerční nezávislost, tj. kombinují výrobu, marketing, finance, správu. Majitele jednotlivých podniků získávají akcie trustu odpovídající výši investovaného kapitálu, které jim dávají právo podílet na správě a odpovídající části zisku.
4. **Koncern** – spolek firem v určitém odvětví, jehož členové ztrácejí vlastnictví výrobních prostředků a vyrobeného výrobku. Hlavní společnost nebo vedení uskutečňuje finanční kontrolu nad ostatními členy. Forma trustu je vhodná pro organizace kombinované výroby – asociace podniků různých průmyslových odvětví, které buď představují postupné fáze zpracování surovin, nebo hrají nějakou pomocnou roli ve vztazích k ostatním.
5. **Konglomerát** – organizační forma podnikové integrace, sjednocující celou síť heterogenních podniků pod společnou finanční kontrolou, která vzniká v důsledku sloučení různých firem, bez ohledu na jejich horizontální a vertikální integraci a produkční jednotnost.

Kartely a syndikáty v současné době jsou zakázány a neplatné podle zákonů České republiky, ale ve světě existují některé legální kartele, usnadňující regulaci určitých odvětví, například Organizace zemí vyvážejících ropu, která dnes kontroluje 75 % veškerých ropných zásob (oenergetice.cz, cit. 10. 02. 2020).

Trusty, koncerny a konglomeráty jsou rozšířené celosvětově a často těsně spolupracují se státem. Známymi příklady jsou koncerny Mitsubishi Motors a Volkswagen Group a konglomeráty Siemens AG a General Electric.

3.2.5. Cenová diskriminace

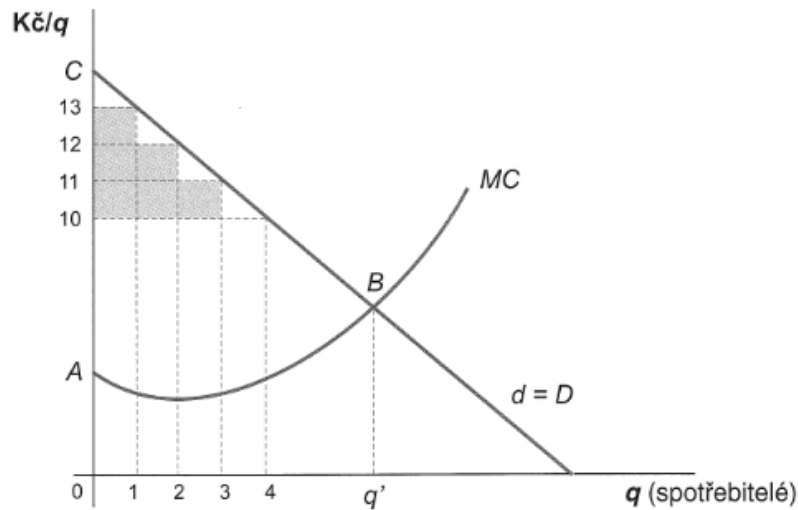
Václav Jurečka ve 3. vydání své mikroekonomie uvádí, že „K cenové diskriminace dochází tehdy, když firma prodává stejný produkt za různou cenu, přičemž tyto cenové rozdíly neplynou z rozdílů ve výrobních nebo dopravních nákladech“ (Jurečka, 2018, str. 208).

Smyslem provádění politiky cenové diskriminace je touha monopolistu po přebytek spotřebitele, a tedy po maximalizaci svého zisku. Přebytek spotřebitele se definuje jako rozdíl mezi maximální částkou, kterou spotřebitel je ochoten zaplatit za určité množství produktu a částkou, kterou ve skutečnosti platí. Jak víme, hlavním důvodem vyrovnávání cen je konkurence, ale to neplatí pro monopolní podniky na trhu, když firma může stanovit různé ceny pro různé spotřebitelské skupiny a tím právě vzniká cenová diskriminace. V tomto případě slovo „diskriminace“ neznamená porušení něčího práva, ale spíše „roztřídění“.

Ekonomové třídí cenovou diskriminaci do třech stupňů:

Cenová diskriminace prvního stupně vychází z toho, že monopol prodává zboží každému spotřebiteli za maximální cenu, kterou je ochotný zaplatit a tato cena se může od osoby k osobě lišit.

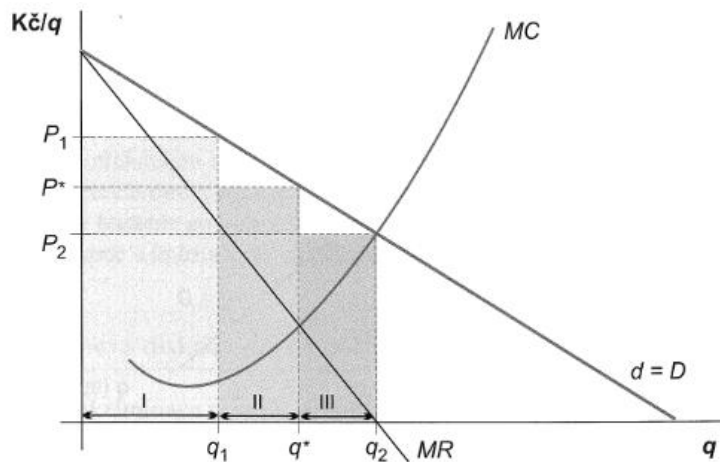
Tato situace je znázorněna na obrázku č. 7, kde horizontální osa odpovídá množství produktu(q) a vertikální osa – ceně za kus ($Kč/q$). Budeme předpokládat, že firma nabízí nějaký produkt na monopolním trhu a má kupujících, které jsou ochotní koupit jeden kus zboží za cenu od 10 Kč do 13 Kč. Z toho vyplývá, že podnik může například stanovit společnou cenu 10 Kč pro všechny spotřebitele, a ty, kteří byli ochotní koupit zboží za větší cenu, budou mít nějaký přebytek, protože koupili za menší částku. V daném případě přebytku spotřebitele odpovídá šedivá část na obrázku č. 7. Anebo může nastat právě opačný stav, když firma určí cenu podle toho, kolik spotřebitel je ochotný zaplatit. Tím pádem každý spotřebitel bude mít svou vlastní cenu a nebude mít žádný přebytek. V tomto případě šedivá oblast zobrazuje dodatečný zisk firmy při diskriminaci prvního stupně (Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 295).



Obrázek 7: Cenová diskriminace prvního stupně. Zdroj: Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 295.





Cenová diskriminace prvního stupně se moc často v běžném životě nevyskytuje kvůli tomu, že většinou firmy nevědí, kolik kupující je ochotný zaplatit i když se ho na to zeptají, tak nebudou mít jistotu, že odpověděl čestně, protože kupující vždycky chce koupit produkt za nejnižší cenu (Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 295).

Cenová diskriminace druhého stupně se liší od diskriminace prvního stupně tím, že místo stanovení ceny pro každého kupujícího, firma stanovuje cenu podle množství zboží, které kupuje spotřebitel. Na obrázku č. 8 je znázorněna situace, kdy firma vyrábí množství produkce q^* a kdyby nebyla přítomná cenová diskriminace, tak by mohla prodávat to zboží za cenu P^* , ale v daném případě bude prodávat menší množství q_1 za větší cenu P_1 a naopak větší množství q_2 za menší cenu P_2 .



Obrázek 8: Cenová diskriminace druhého stupně. Zdroj: Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 296.

S cenovou diskriminací druhého stupně se setkáváme jednoznačně častěji, například voda a elektřina podle utraceného množství můžou stát méně nebo více. Když kupujeme velké množství zboží, obchod zpravidla nabízí speciální sníženou velkoobchodní cenu. Také dobrým příkladem cenové diskriminace druhého stupně slouží ceny jízdných pražské hromadné dopravy: denní jízdné s měsíčním kuponem vycházejí na 18,33 Kč, ale s ročním kuponem již jenom 10 Kč za den (viz obrázek č. 9) (www.litackar.cz, cit. 09. 02. 2020).

DRUH JÍZDENKY ELEKTRONICKÉ/PAPÍROVÉ		 Dospělý	 Junior	 Student	 Senior
Předplatní časové jízdenky	měsíční/30denní	550 Kč	130 Kč	130 Kč	130 Kč
	čtvrtletní/90denní	1 480 Kč	360 Kč	360 Kč	360 Kč
	5měsíční/150denní	2 450 Kč	•	•	•
	roční/365denní	3 650 Kč	1 280 Kč	1 280 Kč	1 280 Kč

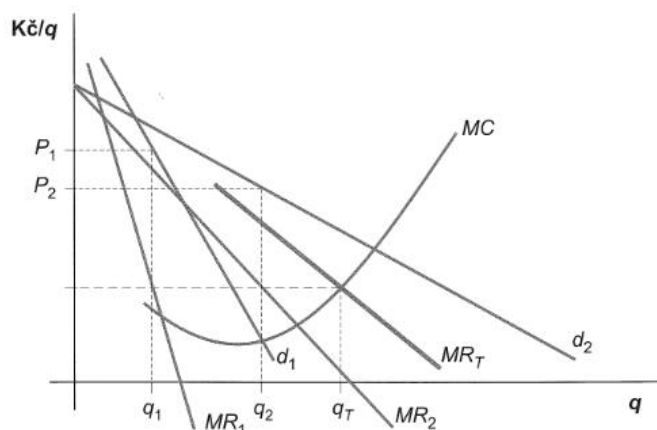
Obrázek 9: Časové jízdenky – Nové ceny od 1.10.2018. Zdroj: www.litackar.cz, cit. 09. 02. 2020.

