

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Diplomová práce

Monopol v podmínkách ČR

Tomáš Smetana

© 2019 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Tomáš Smetana

Provoz a ekonomika

Název práce

Monopol v podmínkách ČR

Název anglicky

Monopoly in Conditions of Czech Economy

Cíle práce

Hlavním cílem diplomové práce je vysvětlení pojmu monopol a analýza vybraného monopolu na trhu České republiky. Teoretická část této diplomové práce popisuje charakteristiku dokonalé a nedokonalé konkurence. Tato část je zaměřena především na hlavní rysy monopolu jako jeho vznik, chování a regulace. V praktické části je provedena analýza vybraného monopolu. Je zhodnoceno jeho chování a postavení na trhu České republiky.

Metodika

Pro vypracování diplomové práce bylo provedeno studium vědecké a odborné literatury společně s ověřenými internetovými texty. V práci jsou použity metody deskripce zejména v teoretické části práce a analýzy a syntézy pak v následné praktické části práce.

Doporučený rozsah práce

60–80 stran

Klíčová slova

monopol, nedokonalá konkurence, trh, ekonomika, firma, antimonopolní zákony, Česká republika

Doporučené zdroje informací

BURIANOVÁ, J. – ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE. KATEDRA EKONOMICKÝCH TEORIÍ. *Vybrané kapitoly z teorie firmy*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, Provozně ekonomická fakulta, 2012. ISBN 978-80-213-2268-4.

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

MACH, J. – ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE. PROVOZNĚ EKONOMICKÁ FAKULTA. *Obecná ekonomie I. Mikroekonomie*. Praha: Credit, 1997. ISBN 80-213-0351-4.

SEKERKA, B. – BRČÁK, J. *Mikroekonomie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010. ISBN 978-80-7380-280-6.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže [online]. <http://www.uohs.cz/cs/uvodni-stranka.html>

Předběžný termín obhajoby

2019/20 ZS – PEF (únor 2020)

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 29. 11. 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Monopol v podmínkách ČR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové 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 diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 29.11.2019

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu mé diplomové práce panu doc. PhDr. Ing. Karlu Šrédlovi, CSc. Také bych rád poděkoval mé rodině a mým přátelům za podporu.

Monopol v podmínkách ČR

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá monopolem v podmínkách České republiky. Práce je rozdělena na dvě části, a to na teoretickou a praktickou. Teoretická část práce popisuje problematiku konkurence s vysvětlením odlišností dokonalé a nedokonalé konkurence. Teoretická část práce se dále zabývá charakteristikou a problematikou tržní struktury s názvem monopol. Popisuje možné příčiny vzniku, druhy monopolu, jeho chování na trhu a následně jeho možnou regulaci. Poslední úsek teoretické části práce se věnuje ochraně hospodářské soutěže.

V praktické části práce je provedena analýza konkrétního tržního subjektu, a to státního podniku Řízení letového provozu České republiky. Tato část práce obsahuje hlavní činnosti podniku, jeho chování na českém trhu a jeho mezinárodní angažovanost. Na závěr je proveden rozbor, ve kterém jsou posouzeny obecné charakteristické znaky monopolu s fungováním podniku na trhu. Cílem rozboru je posouzení, zda podnik vykazuje typické znaky monopolu.

Klíčová slova: monopol, nedokonalá konkurence, trh, regulace, Řízení letového provozu, ŘLP, státní podnik, ÚOHS

Monopoly in Conditions of Czech Economy

Abstract

The diploma thesis focuses on a monopoly in the framework of the Czech economy. The thesis is divided into a theoretical and a practical part. The theoretical part describes the issue of competition and describes differences between the perfect and imperfect competition. Furthermore, the theoretical part deals with characteristics of the monopoly market structure. Thirdly, it describes possible causes of the monopoly, its types, its market behaviour and the ways, how can be monopoly regulated. The last segment of the theoretical part tackles the issue of the protection of economic competition.

In the practical part, the thesis analyses a particular business entity, is the Air Navigation Services of the Czech Republic. This part of the thesis describes the main activities of the enterprise, its behaviour on the Czech market and its engagement on the international scene. In the final part, the author assesses the basic characteristics of the enterprise and its behaviour on the market and determines, if it fulfils the criteria for being a monopoly.

Keywords: monopoly, imperfect competition, market, regulation, Air Navigation Services of the Czech Republic, ANS Czech Republic, state enterprise, The Office for the Protection of Competition