Cenová diskriminace třetího stupně je podobna diskriminaci prvního stupně tím, že představuje diskriminaci podle spotřebitele, ale v daném případě se cena stanovuje pro určitou skupinu kupujících místo konkrétních individuí. To je nejvíc často setkávaný druh diskriminace v praxi a musí splňovat další podmínky:

- Musí existovat jeden nebo více kritérií podle kterých subjekty budou rozděleny do skupin, aby ty skupiny měly různé poptávky po produktu.
- Není možné, aby spotřebitel z jedné skupiny volně prodával zboží spotřebitelům z jiných skupin (Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 298).

Když se podíváme na obrázek č. 10, kde jsou zobrazeny dvě poptávkové křivky (d_1 a d_2 , kde d_2 je více elastická než d_1) a dvě křivky mezních nákladů MR_1 a MR_2 různých kupujících. Převedeme obě hodnoty křivek MR do společné křivky MR_T pomocí metody horizontálního součtu a najdeme bod protínání křivek MC a MR a z tohoto bodu odvodíme optimální množství produkce q_T . Musí platit podmínka, že $MC = MR_1 = MR_2$ a proto přes q_T nakreslíme vodorovnou křivku a z bodů její průsečíků s MR_1 a MR_2 zjistíme ceny (q_1 a q_2).

a množství produktů (q_1 a q_2), které skupiny kupujících dostanou. Jasně vidíme, že skupina zákazníků s elastičtější poptávkou může koupit větší počet zboží na menší cenu (Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 298).



Obrázek 10: Cenová diskriminace třetího stupně. Zdroj: Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 300.

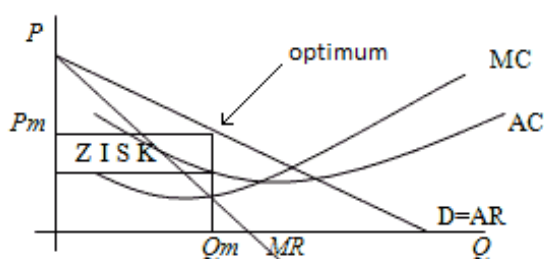
Klasickým příkladem cenové diskriminace třetího stupně slouží poskytování slev studentům, důchodcům a jiným kategoriím spotřebitelů s vysoce elastickou poptávkou. Dalším příkladem jsou letenky, u kterých se mění cena podle času, co zbývá před letem (když člověk potřebuje letět v určitý den, tak jeho poptávka je neelastická a cena nebude moc ovlivňovat poptávané množství produktu – v našem případě letenek, člověk je stejně musí koupit).

3.2.6. Chování monopolu, jeho zisk a ztráta

Firmy určují svůj výkon na základě nákladů a poptávky. Zpravidla používají zlaté pravidlo maximalizace zisku, aby pomocí dostupných zdrojů získaly nejvyšší možný zisk. Toto pravidlo uvádí, že společnost maximalizuje zisk tím, že vytvoří takový objem produkce, kdy mezní příjmy se rovnají mezním nákladům ($MR = MC$). Mezní příjem (MR) je dodatečný příjem získaný z prodeje další jednotky produktu. Pravidlo maximalizace zisku uvádí, že výroba další výrobní jednotky je zisková, pokud zvyšuje celkové příjmy stejně nebo výše než celkové náklady. Jinými slovy, další výrobní jednotka by měla být vyráběna a prodávána pouze tehdy, pokud $MR > MC$. Pokud produkce je vyšší než úroveň maximalizace zisku, mezní náklady jsou vyšší než mezní příjem ($MC > MR$). V této situaci

firma musí snižovat výkon, protože poslední jednotky výstupu zvýšily náklady více než výnosy (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 208).

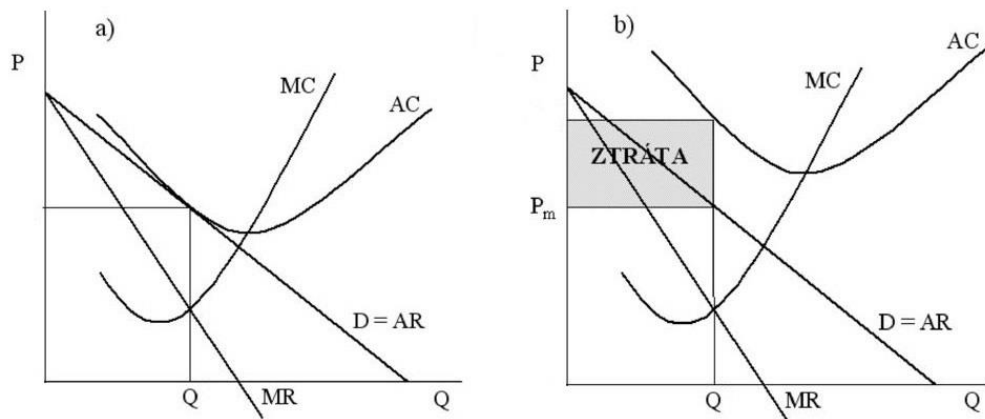
Kvůli svému postavení v odvětví, monopol má role takzvaného „cenového tvůrce“ a tím pádem může zvyšovat nebo snižovat cenu, ale ve stejnou dobu musí zohlednit podmínku, že má klesající poptávku po výrobcích. Z toho vyplývá, že monopol vždycky má zohledňovat, jaké množství produktu je kupující ochoten koupit za danou cenu.



Obrázek 11: Zisk monopolu. Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 209.

Obrázek č. 11 ukazuje, jak pomocí křivek mezních (MC) a průměrných (AC) nákladů, křivky nabídky (D) a mezních příjmu (MR) pro typickou monopolní firmu můžeme vyjádřit optimální situaci pro firmu v krátkodobém horizontu. Firma volí objem výroby, který maximalizuje zisky, při kterých MC a MR jsou stejné (což vyrovnává cenu). Nejlepší kombinace ceny (P_m) a množství (Q_m) je dána maximálním rozdílem mezi cenou výrobku a průměrnými náklady – bodem, kde $MC=MR$ (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 209).

Když budeme zobrazovat graficky situace, kdy monopol má nulový zisk nebo ztrátu, tak uvidíme, že tyto případy se liší od případu, když monopol má zisk, jenom průměrnými náklady, respektive jejich množstvím. Na obrázku č. 12a) je vidět, že nulový zisk u monopolu se objevuje v případě, když firma vyrábí optimální podle „zlatého“ pravidla množství produktu, ale nemá dostatečně nízké průměrné náklady a kvůli tomu není schopna dosáhnout zisku. Obrázek 12b) ukazuje, že pro případ ztráty průměrné náklady u monopolu jsou ještě větší a tím pádem křivka AC se posunula ještě výše nahoru (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 210).



Obrázek 12: Nulový zisk a ztráta u monopolu. Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 210.

3.2.7. Antimonopolní politika

Československé a zahraniční zkušenosti se sociálním rozvojem určily, že stát musí ovlivňovat ekonomické procesy, aby koordinoval zájmy všech účastníků trhu s cílem nalézt neoptimálnější způsoby, jak může společnost postupovat v podnikání, omezil monopolistickou činnost a zajistil konkurenci. Tento efekt je vyjádřen v antimonopolní politice.

Antimonopolní politika – soubor vládních opatření, zajišťující vhodné pro hospodářskou soutěž podmínky na trhu a také obraňující trh od příliš silné monopolizace, která ohrožuje normální fungování tržního mechanismu. Vývoj a přijímání protimonopolních zákonů je jedním z nejdůležitějších prostředků státní regulace ekonomiky.

Mezi nejdůležitější cíle protimonopolní politiky v České republice patří především optimalizace hospodářské struktury trhu, která je nezbytná pro vytváření konkurenčního prostředí, odstranění administrativních překážek a zákaz jednání omezujících hospodářskou soutěž, zajištění příznivých podmínek a pobídek pro rozvoj hospodářské soutěže v národním hospodářství, zabránění dominantního postavení jednotlivých účastníků trhu, stanovení právního režimu pro správu odpovědností účastníků trhu za porušení pravidel spravedlivé a poctivé soutěže a vyloučení monopolních akcí u ústředních orgánů.

Hlavním významem antimonopolní regulace je omezení monopolní síly firmy-monopolu za účelem zvýšení produkce a snížení cen, v České republice antimonopolní regulace je prezentována dvěma metodami (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013):

1. **Přímé metody** zahrnují opatření k vyloučení nebo zabránění monopolního postavení jednotlivých subjektů na trhu.
2. **Nepřímé metody** – do této kategorie jsou zařazené finanční a právní metody, které nemají přímý vliv na monopol, ale pomocí regulace vedlejších odvětví se ho snaží omezit.