Obsah

1 Úvod.....	12
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika	13
3 Teoretická východiska	14
3.1 Konkurence	14
3.1.1 Konkurence mezi nabídkou a poptávkou.....	14
3.1.2 Konkurence na straně nabídky.....	14
3.1.3 Konkurence na straně poptávky.....	15
3.2 Typy tržních struktur.....	15
3.3 Dokonalá konkurence.....	16
3.3.1 Optimální rozsah produkce firmy v dokonalé konkurenci	18
3.3.2 Zisk a ztráta v podmínkách dokonalé konkurence.....	19
3.4 Nedokonalá konkurence.....	19
3.5 Monopolistická konkurence	20
3.5.1 Produkce monopolistické konkurence v krátkém období.....	21
3.5.2 Produkce monopolistické konkurence v dlouhém období.....	21
3.6 Oligopol.....	22
3.6.1 Oligopol s dominantní firmou.....	23
3.6.2 Smluvní oligopol – Kartel.....	24
3.7 Monopol	25
3.7.1 Charakteristické rysy monopolu	25
3.7.2 Hlavní příčiny vzniku monopolu	26
3.7.3 Monopolní cena a monopolní zisk.....	27
3.7.4 Neefektivnost plynoucí z monopolu	28
3.7.4.1 Ztráta mrtvé váhy v podmínkách monopolu	29
3.7.4.2 Dobývání nebo hledání renty.....	29
3.7.5 Regulace monopolu	30
3.7.5.1 Cenová regulace	30
3.7.5.2 Antitrustové zákony.....	30
3.7.5.3 Ekonomická regulace	30
3.7.6 Cenová diskriminace.....	31
3.7.6.1 Cenová diskriminace prvního stupně	31
3.7.6.2 Cenová diskriminace druhého stupně.....	32
3.7.6.3 Cenová diskriminace třetího stupně	33

3.7.6.4	Cenová diskriminace v čase	34
3.7.6.5	Cenová diskriminace ve špičce	35
3.8	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.....	35
3.8.1	Hospodářská soutěž a role Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže	35
3.8.2	Základní charakteristiky ÚOHS.....	36
3.8.2.1	Ochrana hospodářské soutěže.....	36
3.8.2.2	Dohled na zadání veřejných zakázek	37
3.8.2.3	Dohled na tržní sílu při prodeji potravinářských a zemědělských produktů a jejich zneužití.....	37
3.8.2.4	Poradenství v otázkách veřejné podpory	37
3.8.3	Zakázané kartelové dohody a zneužití dominantního postavení	38
3.8.3.1	Zakázané kartelové dohody	38
3.8.3.2	Zneužití dominantního postavení	38
4	Praktická část	39
4.1	O podniku Řízení letového provozu České republiky	39
4.1.1	Základní informace o podniku.....	39
4.1.2	Poslání podniku.....	39
4.1.3	Typy služeb podniku.....	40
4.1.3.1	Služba řízení letového provozu (ATC).....	40
4.1.3.2	Letová informační služba (FIS).....	40
4.1.3.3	Pohotovostní služba (ALRS).....	40
4.1.3.4	Ohlašovna letových provozních služeb	41
4.1.4	Očekávaný vývoj oblasti působení podniku	41
4.1.5	Mezinárodní vztahy	41
4.1.6	Provoz	42
4.1.7	Ceník služeb.....	42
4.1.7.1	Traťové navigační služby	42
4.1.7.2	Přibližovací a letištní služby.....	43
4.1.7.3	Poplatky za výcvikové lety.....	44
4.1.8	Hospodaření podniku	44
4.1.8.1	Hospodaření podniku za rok 2018.....	44
4.1.8.2	Vývoj výnosů podniku od roku 2010	46
4.1.8.3	Rozbor výnosů podniku za rok 2018.....	46
4.1.8.4	Roční vývoj nákladů podniku od roku 2010	48
4.1.8.5	Náklady podniku za rok 2018.....	48
4.1.8.6	Hospodářský výsledek podniku.....	50

4.1.9	Zaměstnanci podniku	50
4.1.10	Výkony podniku ve vzdušném prostoru a letištích.....	51
4.1.10.1	Výkony ve vzdušném prostoru České republiky.....	51
4.1.10.2	Výkony ve vzdušeném prostoru EUROCONTROL členských států	52
4.1.10.3	Pohyby letadel a výkonové jednotky na letištích České republiky ...	53
4.1.10.4	Poplatky za poskytované letové provozní služby.....	56
4.1.10.5	Poplatky za traťové navigační služby poskytované podnikem	57
4.1.10.6	Srovnání cenové úrovně sazeb poplatků za traťová navigační služby všech členských zemí EUROCONTROL v roce 2018	60
4.1.10.7	Poplatky za přibližovací a letištní služby řízení letů	61
4.1.10.8	Poplatky za výcvikové lety.....	61
4.1.10.9	Zajištění pohledávek za poskytnuté letové provozní služby	62
4.1.11	ATM systémy	63
4.2	Posouzení pozice ŘLP ČR, s.p. v oblasti evropského řízení letového provozu	63
4.3	Analýza monopolních znaků ŘLP ČR, s.p.....	64
4.3.1	Jedinečný produkt nebo služba nabízený na trhu	65
4.3.2	Existence jednoho tržního subjektu, který určuje ceny a rozsah produkce	66
4.3.3	Existence bariér vstupu na trh.....	66
4.3.4	Právo poskytnutí letištních a přibližovacích služeb.....	66
5	Výsledky a diskuze	68
6	Závěr.....	71
7	Seznam použitých zdrojů	72