Systém opatření protimonopolní politiky v sobě zahrnuje (Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013):

1. **Legislativní opatření** – mezi nichž patří regulární kontroly trhu a fúzí, zákaz cenových dohod a dohod o rozdělení trhu, zákaz velkoobchodních cen a další právní nařízení.
2. **Hospodářská opatření** – která se pak rozdělují do:
 - Nepřímá regulace – zdanění výrobků, zdanění nadměrných zisků.
 - Přímá regulace – zavedení tzv. „cenových stropů“ – to je situace, když stát určí maximální možnou tržní cenu pro určitý výrobek, kterou podnik nesmí překročit.

Na území České republiky je hospodářská soutěž řízena zákonem č. 143/2001 Sb. (Zákon o ochraně hospodářské soutěže) a Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (zkratka ÚOHS). ÚOHS působí od roku 1991 a zabezpečuje nezávislou kontrolu, poradenství a monitoring trhů. Mezi jeho povinnosti patří posuzování legality metod společností na trhu a dohod, které uzavírají, sledování vykonávání protimonopolních zákonů, spolupráce s Evropskou komisí u otázek týkajících se mezinárodních zakázek, schválení fúzí, které by mohly ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu a vytváření podmínek pro rozvoj hospodářské soutěže v České republice, také ÚOHS má pravomoc trestat firmy, které porušují právní ustanovení, týkající se hospodářské soutěže například za zakázku bez soutěže nebo dohody v podobě kartelu a podobné situace, když jde o nekalou soutěž (www.uohs.cz/, cit. 10.02.2020).

Efektivní a vyvážený systém protimonopolních právních předpisů umožňuje vládním agenturám kontrolovat cenovou hladinu příslušného zboží a služeb, podporovat politiku aktivní hospodářské soutěže, vytvářet monitorovací systém pro činnost organizací a podniků na všech výrobních a finančních trzích, aby včas identifikoval potenciální protisoutěžní situaci a zabránil rozvoji nebezpečných monopolizačních trendů.

4. Vlastní práce

V praktické části se zaměříme na analýzu účetních a výkonových ukazatelů jednotlivých oddělení společnosti České dráhy za účelem vyčlenění trendu nebo tendencí u ukazatelů firmy a také vydefinování podmínek, charakteristických pro trh železničních dopravních služeb v České republice. Informace, které jsou uvedeny v dané části, budou pocházet především z ročních zpráv a dalších veřejných zdrojů informací.

4.1. Historie železniční dopravy v České republice

Historie dopravních služeb se v České republice začíná 7. září 1824, když profesor na vídeňské polytechnice František Antonín Gerstner získal privilegium ke výstavbě železniční tratě s koněspřežním provozem. Stavba byla zahájena v letě 1825 a v září 1827 pustily první koňské povozy z Českých Budějovic do Kerschbaumu. Původně se trať používala jenom nákladově a v září 1828 se začala používat veřejně pro hromadnou dopravu. Dále se cesta používala především pro dopravu soli z hornorakouské Solné komory do Čech a za 4 roky byla dokončena celá cesta České Budějovice – Linec (vlacky-ets-a-merkur.webnode.cz, cit. 20.02.2020).

První parostrojní železnice na území České republiky byla zahájena 6. června 1839 mezi Vídní a Břeclavem. V roce 1841 se pak do stavby zapojil stát a od té doby s jeho finanční podporou počet železničních tratí se začal rychle zvyšovat. Byly otevřeny trasy Břeclav – Přerov (1841), Olomouc – Praha (1845), Kladno – Kralupy nad Vltavou (1855), Ústí nad Labem – Teplice (1858). Růst železniční dopravy pokračoval až do krachu na vídeňské burze v roce 1877 po kterém stát přijal sekvestrační zákon, který umožnil převzetí do státního majetku podniků, které dlouhodobě nevykazovaly zisk. Postupně se zestátnění železničních podniků provádělo v několika etapách spolu s jejím rozšířením až do začátku první světové války v roce 1914. Ve válečné době se tratě především používaly pro dodávání zbraní, nábojů a vojenské techniky (vlacky-ets-a-merkur.webnode.cz, cit. 20.02.2020).

Po ukončení války a vzniku nezávislého Československa v roce 1918 vznikly Československé státní dráhy (ČSD). Od svého vzniku ČSD postupně začaly rozšiřovat železniční síť. Byly opravené cesty, zničené během války, začalo se budování místních drah. Také se pokračovalo zestátnění železnic a v roce 1925 se v nestátním vlastnictví zachovaly jenom dvě hlavní dráhy a 57 soukromých místních drah, které ale byly ve státním provozu. Takhle se to postupně rozvíjelo až do začátku druhé světové války, když kvůli nedostatku

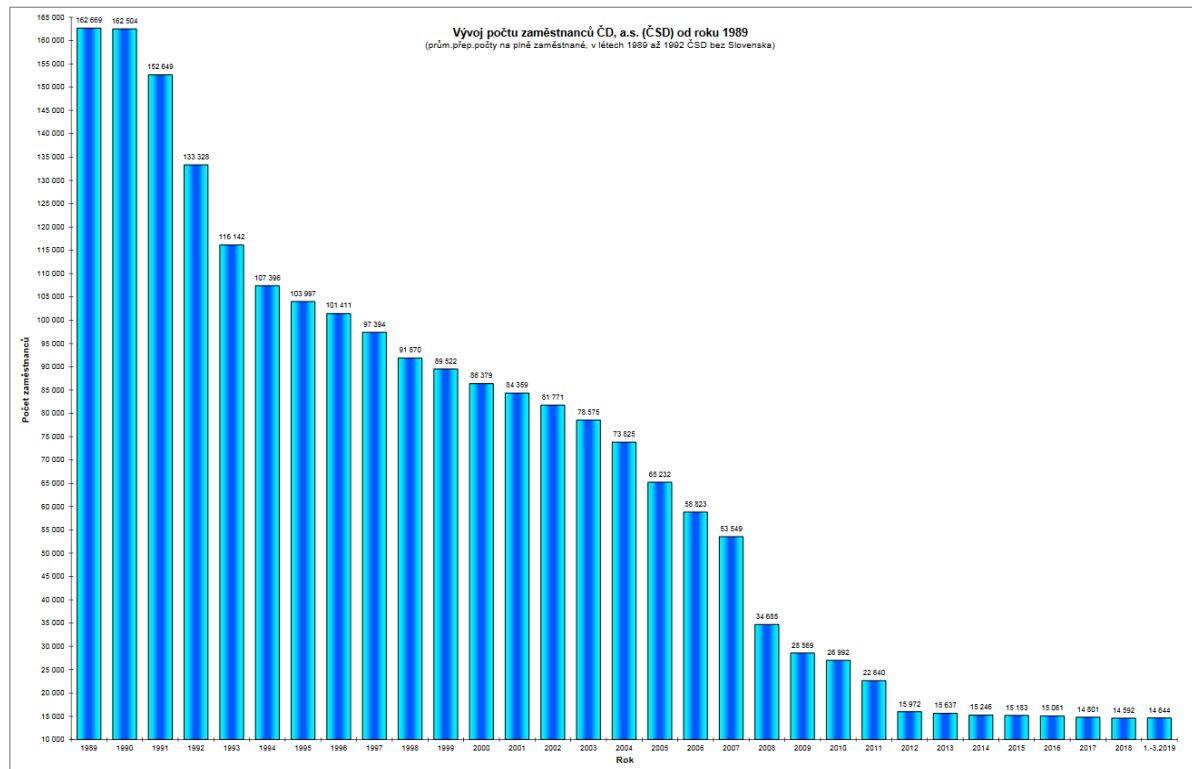
paliva provoz skoro na všech cestách byl pozastaven. Během války na území Československa působily početné partyzánské brigády, a ještě navíc k tomu tratě byly hlavním cílem leteckých náletů. Tyto faktory přivedly k tomu, že po ukončení války byly zničeny přibližně 3500 kilometrů drah a 77 tisíc nákladních vozů, což mělo velký negativní vliv na železniční komunikaci během poválečného období (vlacky-ets-a-merkur.webnode.cz, cit. 20.02.2020).

Po kompletní rekonstrukci v roce 1945 byl zahájen projekt elektrifikace českých tratí spolu se zavedením motorových vozů a nahrazením jimi parovozů, který trval až do roku 1980, když byl ukončen provoz poslední parní lokomotivy. Po rozpadu ČSFR v roce 1993 Československé státní dráhy byly rozdělené na státní podnik České dráhy a Železnice Slovenské republiky podle zákona č. 625/1992 Sb. o zániku státní organizace Československé státní dráhy. Důležitou změnou pro České dráhy bylo přijetí zákona“ Zákon o dráhách“, 266/1994 Sb. v roce 1995, což umožnilo vstoupení na trh dalších podniků, poskytujících služby železniční dopravy (vlacky-ets-a-merkur.webnode.cz, cit. 20.02.2020).

České dráhy jako státní podnik existovaly až do roku 2003, když podle vládního nařízení zanikly a její funkce převzaly akciová společnost České dráhy a státní organizace Správa železnic. Z názvu není těžké odhadnout, že se Správa železnic především zaměřila na obsluhu, správu, obnovu a zajištění provozuschopnosti cest, stanic a nástupišť, když České dráhy převzaly všechny povinnosti, týkající se poskytování nákladních a osobních dopravních služeb. Na základě usnesení vlády ČR 1. prosince 2007 došlo k založení dceřiné společnosti ČD Cargo, která začala provozovat nákladní dopravní služby a tím pádem České dráhy nechaly za sebou služby osobní dopravy.

V současné době České dráhy působí jako akciová společnost. Základní kapitál v hodnotě 20 000 000 000 Kč je rozdělený do 20 akcií na jméno v listinné podobě v jmenovité hodnotě 1 000 000 000 Kč. Řídícím orgánem je představenstvo s 5 členy, stávajícím předsedou je Bc. Václav Nebeský, jako kontrolní orgán působí dozorčí rada, která obsahuje 9 členů a předsedou je Ing. Pavel Kysilka Csc. (rejstrik-firem.kurzy.cz, cit. 21.02.2020).

Od vzniku společnosti v roce 1993 díky stále automatizaci a vzniku nových dceřiných společností počet zaměstnanců postupně klesá. Přechody zaměstnanců do dceřiných firem je velmi dobře vidět na obrázku č. 13, například v roce 2007 došlo k přesunu 12500 zaměstnanců do ČD Cargo a v roce 2011 společnost převedla 9500 lidí do Správy železnic (idnes.cz, cit. 21.02.2020).



Obrázek 13: Vývoj počtu zaměstnanců ČD, a.s. (ČSD) od roku 1989. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 21.02.2020.

České drahy mají celkem 20 dceřiných společností, plný seznam s podíly na základních kapitálech je uveden na obrázku č. 14.

Název společnosti	IČ	Podíl na ZK
ČD Cargo, a.s.	28196678	100 %
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	27257258	100 %
DPOV, a.s.	27786331	100 %
ČD - Informační Systémy, a.s.	24829871	100 %
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	27378225	100 %
ČD Reality, a.s.	27195872	100 %
RailReal, a.s.	26416581	66 %
ČD - Telematika, a.s.	61459445	70,96 %
ČD travel, s.r.o.	27364976	51,72 %
Smichov Station Development, a.s.	27244164	51 %
Žižkov Station Development, a.s.	28209915	51 %
ČD Restaurant, a.s.	27881415	100 %
JLV, a.s.	45272298	38,79 %
Masaryk Station Development, a.s.	27185842	34 %
CR-City, a.s.	26705427	34 %
RS residence s.r.o.	27176568	34 %
Hit Rail, B.V.		4 %
BCC, s.c.r.l.		3,36 %

Obrázek 14: Dceřiné společnosti Českých drah. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 21.02.2020.

4.2. Porovnání účetních výsledků společnosti v rocích 2009-2018

Když se podíváme do výroční zprávy za rok 2018 a porovnáme hlavní ukazatele oproti předchozímu roku (viz obrázek č. 15), zjistíme, že podnik zvětšil množství poskytnutých služeb jak u osobní dopravy (o 2,5 %), tak u nákladní (o 3,5 %). Toto zvětšení je potvrzeno dostatečně velkým nárůstem výnosu – oproti roku 2017, když výnosy činily skoro 34 mld. Kč, v roce 2018 společnost dosáhla zvětšení o 15 % (přibližně 5 mld. Kč). Podle těchto ukazatelů je očividné, že v současné době společnost České dráhy ukazuje výborné výkonné výsledky a pevné postavení na trhu dopravních služeb (ceskedrahy.cz, cit. 22.02.2020).

Ukazatel	2017	2018	Zvětšení v procentech
Výnosy v mil. Kč	33969	39097	15,10
Počet přepravených cestujících v mil.	174,7	179,2	2,58
Objem přípravy v mil. tun	66,1	68,4	3,48

Obrázek 15: Porovnání důležitých ukazatelů v rocích 2017-2018. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 22.02.2020.

4.3. Účetní výsledky osobní dopravy

Rostoucí ukazatele ale neznamenají, že se společnost nachází v dobrém stavu. Posuzování se většinou opírá na účetní ukazatele a podle konsolidované účetní závěrky za rok 2018, kterou uvádí na svém oficiálním webu společnost České dráhy, je vidět, že sektor osobní dopravy v roce 2018 nebyl moc ziskový a skončil rok se ztrátou 230 milionů Kč. Ve porovnání s rokem 2017 se situace výrazně zhoršila – v tomto roce osobní doprava měla ztrátu jenom 53 milionů Kč, ale zase oproti roku 2016, když osobní doprava měla ztrátu 644 milionů Kč, výsledek roku 2018 nevypadá absolutně špatně. Pokud porovnáme některé účetní položky, zjistíme, že největší problém pro zisk oddělení představují osobní náklady včetně mzdových (postupně rostou, což není překvapivé z pohledu inflace, ale je zajímavé z pohledu stálého zmenšení počtu zaměstnanců), další problémovou položkou jsou ostatní výnosy a náklady, které v roce 2017 ukázaly zisk 675 milionů Kč, ale už v dalším roce nepřinesly podniku žádné dodatečné výnosy, ale dokonce i ztrátu 230 milionů Kč. Osobní doprava nedokazuje pokrývat své náklady a podle výročních zpráv neukazuje zisk od roku 2009 a tím pádem je pro společnost zcela nevýhodná.

Jedinou pozitivní zprávou pro České dráhy je to, že i když odvětví v rocích 2013 a 2015 mělo rekordně velké ztráty (2053 a 1422 milionů Kč), ale v současné době se jeho výnosy pořád zvětšují a náklady nerostou tak rychle. Díky tomu osobní doprava v roce 2017 téměř dosáhla nulového zisku (měla ztrátu 27 milionů Kč) a v dalším roce se situace moc nezhoršila. Na obrázku č. 16 můžeme vidět, že v roce 2018 České dráhy na osobní dopravě prodělaly 230 milionů Kč, což není málo, ale v porovnání s předchozími roky by se dalo říct, že tento výsledek je snesitelný (výroční zprávy Českých drah z roku 2008-2018 dostupné z ceskedrahy.cz).

(údaje v mil. Kč)	Osobní doprava	Nákladní doprava	Správa majetku	Segmenty celkem	Ostatní	Eliminace *)	Celkem
Výnosy							
Tržby z osobní přepravy	8 851	0	0	8 851	0	-13	8 838
Úhrady od objednatelů	14 299	0	0	14 299	0	0	14 299
Ostatní ***)	359	13 076	384	13 819	5 329	-3 188	15 960
	23 509	13 076	384	36 969	5 329	-3 201	39 097
<i>Z toho výnosy vůči externím zákazníkům mimo Skupinu:</i>							
Tržby z osobní přepravy	8 838	0	0	8 838	0	0	8 838
Úhrady od objednatelů	14 299	0	0	14 299	0	0	14 299
Ostatní	125	13 014	346	13 485	2 475	0	15 960
	23 262	13 014	346	36 622	2 475	0	39 097
Služby, spotřeba materiálu a energie							
Trakční náklady	-2 451	-1 367	0	-3 818	0	11	-3 807
Úhrada za užití ZDC	-1 798	-1 126	0	-2 924	0	1	-2 923
Ostatní služby, spotřeba materiálu a energie	-5 331	-3 841	-318	-9 490	-3 225	2 809	-9 906
	-9 580	-6 334	-318	-16 232	-3 225	2 821	-16 636
Osobní náklady							
Mzdové náklady	-6 357	-3 150	-129	-9 636	-905	243	-10 298
Zákonné sociální a zdravotní pojištění	-2 135	-1 046	-43	-3 224	-296	78	-3 442
Ostatní sociální náklady	-409	-211	-6	-626	-52	38	-640
	-8 901	-4 407	-178	-13 486	-1 253	359	-14 380
Impairment **)	349	-82	3	270	-112	-1	157
Ostatní provozní výnosy a náklady	50	1	409	460	519	-369	610
Vnitropodnikové výnosy a náklady	-30	0	30	0	0	0	0
Odplys	-4 635	-1 235	-85	-5 955	-366	98	-6 223
Úrokové výnosy	39	0	17	56	2	-29	29
Úrokové náklady	-919	-135	0	-1 054	-27	30	-1 051
Daňový náklad	0	-215	0	-215	-67	-5	-287
Ostatní výnosy a náklady	-112	-6	0	-118	-2	-11	-131
Zisk (ztráta) za období z pokračujících činností	-230	663	262	695	798	-308	1 185
Zisk za období z ukončených činností	0	0	0	0	0	0	0
Zisk (ztráta) za období	-230	663	262	695	798	-308	1 185

Obrázek 16: Konsolidovaná účetní závěrka za rok 2018. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 22.02.2020.