Seznam obrázků

Obrázek 1	Logo Řízení letového provozu České republiky, s.p.	39
Obrázek 2	Organizační struktura ŘLP ČR, s.p. k 1.1. 2018.....	51
Obrázek 3	Využívání přímých tratí ve FIR PRAHA v roce 2018	52

Seznam grafů

Graf 1	Tržní poptávka a poptávka po produkci firmy v dokonalé konkurenci.....	17
Graf 2	Optimální rozsah produkce v dokonalé konkurenci	18
Graf 3	Zisk a ztráta v podmínkách dokonalé konkurence	19
Graf 4	Firma v monopolistické konkurenci v krátkém období.....	21
Graf 5	Firma v monopolistické konkurenci v dlouhém období.....	22
Graf 6	Oligopol s dominantní firmou	23
Graf 7	Maximalizace zisku v kartelu	24
Graf 8	Tržní rovnováha a maximalizace zisku v podmínkách monopolu	28
Graf 9	Ztráta mrtvé váhy v podmínkách monopolu	29
Graf 10	Cenová diskriminace prvního stupně	31

Graf 11 Cenová diskriminace druhého stupně.....	32
Graf 12 Cenová diskriminace třetího stupně	33
Graf 13 Cenová diskriminace v čase	34
Graf 14 Stanovení cen ve špičkách.....	35
Graf 15 Vývoj výnosů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč	46
Graf 16 Vývoj nákladů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč	48
Graf 17 Pohyby ve FIR Praha a na letištích ČR	54
Graf 18 Největší zákazníci ŘLP ČR, s. p., – uživatelé traťových navigačních služeb ve vzdušném prostoru ČR v % podílu na celkovém objemu poskytnutých služeb v období 2017– 2018	55
Graf 19 Vývoj základních ročních sazeb poplatků za letové provozní služby (v Kč).....	58
Graf 20 Vývoj měsíčních jednotkových sazeb traťových poplatků v závislosti na kurzu EUR/Kč.....	59
Graf 21 Srovnání cenové úrovně základních sazeb poplatků za traťové navigační služby všech členských států EUROCONTROL v r. 2018 (v EUR)	60
Graf 22 Sazby poplatků za výcvikové lety platné v roce 2018 (v Kč za 1 hodinu a 1 tunu MTOW)	62

Seznam tabulek

Tabulka 1 Typy tržních struktur	16
Tabulka 2 Záznam o počtu letů ve vzdušném prostoru ČR za rok 2017 a 2018	42
Tabulka 3 Dosavadní měsíční sazba pro lety v EUR za přeletovou jednotku	43
Tabulka 4 Ceník poplatků výcvikových letů pro letadla s maximální vzletovou hmotností < 2 tuny	44
Tabulka 5 Ceník poplatků výcvikových letů pro letadla s maximální vzletovou hmotností > 2 tuny	44
Tabulka 6 Vývoj výnosů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč	46
Tabulka 7 Výnosy ŘLP ČR v tis. Kč 2014-2018	47
Tabulka 8 Vývoj nákladů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč	48
Tabulka 9 Výnosy ŘLP ČR v tis. Kč 2014-2018	49
Tabulka 10 Průměrný počet zaměstnanců a členů vedení a položka jejich nákladů za rok 2018	50
Tabulka 11: Snížení základní sazby výcvikových letů na letištích v závislosti na počtu výcvikových hodin za měsíc.....	62
Tabulka 12 Poplatky letiště Pardubice.....	67

1 Úvod

V dnešní době je existence a fungování monopolů často projednávaným tématem. Mnohdy jsou monopoly obecně vnímány jako negativně působící subjekty na trhu vzhledem ke svým spotřebitelům. Tato diplomová práce má za cíl zjistit, zda zvolený podnik Řízení letového provozu České republiky vykazuje charakteristické znaky monopolu na trhu České republiky, a případně, zda se chová na tomto trhu efektivně a přiměřeně ke svým spotřebitelům.

Aby bylo možné toto posouzení kvalitně provést, jsou v práci nejdříve projednána teoretická východiska. Tato východiska vysvětlují ekonomické pojmy jako typy tržních struktur a je vysvětleno jejich chování na trzích. Rozbor teoretických východisek je potřebný k celkovému pochopení monopolu a jeho fungování. Rovněž je popsáno, jakým způsobem se monopol reguluje a jakou roli má Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Dále se práce zabývá analýzou zvoleného podniku, na kterém jsou zkoumány možné znaky monopolu. Je zjišťováno, jak podnik funguje a zda je efektivní na trhu. V závěru práce je posouzeno, zda podnik neprokazuje negativní vliv na svoje tržní okolí, případně na společnost celkově.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem této diplomové práce je posoudit, zda zvolený podnik Řízení letového provozu České republiky prokazuje charakteristické znaky monopolu. K tomuto posudku se docílí potřebným rozborem relevantních částí ekonomické teorie. Tento průzkum je provedený v teoretické části práce a vysvětluje ekonomické pojmy nedokonalé konkurence, a tedy i teorii monopolu. Popisuje například možné příčiny vzniku a jakým způsobem lze monopol regulovat.