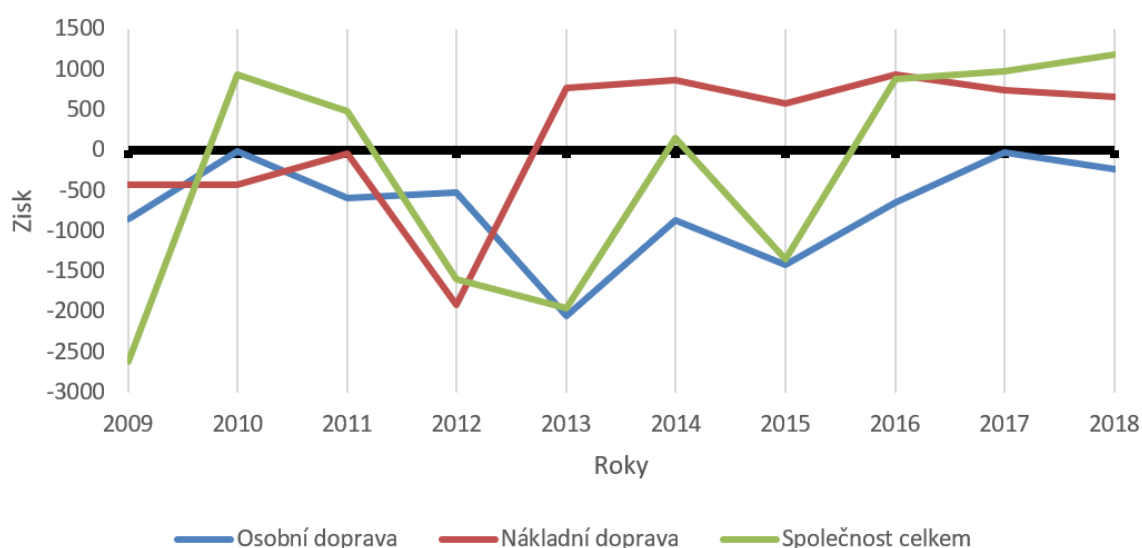
4.4. Účetní výsledky nákladní dopravy

Co se týká účetních ukazatelů u nákladní dopravy, dané odvětví trpělo ztráty až do roku 2012, ve kterém ztráta dosáhla obrovských 1911 milionů Kč. Následující rok ale pro

oddělení byl z pohledu účetního výsledku úplně opačný – kvůli snížení cen nafty a elektřiny se ČD Cargo podařilo snížit náklady z položky ostatní výkonové spotřeby o 1773 milionů Kč a zároveň se snížily osobní náklady a odpisy. Tyto změny, i s ohledem menších tržeb, než v roce 2012, umožnily společnosti ČD Cargo v roce 2013 vydělat 777 milionů Kč. Od toho roku se pro ČD začalo ziskové období a už 6 let odvětví přináší mateřské společnosti stabilní zisk (výroční zprávy Českých drah z roku 2008-2018 dostupné z ceskedrahy.cz).

Když uděláme porovnání nákladových a výnosových položek nákladní a osobní dopravy v roce 2018, tak zjistíme, že nákladní doprava oproti osobní ukazuje následné procentní podíly: výnosy – 56%, služby, spotřeba materiálů a energie - 66%, osobní náklady - 50%, takže mohly bychom říct, že ČD Cargo má finanční ukazatele v rámci 50-60 % ukazatelů osobní dopravy, ale když se obrátíme k nákladovým položkám odpisy a úrokové náklady, tak uvidíme výrazný rozdíl – ČD Cargo oproti osobní dopravě ztrácí jenom 27% na úrocích a odpisech. Kvůli takhle nízkým ztrátám nákladní doprava v posledních letech dosahuje stabilní zisk, což po nevalných z pohledu zisku rocích 2012-2015 spolu s poklesem nákladů u osobní dopravy umožňuje skupině České dráhy vykazovat zisk poslední 3 roky (viz obrázek č. 17) (výroční zprávy Českých drah z roku 2008-2018 dostupné z ceskedrahy.cz).

Účetní zisk jednotlivých oddělení a společnosti České dráhy celkem v mln. Kč v rocích 2009-2018



Obrázek 17: Účetní zisk jednotlivých oddělení a společností České dráhy celkem v rocích 2008-2009. Zdroj: vlastní zpracování na základě výročních zprávy Českých drah z roku 2008-2018.

4.5. Trh osobních dopravních služeb v České republice z pohledu výkonů

Pokud se bavíme o postavení společnosti České dráhy na trhu železničních dopravních služeb, nejdřív se musíme podívat na další firmy v odvětví, jejich postavení, podíly a výkony.

V oboru železnic se používají speciální ukazatele výkonu vlkm a hrtkm. Český statistický úřad uvádí následující definice: „**Vlakový kilometr** (vlkm) osobní nebo nákladní dopravy vyjadřuje přemístění jednoho vlaku, příp. sólo motorového vozu o jeden kilometr. **Hrubý tunový kilometr** (hrtkm) je ukazatelem hrubého výkonu hnacích vozidel a charakterizuje celkový objem dopravní činnosti. Do propočtu vstupuje nejen hmotnost přepravovaného zboží, ale i hmotnost vlastního železničního vozu bez hnacího vozidla“ (czso.cz, cit. 23.02.2020).

Na trhu osobní dopravy jednoznačně můžeme říct, že České dráhy mají dominantní postavení. Když vezmeme průměr vlkm a hrtkm za rok 2019 (viz obrázek č. 18) jako teoretický ukazatel, který by mohl odrážet přibližný podíl firmy na trhu, tak uvidíme, že České dráhy ovládají 89,5 % tržních výkonů osobní dopravy. Ostatní konkurenční firmy mají mnohem nižší výkon – další větší společnosti podle podílů vlkm a hrtkm dosahují následující podíly (szdc.cz, cit. 23.02.2020):

- RegioJet a.s – 6,5 %.
- Leo Express s.r.o – 1,6 %.
- GW Train Regio a.s – 1,23 %.

Osobní doprava

Dopravce	vlkm	hrtkm
České dráhy, a.s.	90,77%	88,26%
RegioJet a.s.	4,07%	9,08%
GW Train Regio a.s.	1,88%	0,58%
Leo Express s.r.o.	1,74%	1,46%
ARRIVA vlaky s.r.o.	0,77%	0,33%
Die Länderbahn GmbH DLB/Vogtlandbahn GmbH	0,36%	0,13%
KŽC Doprava, s.r.o.	0,19%	0,06%
MBM rail s.r.o.	0,04%	0,03%
Die Länderbahn CZ s.r.o.	0,04%	0,01%
Ostatní	0,14%	0,05%

Obrázek 18: Podíly jednotlivých osobních dopravců na celkových výkonech sítě Správy železnic dopravní cesty za rok 2019. Zdroj: szdc.cz, cit. 23.02.2020.

Kvůli takovému výraznému rozdílu podílů jednoznačně můžeme říct, že České dráhy a.s. má monopolní postavení na trhu osobní dopravy, ale s jednou výjimkou – na trhu také

působí řada dalších firem, takže celkem situace v odvětví nejvíce připomíná oligopol, kde ale z důvodu dominantního postavení jedné firmy existuje „cenový vůdce“. Příkladem může sloužit porovnání spojů Praha – Ostrava (viz obrázek č. 19), který mají v provozu České drahý, RegioJet a Leo Express (stav ke 23.02.2020). Všechny nabízené cesty trvají skoro stejný čas, ale ceny se liší více – nejlevnější a nejrychlejší variantou je jízdenka Českých drah, dál jde trochu dražší jízdenka RegioJet s cestou o 7 minut větší a pak je Leo Express se skoro dvakrát větší cenou a delší dobou jízdy.

Praha-Ostrava	Doba jízdy	Cena
České drahý	3h 4m	369 Kč
RegioJet	3h 11m	419 Kč
Leo Express	3h 28m	779 Kč

Obrázek 19: Ceny a doba jízdy spoje Praha-Ostrava ke 23.02.2020. Zdroj: vlastní zpracování na základě oficiálních webových stránek Českých drah, RegioJet a Leo Express.

Dopravce musejí počítat s nižší cenou u Českých drah – například RegioJet stanovil skoro stejnou cenu, Leo Express naopak šel jinou cestou – na oficiální webové stránce nabízí své služby jako modernější a stylovější alternativu klasickým cestám ve vlaku, ale zase nemůže stanovit jakoukoliv cenu, aby kvůli tomu neztratil další zákazníky, které vybírají dopravce podle ceny. Daná logika také platí pro zavedení nových spojů – v současné době České dráhy poskytují své služby na většině tratí, ostatní dopravce většinou otevírají nové spoje kvůli potenciální ziskovosti nebo veřejné zakázce a při existenci jiného poskytovatele dopravních služeb musejí vzít v úvahu již stanovenou někým cenu.

Pokud spočítáme Herfindahl-Hirsmanův index pro trh osobní dopravu (jako podíly jednotlivých firem vezmeme vlkm), uvidíme, že pro dané odvětví při 9 větších firmách (výpočet je bez firem z položky ostatní, protože firmy s menším podílem nemají dostatečný vliv na tenhle ukazatel) index činí 8263,08 bodů z 10000 maximálně možných, což svědčí o vysoké úrovni monopolizace odvětví, jinými slovy trh je velmi koncentrovaný (jedna společnost ovládá významný podíl).

Takže celkem situace pro České dráhy je dobrá, ale když se obrátíme k výročním zprávám z roku 2016 a 2017 (obrázek č. 20), zjistíme, že dlouhodobý trend pro nich není takový pozitivní. Firma pomalu ztrácí své pozice – vlkm a hrtkm z roku 2019 jsou menší, než z roku 2016 o 4 a 3,4 %. Opačná situace je u ostatních firem – rychle roste RegioJet (plus 63 % u vlkm a plus 34 % v roce 2019 oproti výkonům roku 2016), posiluje se Leo Express i když do roku 2018 ukazoval ztrátu podílů, pomalu se rozjíždějí GW Train Regio

a.s., ARRIVA vlaky a die Länderbahn GmbH DLB z Německa. Z toho plyne podepřený závěr, že i když v současné době v odvětví osobní dopravy společnost České dráhy má zřejmě dominantní postavení, ale menší podniky si pomalu odebírají tržní podíly a s velkou pravděpodobností za pár let může nastat situace, že český železniční trh se ještě více přiblíží ke konceptu oligopolu a podíly jednotlivých podniků budou skoro stejné. (výroční zprávy szdc.cz za rok 2016 a 2017, cit. 24.02.2020).

Dopravce/ukazatel, rok	vlkm 2016	hrtkm 2016	vlkm 2017	hrtkm 2017	vlkm 2018	hrtkm 2018
České dráhy, a. s.	94,43	91,2	93,73	90,04	91,76	88,80
RegioJet, a. s.	2,49	6,77	3,06	8,07	3,90	9,00
LEO Express	1,90	1,61	1,50	1,29	1,44	1,22
GW Train Regio, a. s.	0,36	0,08	0,67	0,22	1,83	0,55
Die Länderbahn GmbH DLB	0,38	0,15	0,37	0,15	0,28	0,11
Ostatní dopravci	0,44	0,17	0,67	0,23	0,79	0,32

Obrázek 20: Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy v rocích 2016-2018. Zdroj: výroční zprávy szdc.cz za rok 2016 a 2017, cit. 24.02.2020.

Jak je vidět na příkladu Českých drah, osobní železniční doprava v České republice neukazuje zisk a většinou dokonce i ztrátu. Nové dopravce nejsou moc ochotné otevírat nové spoje kvůli jejich malé rentabilitě, velkým nákladům a působícím na většině cest protihráčům. Pro osobní železniční dopravy v České republice je typickým trend, když nějaká firma vstupuje na trh, většinou paralelně provozuje další služby, například autobusovou dopravu (jak to dělají RegioJet a Leo Express). Další možností je samostatný provoz na nějakém dopravním úseku na základě veřejné zakázky státu. Příkladem slouží spoj Plzeň – Most, kde původně dopravu zajišťovaly České dráhy, ale kvůli výhře tendru v roce 2016 linku převzaly GW Train Regio (www.gwtr.cz, cit. 24.02.2020).

4.6. Trh nákladních dopravních služeb v České republice z pohledu výkonů

Pro úplnost posouzení stavu společnosti České dráhy nesmíme projít mimo trhu nákladní dopravy. Jak už bylo zmíněno, v roce 2007 se od Českých drah oddělila dceřiná společnost ČD Cargo a od té doby pod jejím vedením prosazuje vlastní politiku v odvětví.

Společnost působí na trhu od konce roku 2007 a podíly ve výroční zprávě roku 2008(viz obrázek č. 21) nám předvádějí, že v tomto roce ČD Cargo demonstrovaly výborné výkonné podíly 92,28 % u hrubých tunových kilometrů a 87,10 % u vlakových kilometrů. Ale časem začalo docházet k postupnému snižování podílů a například během příštího roku

podnik ztratil 3,51 % hrtkm a 7,56 % vlkm a od té doby se tento trend vyvíjí. V roce 2010 firma přišla o dalších 1,93 % hrtkm a 1,35 % vlkm, což bylo způsobeno rychlým nárůstem podílů hlavních konkurentů OKD, Doprava, a.s. a UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. (výroční zpráva szdc.cz za období 2008–2010, cit. 24.02.2020).

Dopravce	hrtkm	vlkm
ČD Cargo, a.s.	92,28 %	87,10 %
OKD, Doprava, akciová společnost	3,14 %	2,15 %
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	2,14 %	1,64 %
VIAMONT Cargo a.s.	0,50 %	0,47 %
VIAMONT a.s.	0,43 %	0,38 %
České dráhy, a.s.	0,37 %	2,78 %
Traťová strojní společnost, a.s.	0,30 %	1,07 %
BF Logistics s.r.o.	0,16 %	0,20 %
Ostravská dopravní společnost, a.s.	0,16 %	0,16 %
Ostatní dopravci	0,52 %	4,05 %

Obrázek 21: Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2008. Zdroj: výroční zpráva szdc.cz za rok 2008, cit. 24.02.2020.

Od vzniku dceřiné společnosti se postupně začal pokles její tržních podílu. Pokud se obrátíme k aktuálním informacím z roku 2019 (viz obrázek č. 22), uvidíme, že podíly ČD Cargo během dvanáctiletého působení společnosti na trhu klesly přibližně o 31,1 % u vlkm a 26,94 % u hrtkm, takže přibližně o 2,5 % každý rok. Tento pokles podílů je ovlivněn působením velkého počtu dalších dopravců a především situací, že nákladní doprava je lepší než osobní z pohledu zisku (výroční zpráva szdc.cz za rok 2019, cit. 24.02.2020).

Nákladní doprava

Dopravce	vlkm	hrtkm
ČD Cargo, a.s.	61,13%	60,16%
METRANS Rail s.r.o.	5,44%	8,43%
Advanced World Transport a.s./ PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	6,00%	7,20%
IDS CARGO a.s.	3,84%	3,88%
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	3,38%	4,29%
Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.	2,36%	3,40%
CER Slovakia a. s.	1,41%	1,76%
SD - Kolejová doprava, a.s.	1,23%	1,72%
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	1,08%	1,15%
Ostatní	14,13%	8,02%

Obrázek 22: Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2019. Zdroj: výroční zpráva szdc.cz za rok 2019, cit. 24.02.2020.

Po začátku ziskového období u nákladního oddílu Českých drah v roce 2013, soukromé dopravce pochopily, že dané odvětví je perspektivní v České republice a hlavně ziskové, existuje stálá diferencovaná poptávka, kde jsou požadavky různých druhů a

velikostí. Podniky pomalu začaly rozjíždět své provozy a v současné době ovládají více, než třetinu trhu a pořád zvětšují své podíly.

Když pro dané odvětví aplikujeme Herfindahl-Hirsmanův index a jako podíly jednotlivých firem vezmeme vlkm, tak pro rok 2019 dostaneme 3839 bodů (bez firem z položky ostatní), což odpovídá vysoce koncentrovanému trhu, stejně, jako u osobní dopravy, ale v porovnání s Herfindahl-Hirsmanovem indexem osobní dopravy je vidět, že pozice ČD Cargo v odvětví nákladní dopravy není absolutně dominantní.

Největšími výhodami nákladní dopravy oproti osobní jsou menší počáteční požadavky, což znamená, že na trh volně vstupují menší podniky, které ale mohou najít zakázky vhodné velikosti a takhle pomalu začínat. Právě tuto situaci je vidět na obrázku č. 22 – velký počet podniků ovládá více, než 30 % tržních podílů a zároveň existuje spousta firem, které ovládají kolem 10 % trhu, ale každá z nich má velmi nízkou část. Spolu s tím také existují větší dopravce jako METRANS Rail s.r.o., Advansed World Transport a.s. atd., které pomalu začínají ČD Cargo konkurovat a kvůli příznivým podmínkám v oblasti za pár let mohou dosáhnout ještě lepších výsledků a získat větší podíly.

5. Výsledky a diskuse

Daná kapitola bude obsahovat některé logické úsudky, které byly zjištěny na základě teoretických informací spolu s aktuálními ukazateli. Další součástí bude doporučení společnosti, které zahrnuje seznam nejpodstatnějších současných problémů a možné varianty jejich řešení.

5.1. Výsledky a diskuse

Železniční doprava ještě od svého vzniku měla obrovský význam pro hospodářský rozvoj v jakékoli době v jakékoli zemi. Správně vyvinutá dopravní infrastruktura je dobrá podpora rozvoje ostatních sfér státního života. Železnice, které jsou jedním z hlavních dopravních systémů České republiky, mají významný státní, ekonomický a sociální význam. Na nich jsou kladené velké nároky z pohledů, kvality, spolehlivosti, dochvilnosti a ceny.

Trh železničních dopravních služeb v České republice má dlouhou historii a v posledních letech prošel významnými změnami, které jsou spojeny zejména se vznikem nezávislých soukromých společností a zvětšením jejich tržních podílů. V současné době se vnitrostátní železniční doprava nachází v nové fázi, jejíž charakteristickou vlastností je proces rozdělení tržních objemů mezi Českými drahami a menšími dopravními společnostmi, a to je jak u osobní, tak i u nákladní dopravy. Když zkusíme aplikovat nějaký z ekonomických modelů na Český trh, tak uvidíme, že oligopolní model s jednou dominantní firmou nejvíce odpovídá české realitě. Takže pokud se bavíme o postavení Českých drah v žádném případě nejde o monopol.