Dle teoretických východisek je v praktické části práce provedena analýza vybraného podniku. Tato analýza odhaluje, jestli podnik na trhu České republiky vykazuje znaky monopolu a zda je případně nějakým způsobem regulovaný.

2.2 Metodika

Pro vypracování teoretické části práce je provedena studie odborné literatury. Výsledkem této studie je literární rešerše, které bylo dosaženo pomocí vědeckých metod zkoumání jako deskripce a komparace.

Získané informace pro analytickou část diplomové práce vycházejí z výročních zpráv Řízení letového provozu České republiky, s.p. a z oficiálních webových stránek podniku. Proběhla komunikace s oddělením vnějších vztahů podniku Řízení letového provozu České republiky, s.p. pro získání vyjádření ohledně tržní pozice podniku. Dále byly prozkoumány příslušné dokumenty mezinárodních organizací k pochopení funkčního zasazení zkoumaného podniku.

3 Teoretická východiska

3.1 Konkurence

Tržní konkurence lze popsat jako proces, ve kterém dochází ke střetnutí různých zájmů odlišných subjektů na trhu. Každý působící subjekt na trhu se snaží dosáhnout nějakých vlastních individuálních cílů a tím realizovat své ekonomické zájmy. Odlišné zájmy diferencují tržní subjekty na stranu poptávky nebo na stranu nabídky. (Macáková, 2003)

3.1.1 Konkurence mezi nabídkou a poptávkou

Střetnutí nabídky a poptávky se nazývá konkurence mezi nabídkou a poptávkou, a tedy konkurencí mezi trhem.

Výrobci vstupují na stranu nabídky a jejich záměrem je dosáhnout největšího možného zisku pomocí prodeje nabízených produktů. Spotřebitelé tvořící poptávku mají za cíl nákupem nabízeného zboží uspokojit své potřeby do největší možné míry. Zájmy obou subjektů jsou protichůdné. Spotřebitelé chtějí nakupovat nabízené zboží za co nejmenší cenu a výrobci chtějí naopak prodávat za co největší cenu.

Pro spotřebitele není rovnovážná cena optimální, protože se jim jeví jako příliš vysoká. Pro výrobce se zdá rovnovážná cena moc nízká. Rovnovážná cena je ale cenou kompromisu, protože vyrovnává poptávané množství zboží s množstvím nabízeného zboží, a to je v zájmu obou subjektů.

Záměr výrobců je prodat veškerou vyrobenou produkci z důvodu zbytečných nákladů za neprodanou produkci, které snižují zisky. Proto jsou ochotni snížit cenu nabízeného produktu podle představ poptávky. Spotřebitelé chtějí uspokojit veškeré své potřeby, a proto jsou ochotni přistoupit na vyšší cenu. Proto dochází k takzvanému tržnímu mechanismu, kde probíhá stanovení ceny. (Macáková, 2003)

3.1.2 Konkurence na straně nabídky

V konkurenci na straně nabídky dochází k vzájemnému soupeření mezi individuálními firmami, které mají za cíl maximalizovat zisk. Ve snaze získat zákazníka postupují firmy různými metodami, jako jsou různé druhy nabízených slev. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013) Dalšími metodami mohou být například i oslabení pozic konkurentů. Mohou se tedy snažit o oslabování pozic svých konkurentů až do případného celkového vyřazení z trhu. Každý činitel na straně nabídky se snaží získat co největší podíl na trhu. (Macáková, 2003) Firma zároveň musí splňovat několik podmínek, aby byla považována za konkurenceschopnou. Musí být

schopná se udržet na trhu a zvyšovat případně i svůj podíl na trhu. Zároveň musí plnit povinnosti vůči svému okolí. Státu odvádět daně, platit mzdu svým zaměstnancům, bankám platit úvěr atd.

Za nekonkurenceschopnou lze považovat firmu, není-li schopna nabídnout takové produkty a služby na trhu, aby je byli spotřebitelé ochotní nakupovat. Zároveň musí firma být schopna platit své finanční závazky.

Firma může svoji konkurenceschopnost zakládat především na nižších nákladech a kvalitě statků. Jestliže dokáže dosáhnout nižších nákladů, než mají ostatní konkurenční firmy na trhu v daném odvětví, tak zajisté zlepší svoji pozici na trhu. Zlepšení docílí i vyšší kvalitou nabízených produktů nebo služeb. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.1.3 Konkurence na straně poptávky

Konkurence na straně poptávky představuje střet mezi poptávajícími. Spotřebitelé tedy chtějí uspokojit své potřeby za co nejmenší cenu na úkor ostatních poptávajících spotřebitelů. Dochází-li k vzrůstání tohoto typu konkurence, tak je to podnětem pro navýšení cen ze strany nabízejících. (Buriánová, 2012) Významnost konkurence na straně poptávky vzrůstá zejména v situaci převýšení poptávky nad nabídku, kdy je nedostatek nabízeného zboží na trhu.