Na příkladu odvětví železniční dopravy je jasně vidět politiku České republiky vůči monopolu – stát se snaží postupně odejít od konceptu monopolu, když celé odvětví obsluhuje jedna firma a přejít k méně monopolizovanému trhu. Vláda podporuje České drahy jako současného poskytovatele většiny dopravních služeb, ale zároveň nebrání novým firmám volně vstupovat na trh a zkouší zajistit stejné podmínky pro všechny podniky a podporovat konkurenci, což má největší výsledek pro konečného zákazníka – může si vybrat dopravce podle určitých parametrů a díky konkurenci dostává lepší služby za nižší cenu.

Společnost České drahy si během svého mnoholetého působení na trhu České republiky zasloužila dobré jméno a pořád zůstává hlavní a největší společností, poskytující nákladní a osobní železniční dopravní služby na území České republiky. Firma umí pracovat se zákazníky a vždycky se snaží orientovat na klienta a díky tomu stále dokazuje získávat

nové cestující a zakázky. Díky svým bohatým zkušenostem a správnému směru rozvoje společnost postupně zlepšuje své výsledky – o tom svědčí rostoucí ukazatele přepravených osob, tržeb atd.

Charakteristickým a hlavním rysem České železniční dopravy je diametrální rozdíl ziskovostí u osobní a nákladní dopravy. Odvětví nákladní dopravy vypadá maximálně perspektivně a kvůli nižším vstupním nákladům je velice atraktivní pro nové firmy. Oproti němu se nachází osobní doprava, kde situace z pohledu zisku je opačná – odvětví má větší investiční nároky, které ale negarantují, že podnik bude mít zisk. Tuto skutečnost je jasně vidět na příkladu Českých drah – skupina osobní dopravy je dlouhodobě ztrátová a celá společnost dosahuje zisk jen kvůli nákladní dopravě.

Tím pádem by se dalo předpokládat, že pokles podílů jednotlivých odvětví společnosti České dráhy v budoucnu bude pokračovat se stejnou tendencí – větší rychlost u nákladní, menší rychlost u osobní. Společnost by se musela především zaměřit na své výsledky hospodaření a zároveň na záchranu svých tržních podílů, protože podnik má obrovské množství kapacit a největší problém, který by mu mohl hrozit – ztráta zákazníků. V současné době ale toto společnosti neohrožuje – České dráhy patří do nejvíce preferovaných dopravců jak z pohledu ceny, tak i z pohledu kvality.

5.2. Doporučení

Doporučení bude rozděleno do dvou částí – pro osobní a nákladní dopravu. Začneme od největších problémů, které má osobní doprava společnosti České dráhy:

- Pořád rostou osobní náklady i když se počet zaměstnanců snižuje.
- Výkonové podíly pomalu klesají.
- Odvětví celkem je dlouhodobě ztrátové.

Prvním doporučením by bylo kompletní přezkoumání své mzdové a benefitní politiky. Absolutně zřejmým je fakt, že se osobní náklady nemůžou zůstat neměnné kvůli inflaci, potřebě motivovat zaměstnance a celkem nárůstu jejich pracovních zkušeností, ale situace u osobní dopravy vypadá trochu divně. Skutečnost, že během 2017 roku ze společnosti odešly více než 200 zaměstnanců, ale v 2018 osobní náklady včetně mzdových byly vyšší o 601 mil. Kč svědčí o neúplně správné mzdové politice. Společnost by se mohla zamyslet nad automatizací nějakých procesů (například prodej jízdných), což by jí umožnilo alespoň částečně snížit náklady.

Hlavním a nejdůležitějším problémem se však zůstává neziskovost oddělení a šlo by to vyřešit buď zvýšením tržeb anebo snížením nákladů. Politika zaměřená na úspory v daném případě vypadá neefektivněji – mohly by se vyplatit statistické zkoumání obsazení vlaků a následně snižování počtů vozů anebo zrušení nějaké cesty v určitý čas, když není dostatečná poptávka. Další možností je optimalizace svého vozového parku – je nutné zajistit maximálně efektivní provoz, zbavit se zbytečných starých vozů a pořad kontrolovat, aby počet nepoužívaných vlaků byl minimální. Dalo by se spojit zvětšení tržeb se zahraniou svých pozicí na trhu, protože jde o společný souhrn činností – podnik se i nadále musí dbát o kvalitě poskytovaných služeb, zavádět nové metody získávání nových klientů, a hlavně se pečovat o loajalitu stávajících zákazníků. Zatím neexistuje žádný důvod, proč by mohlo dojít k velké ztrátě zákazníků a společnost České dráhy bezesporu udělá všechno pro splnění jejich očekávání.

Situace u oddělení nákladní dopravy vypadá mnohem optimističtěji – po dlouhém ztrátovém období, které se pokračovalo od vzniku ČD Cargo až do roku 2012, v roce 2013 společnost dokázala dosáhnout zisku a od té doby ho má pořád. Stabilně rostoucí účetní ukazatele nám potvrzují, že společnost se rozvíje rovnoměrně – nárůstům nákladů vždy odpovídá poměrově analogicky nárůst tržeb. Takže bychom mohly ohodnotit stav odvětví jako výborný, kdyby neexistovala jedna důležitá poznámka – během doby, pokud ČD Cargo bojovalo o zisk, došlo k obrovské ztrátě tržních pozicí.

Pokles podílů je především závislý na specifiku nákladní dopravy v České republice – má lepší vstupní podmínky oproti osobní dopravě a celkem nabízí více možností pro zisk. Tyto faktory přitahují do odvětví nové firmy a zároveň takové příznivé podmínky podporují jejich rozvoj. Z tohoto vlastně vyplývá, že jedním a hlavním současným problémem, který obtěžuje ČD Cargo, je rychlá ztráta podílů. Jak už bylo zmíněno, jde o ztrátě kolem 2,5% podílů každý rok a když to bude pokračovat, tak v blízké budoucnosti může dojít k tomu, že firma ztratí tolik, že nebude schopná dosáhnout zisku.

Jediným doporučením tady by mohlo být usilování o zahrani stávajících tržních podílů a získávání nových zákazníků. Vhodným krokem vypadá agresivnější marketingová politika zaměřená na nové zakázky. Také by se hodila podrobná SWOT analýza, která by pomohla firmě odhalit své silné a slabé stránky. Dalším součástí SWOT analýzy je rozbor tržních příležitostí a hrozeb, který v současné situaci stálého poklesu podílů vypadá jako právě ten správný krok, umožňující získat vícedimenzionální pohled na svou situaci, což by

mohlo usnadnit vedení ČD Cargo nalezení toho efektivnějšího pracovního postupu, který pomůže společnosti nejenom dosahovat zisku, ale i navíc posílit své tržní pozice.

6. Závěr

Monopol je jedním z nejkontroverznějších, ale zároveň jedním z nejzajímavějších témat v ekonomice. Daná bakalářská práce je především zaměřena na zkoumání problému monopolu v České republice na příkladu společnosti České dráhy působící v odvětví železniční dopravy. V teoretické části byly probrány nejpodstatnější teoretické základy včetně různých forem konkurence a jejích dalších poddruhů spolu s podrobným probíráním veškerých aspektů, týkajících se monopolu od jeho historie do chování na trhu podle ekonomické teorie a antimonopolní politiky. Na tento základ navazuje praktická část, která ukazuje skutečnou situaci na trhu železniční dopravy na základě různých ukazatelů a zkouší odhalit klíčové vlastnosti odvětví a monopolu celkem na příkladu konkrétního podniku působícího v odvětví.

Společnost České dráhy je bezesporu jedním z nejdůležitějších podniků pro Českou ekonomiku – firma hraje klíčovou roli v poskytování osobních a nákladních dopravních služeb v České republice, zajišťuje komunikaci a zabezpečuje velký počet pracovních míst pro občanství. Podnik už dlouhou dobu splňuje kladené na něho požadavky, a to jak z pohledu spotřebitele (firma nabízí rozmanité spektrum dopravních služeb a každý zákazník si může najít vhodnou variantu, která bude vyhovovat jeho požadavkům), tak i z pohledu státu (roční obraty tržeb a přepravených objemů se pořád zvyšují, což umožňuje společnosti dosahovat zisku spolu s neustálým technickým a technologickým rozvojem). V posledních letech České dráhy dokázaly výrazně zlepšit své finanční výsledky díky nákladní dopravě, ale pořád ještě zbývají problémy, které musejí být vyřešeny co nejdříve – zejména regulární pokles tržních podílů u nákladní dopravy a neutěšené finanční výsledky oddělení osobní dopravy. Celkem ale lze vyhodnotit stav firmy jako stoupavý – je vidět dobrou tendenci z pohledu zisku, také ji potvrzují rostoucí ukazatele přepravených cestujících a objemů zboží.

I když České dráhy jednoznačně mají dominantní postavení, v této situaci nejde o monopol. Z hlediska ekonomické teorie železničnímu dopravnímu trhu v České republice nejvíc odpovídá koncept oligopolu s dominantní firmou. To znamená, že v odvětví existuje konkurence, ale jenom malá – vůdce je schopný ovlivnit menší firmy, ale malé firmy většinou nemůžou ovlivnit protihrače s vícenásobně větším podílem. Na první pohled taková jednostranná realita na jednom z nejdůležitějších pro stát trhu nevypadá dobře, ale když se vrátíme ke skutečným výsledkům, tak zjistíme, že situace je vynikající. Za prvé trh

železniční dopravy není moc omezený – samozřejmě existují velké bariery pro vstup, ale v posledních letech je vidět, že do odvětví vstupují nové firmy, což potvrzuje rovnost podmínek pro všechny. Za druhé, České dráhy jsou těsně spojené se státem oboustrannou vazbou – majitelem společnosti je Ministerstvo dopravy České republiky a tím pádem chování firmy je předurčeno zájmy státu. Na druhou stranu česká vláda může ovlivňovat podnik nepřímo pomocí různých zákonů a usnesení.

V současné době konkurence patří ke hlavním hybným silám tržní ekonomiky, ale skutečný stav české železniční dopravy přivádí na myšlenku, že monopol (respektive ho poddruhy) ve speciálních případech mohou být užitečnější než větší počet firem. Jedna firma je snadnější variantou pro centralizovanou kontrolu a regulaci. Dalo by se říct, že politika českého státu z hlediska monopolizace železničního trhu je vyvážená – pokud České dráhy splňují požadavky, uspokojují poptávku a celkem fungují dobře, neexistuje významný důvod, proč by měl stát nějak měnit již fungující systém. Samozřejmě existuje spousta důvodů proti monopolu a z toho vyplývá nejpodstatnější závěr, že monopol stejně jako konkurence mají jak pozitivní, tak i negativní dopad na tržní ekonomiku, a jejich regulace se musí především opírat na skutečný stav a klíčové vlastnosti tržního sektoru.

7. Seznam použitých zdrojů

Odborná literatura:

- BRČÁK, Josef, Bohuslav SEKERKA, Roman SVOBODA. *Mikroekonomie - teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2013. ISBN 978-80-7380-453-4.
- JUREČKA, Václav a kolektiv. *Mikroekonomie 3., aktualizované a rozšířené vydání*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-271-2125-0.
- PINDYCK, Robert Stephen a Daniel Lee RUBINFELD. *Microeconomics*. New Jersey: Prentice Hall, 2013. ISBN 978-0-13-285712-3.
- VARIAN, Hall Ronald. *Mikroekonomie: moderní přístup*. Praha: Victoria Publishing, 1995. ISBN 80-85865-25-4.
- PORTER, Michael Eugene. *Konkurenční výhoda: (jak vytvořit a udržet si nadprůměrný výkon)*. Praha: Victoria Publishing, 1993. ISBN 80-85605-12-0.
- HOŘEJŠÍ, Bronislava, Libuše MACÁKOVÁ, Jindřich SOUKUP, Jana SOUKUPOVÁ. *Mikroekonomie 4. rozšířené vydání*. Praha: Management Press, 2008. ISBN 978-80-7261-150-8.

Internetové zdroje:

- První koněspřežná železnice zapřáhla 800 koní, cesta trvala 14 hodin [online]. [cit. 2020-02-18]. Dostupné z: <https://eurozpravy.cz/veda-a-technika/technika/187837-prvni-konesprezna-zeleznice-zaprahla-800-koni-cesta-trvala-14-hodin/>.
- Herfindahl-Hirschman Index [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/h/hhi.asp>.
- Herfindahl-Hirschman Index (Total Assets) in Czech Republic [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: <https://www.helgilibrary.com/indicators/herfindahl-hirschman-index-total-assets/czech-republic/>.
- Dráhy přijdou o třetinu zaměstnanců. Převzme je správa železnic [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/drahy-prijdou-o-tretinu-zamestnancu-prevezme-je-sprava-zeleznic.A101020_150543_eko-doprava_fih.
- Dceřiné společnosti [online]. [cit. 2020-02-21]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/-9604/>.

- Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) [online]. [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/ropa/organizace-zemi-vyvazejicich-ropu-opec>.
- HISTORIE ŽELEZNICE NA NAŠEM ÚZEMÍ [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://vlacky-ets-a-merkur.webnode.cz/historie-zeleznice-na-nasem-uzemi/>.
- Časové jízdenky – Nové ceny od 1.10.2018 [online]. [cit. 2020-02-09]. Dostupné z: <https://www.litackar.cz/cenik-jizdneho/>.
- Podíl dopravců na výkonech sítě SŽDC v roce 2019 [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/50167315/Pod%C3%AD+dopravc%C5%AF+2019.pdf/65c2ed30-5ce1-4fe1-aa57-5a5d29e9bb27?version=1.0>.
- Úřad pro ochranu hospodářské soutěže [online]. [cit. 2020-02-10]. Dostupné z: www.uohs.cz.
- České dráhy, a.s., Praha IČO 70994226 - Obchodní rejstřík firem [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://rejstrik-firem.kurzy.cz/70994226/ceske-drahy-as/>.
- DOPRAVA A SPOJE – Český statistický úřad [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/23669467/000106c19.pdf/6c086666-cfa8-4bfc-a535-60aa40ae1b0e?version=1.0>.
- A History of U.S. Monopolies [online]. [cit. 2020-02-20]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/insights/history-of-us-monopolies/>.
- Leo Express [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/en/>.
- RegioJet [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/>.
- Výroční zprávy szdc.cz [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/publikace/vyrocnizpravy>.
- Výroční zprávy společnosti České dráhy [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/-26610/>.
- Linka R25 Plzeň - Most [online]. [cit. 2020-02-23]. Dostupné z: <http://www.gwtr.cz/cs/r25-plzen-most>.

8. Seznam obrázků

Obrázek 1: Poptávka po produkci v podmínkách dokonalé konkurence.	
Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 44.....	13
Obrázek 2: Poptávka po produkci v podmínkách nedokonalé konkurence.	
Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 45.....	14
Obrázek 3: Druhy nedokonalé konkurence. Zdroj: vlastní zpracování na základě Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013.	14
Obrázek 4: Úspory z rozsahu jako bariéra vstupu do odvětví. Zdroj: Jurečka, 2018, str. 206.	19
Obrázek 5: Rovnice Lernerova indexu. Zdroj: Jurečka, 2018, str. 224.	20
Obrázek 6: Rovnice Herfindahl-Hirsmanova indexu. Zdroj: www.investopedia.com, cit. 10. 02. 2020.	20
Obrázek 7: Cenová diskriminace prvního stupně. Zdroj: Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 295.	23
Obrázek 8: Cenová diskriminace druhého stupně. Zdroj: Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 296.	23
Obrázek 9: Časové jízdenky – Nové ceny od 1.10.2018. Zdroj: www.litackar.cz, cit. 09. 02. 2020.	24
Obrázek 10: Cenová diskriminace třetího stupně. Zdroj: Hořejší, Macáková, Soukup, Soukupová, 2008, str. 300.	25
Obrázek 11: Zisk monopolu. Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 209.	26
Obrázek 12: Nulový zisk a ztráta u monopolu. Zdroj: Brčák, Sekerka, Svoboda, 2013, str. 210.	27
Obrázek 13: Vývoj počtu zaměstnanců ČD, a.s. (ČSD) od roku 1989. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 21.02.2020.	31
Obrázek 14: Dceřiné společnosti Českých drah. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 21.02.2020.	31
Obrázek 15: Porovnání důležitých ukazatelů v rocích 2017-2018. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 22.02.2020.	32
Obrázek 16: Konsolidovaná účetní závěrka za rok 2018. Zdroj: ceskedrahy.cz, cit. 22.02.2020.	33
Obrázek 17: Účetní zisk jednotlivých oddělení a společností České dráhy celkem v rocích 2008-2009. Zdroj: vlastní zpracování na základě výroční zprávy Českých drah z roku 2008-2018.	34
Obrázek 18: Podíly jednotlivých osobních dopravců na celkových výkonech sítě Správy železnic dopravní cesty za rok 2019. Zdroj: szdc.cz, cit. 23.02.2020.	35
Obrázek 19: Ceny a doba jízdy spoje Praha-Ostrava ke 23.02.2020. Zdroj: vlastní zpracování na základě oficiálních webových stránek Českých drah, RegioJet a Leo Express.	36
Obrázek 20: Procentní podíl dopravců na výkonech osobní dopravy v rocích 2016-2018. Zdroj: výroční zprávy szdc.cz za rok 2016 a 2017, cit. 24.02.2020.	37
Obrázek 21: Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2008. Zdroj: výroční zpráva szdc.cz za rok 2008, cit. 24.02.2020.	38
Obrázek 22: Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2019. Zdroj: výroční zpráva szdc.cz za rok 2019, cit. 24.02.2020.	38