V situaci, kdy nabídka produktů převyšuje poptávku po produktech, se spotřebitelé nacházejí v prakticky bezkonkurenčním prostředí. V této situaci konkurence na straně poptávky významově klesá a významově roste naopak konkurence ze strany nabídky. (Macáková, 2003)

3.2 Typy tržních struktur

Chování firem je ovlivněno tím, v jakém druhu tržní struktury se nachází. Hlavním působícím faktorem je, zda v odvětví, ve kterém se firma vyskytuje, existuje malý nebo velký počet prodávajících subjektů. Dále jestli má firma vliv na tvorbu tržní ceny a zda je volný nebo uzavřený vstup nových firem do odvětví. Rozlišují se čtyři typy základních tržních struktur, a to dokonalá konkurence, monopolistická konkurence, oligopol a monopol. Tržními strukturami rozumíme tržní struktury odvětví. Odvětví je menší nebo větší skupina firem, které mají za cíl prodat široce nebo vymezeně stanovený statek, tedy službu nebo výrobek. V tabulce č. 1 jsou zaznamenány všechny typy tržních struktur. (Jurečka, 2018)

Tabulka 1 Typy tržních struktur

Typ		Počet firem	Charakteristika produktu	Vliv firmy na cenu	Vstup do odvětví
DOKONALÁ KONKURENCE		Velký počet malých firem	Homogenní (stejnorodý)	žádný	Volný
NEDOKONALÁ KONKURENCE	Monopolistická konkurence	Velký počet malých firem	diferencovaný	částečný	Volný
	Oligopol	Malý počet firem s výrazným tržním podílem	V různé míře diferencovaný	částečný	Částečné bariéry vstupu
	Monopol	jedna	Specifický (bez blízkých substitutů)	silný	uzavřený

Zdroj: Zpracováno dle (Jurečka, 2018)

Hlavní dva typy konkurenčních prostředí jsou dokonalá a nedokonalá konkurence. Dokonalá konkurence v odvětví nastává tehdy, když žádná firma nemůže změnami nabídky ovlivnit tržní cenu produktu. Při určité tržní poptávce po statku se může tržní cena a tržní ceny používaných faktorů měnit jen po výsledném působení všech firem v odvětví.

Nedokonalá konkurence vznikne, když firma, či firmy v odvětví mohou změnou nabídky ovlivňovat tržní cenu. Existují tedy tři druhy nedokonalé konkurence, a to monopolistická konkurence, oligopolní konkurence a monopol. Monopolistická konkurence vzniká, když je v odvětví více prodávajících a každý nabízí diferencované produkty. Oligopolní konkurence nastává, když je v odvětví prodávajících několik. Tržní strukturu odvětví může výjimečně tvořit i jedna firma a tento typ tržní struktury se nazývá monopol. (Buriánová, 2012)

3.3 Dokonalá konkurence

Jestliže firma nemůže ovlivnit tržní cenu produktu, tak je trh v dokonalé konkurenci. Cena je konstantní a žádný tržní subjekt ji nedokáže změnit. Firma působící na tomto dokonale konkurenčním trhu může rozhodovat jen o množství produktu, které vyprodukuje a kolik množství prodá při stanové konstantní ceně. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Model dokonalé konkurence se vyznačuje několika rysy:

- Působí zde velký počet kupujících a prodávajících subjektů a žádný z nich nedokáže ovlivnit cenu.

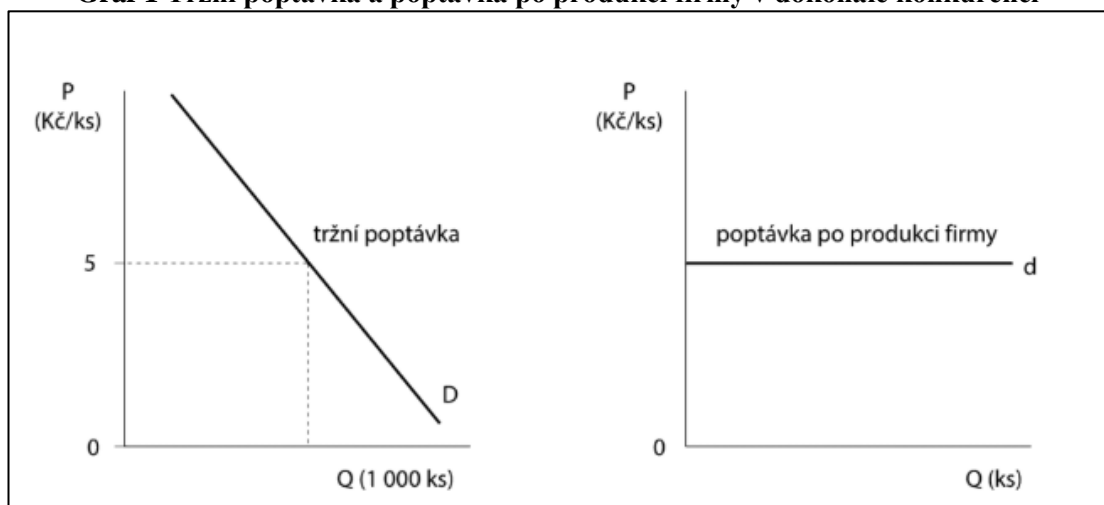
- Nejsou zde žádné bariéry pro vstup nebo odchod z odvětví.
- V rámci odvětví a mezi odvětvími se ve firmách mohou přesouvat všechny výrobní faktory.
- Poptávané a nabízené produkty v odvětví jsou stejnorodé tedy homogenní.
- Výrobci i spotřebitelé mají přesné informace o produktech a znají přesně jejich ceny.

Každý subjekt působící na trhu má tak malý podíl, že nedokáže svým příchodem nebo odchodem nijak změnit cenu. Stanovenou cenu ani nemohou ovlivnit zvětšením nebo zmenšením produkce. Firmy jsou příjemci cen, kterou trh stanovil. (Jurečka, 2018)

V reálném světě se nenachází mnoho trhů, které by odpovídaly všem uvedeným předpokladům. Často řečeným příkladem blízkým podmínkám dokonale konkurenční firmy jsou trhy zemědělské produkce.

Ačkoli trhy s těmito podmínky zpravidla neexistují v reálném světě, význam tohoto modelu dokonalé konkurence je nepochybný. Slouží ke konstrukci východisek pro zkoumání struktur trhů v rámci nedokonalé konkurence. (Hořejší, 2010)

Graf 1 Tržní poptávka a poptávka po produkci firmy v dokonalé konkurenci



Zdroj: (Jurečka, 2018)

Osa P značí cenu Kč/jednotku produktu a osa Q znázorňuje množství produktu. Tržní poptávková křivka „D“ je na grafu klesající a vyjadřuje poptávku po produkci v celém tržním odvětví.

Na grafu 1 je poptávková křivka po určitém statku „d“ horizontální, tudíž je dokonale elastická. Horizontální křivka poptávky po produkci firmy je v podmínkách dokonalé konkurence zároveň křivkou jejího mezního a průměrného příjmu. Průměrný příjem značený zkratkou AR se rovná ceně, za kterou se jednotka statku prodá. Kdyby byla cena produktu například 2 Kč,

tak průměrný příjem ze stanoveného produktu se bude rovnat také 2 Kč. Vztah funguje stejně při jakémkoli objemu prodaných kusů např. prodaných 10 kusů produktu $[(10 \cdot 2) / 10]$. Proto je křivka průměrných příjmů totožná jako křivka poptávky po produkci.

Mezní příjem MR je zvýšením celkového příjmu, který je následkem zvýšení prodeje produktu o jednotku. Jestliže by se při ceně produktu 2 Kč rozšiřoval prodej o další jednotku, tak celkový příjem firmy se zvýší také o 2 Kč. Mezní příjem se vždy rovná 2 Kč. Platí tedy závislost rovnosti ceny, průměrných příjmů a mezních příjmů $P = AR = MR$.

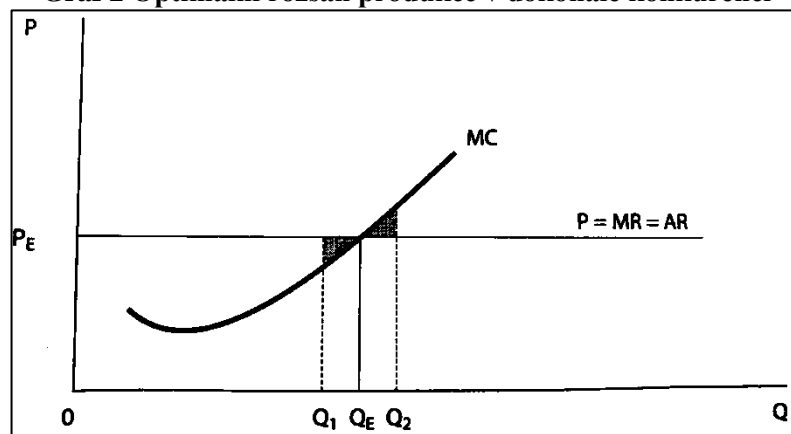
Trh dokáže absorbovat při dané tržní ceně libovolné množství produkce, které je schopné firma vyrobit. Firma má možnost prodat množství produktu, kolik chce. Samozřejmě záleží na výrobní kapacitě firmy. (Jurečka, 2018)

3.3.1 Optimální rozsah produkce firmy v dokonalé konkurenci

Předpokládáme, že firma je zaměřena na maximalizaci zisku. Rozsah množství produkce je závislý na vztah mezi mezním příjmem, který plyne z této produkce, a mezními náklady na tuto produkci. Musí zajistit rovnovážný rozsah produkce, protože je neefektivní nepokračovat v produkci, když mezní náklady jsou nižší než mezní příjem. Zároveň je neefektivní pokračovat ve výrobě, když mezní náklady přesahují mezní příjem.

Produkce rovnovážného rozsahu je docílena tehdy, když se mezní náklady rovnají meznímu příjmu $MC = MR$. (Jurečka, 2018)

Graf 2 Optimální rozsah produkce v dokonalé konkurenci



Zdroj: (Jurečka, 2018)

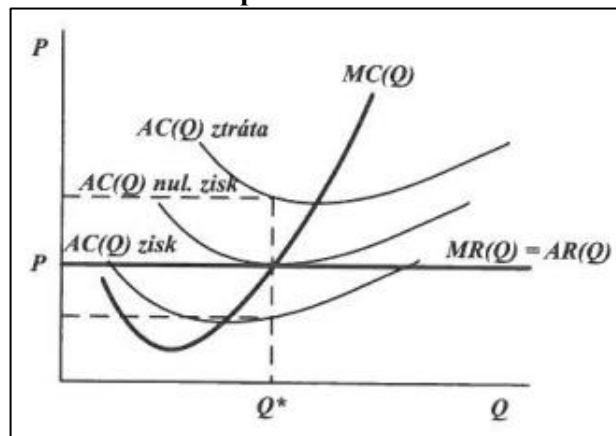
U rozsahu produkce Q_1 mezní příjem převyšuje mezní náklady. Každá nevyrobená jednotka firmu připravuje o zisk o velikosti rozdílu mezních nákladů a mezním příjmem. Na grafu je tato ztráta potenciálního zisku vyobrazena šedým trojúhelníkem pod křivkou poptávky. Jestliže firma pokračuje ve zvyšování produkce a mezní náklady přesahují mezní příjem, způsobuje tím ztrátu ve velikosti rozdílu mezi mezním příjmem a mezními náklady. Tato ztráta je na grafu

znázorněná šedým trojúhelníkem nad křivkou poptávky. Jak tedy již vyplývá, tak efektivní produkce je Q_E , jelikož při tomto rozsahu produkce se mezní příjem a mezní náklady rovnají $MC = MR$. Neindikují se zde žádné podněty k zvyšování nebo k omezení produkce. Toto pravidlo $MC = MR$ pro určení efektivní produkce se používá ve všech typech tržních struktur. (Jurečka, 2018)

3.3.2 Zisk a ztráta v podmínkách dokonalé konkurence

Jestli bude dokonale konkurenční firma zisková nebo ztrátová určuje výše průměrných nákladů AC ve vztahu k ceně P . Průměrné náklady udávají, kolik bude firmu průměrně stát výroba jednotky produkce. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Graf 3 Zisk a ztráta v podmínkách dokonalé konkurence



Zdroj: (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Firma dosahuje zisku, když je křivka průměrných nákladů AC pod úrovní cenové hladiny, která je vyjádřena křivkou poptávky a produkce je v bodě optima. V průměru platí firma méně za výrobu jednotky produkce, než získá za její prodej.

Naopak když se křivka průměrných nákladů nachází nad úrovní cenové hladiny, tak firma dosahuje ztráty. V průměru platí firma více za výrobu jednotky produkce, než obdrží za její prodej.

Jestliže se v bodě Q^* křivka poptávky (takže i cenové hladiny) dotýká křivky průměrných nákladů, tak firma je na úrovni nulového ekonomického zisku. V průměru firma platí za výrobu jednotky produkce stejnou částku jako za její prodej. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.4 Nedokonalá konkurence

Dokáže-li firma ovlivnit tržní cenu vlastního výstupu, pak se tato firma označuje jako nedokonalý konkurent. Znamená to, že jednotliví prodávající dokážou do určitého stupně kontrolovat cenu statku v odvětví. Firma nemá ale úplnou kontrolu nad stanovením ceny svého

produktu. (Samuelson & Nordhaus, 1989) Například když firma zvýší cenu produktu, tak ztratí některé své zákazníky. Někteří nemusejí vědět, že existuje prodávající s menší cenou nebo by změna prodávajícího mohla vyvolat komplikace v navýšení časových nebo dopravních nákladů. Poptávka po zboží je klesající, na rozdíl od poptávkové křivky v dokonalé konkurenci, kde byla dokonale elastická, tedy horizontální. Tyto modely nedokonalé konkurence více odpovídají realitě. (Holman R. a., 2005)

3.5 Monopolistická konkurence

Monopolistická konkurence je pravděpodobně jedna z nejběžnějších struktur odvětví z forem nedokonalé konkurence. Jedná se o model trhu, který má charakteristické rysy jak monopolu, tak rysy dokonalé konkurence. Monopolistická konkurence je ze všech forem nedokonalé konkurence nejvíce podobná dokonalé konkurenci.

Monopolistickou konkurenci lze popsat několika znaky:

- Na trhu existuje mnoho prodávajících, kteří soutěží mezi sebou o stejnou skupinu zákazníků.
- Každá firma vyrábí do určité míry diferencovaný produkt od produktů ostatních firem na trhu. Díky tomuto znaku nejsou firmy příjemci cen a na trhu se setkávají s klesající poptávkovou křivkou.
- Firmy mohou volně vstupovat a odcházet z trhu bez omezení. Počet firem se přizpůsobuje do takového stavu, kdy není ekonomický zisk nulový. (Mankiw, 1998)

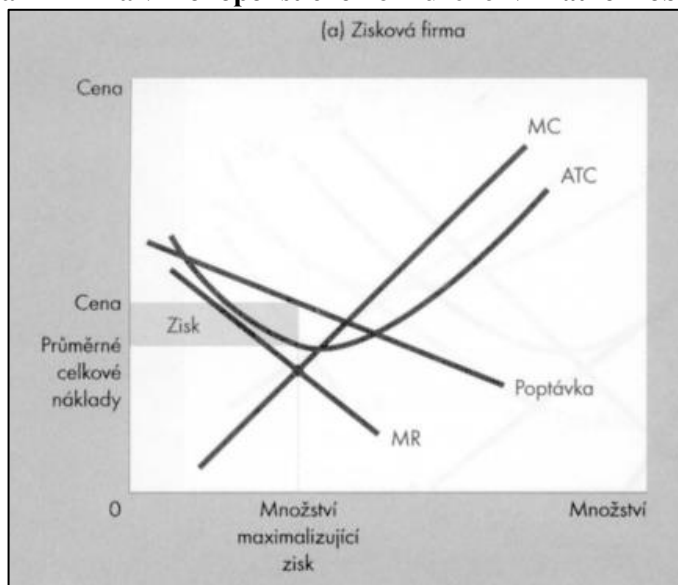
Z toho vyplývá, že díky výrokové a další diferenciaci má výrobce monopolní sílu ve vyráběném produktu a je v určitém smyslu cenový tvůrce. Výroková diference znamená, že každá firma se snaží odlišit svůj výrobek od výrobků jiných firem v odvětví. Konkurence je nedokonalá, protože nabízené statky jsou rozdílné a tedy heterogenní. Stále jsou nabízené statky ale blízkými substituty a při zvýšení ceny jednoho nabízeného statku se vyvolá odliv zákazníků na levnější substitut.

Vliv na cenovou elasticitu poptávky po produkci má diference výrobků a počet firem, které působí v odvětví. Na rozdíl od dokonalé konkurence nejsou produkty identické a liší se. Proto je poptávka po produktu firmy vysoce elastická. Zdražení produktu neznamena ztrátu všech zákazníků. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.5.1 Produkce monopolistické konkurence v krátkém období

Firma v monopolistické konkurenci v krátkém období se řídí pravidlem maximalizace zisku, kdy volí takový rozsah produkce, při kterém se mezní náklady rovnají mezním příjmům. Podle křivky poptávky se určí cena, která následně odpovídá množství produkce. Zvolení rozsahu výroby a ceny v krátkém období monopolistické konkurence je velice podobné zvolení rozsahu v případě monopolu. V těchto podmínkách jsou tyto tržní struktury obdobné. (Mankiw, 1998)

Graf 4 Firma v monopolistické konkurenci v krátkém období



Zdroj: (Mankiw, 1998)

Na grafu je vyobrazena křivka nákladů, poptávky a křivka mezního příjmu v monopolisticky konkurenčním odvětví. Množství maximalizující zisk je určeno průsečíkem křivek mezních nákladů a mezního příjmu. Cena je vyšší než průměrné celkové náklady a realizuje se tedy zisk. Kdyby cena byla nižší než průměrné celkové náklady, tak by firma realizovala ztrátu a mohla by se snažit ztrátu jen minimalizovat. (Mankiw, 1998)

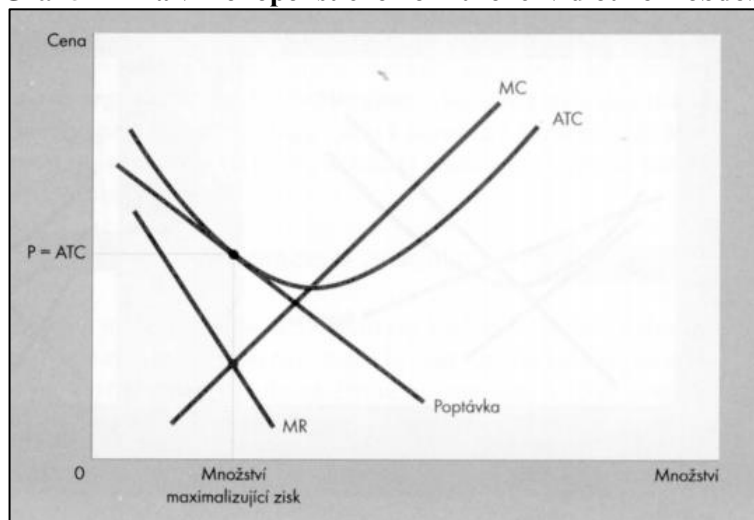
3.5.2 Produkce monopolistické konkurence v dlouhém období

Realizují-li firmy zisk, tak mají nové firmy motivaci vstoupit na trh. Tímto působením se zvětší počet nabízených výrobků a nastane snížení poptávky po zboží firem na trhu. To má za následek pokles zisku. Křivka poptávky se posune doleva.

Když jsou firmy ztrátové, tak to naopak má za následek, že mají motivaci k odchodu z trhu. Zákazníci mají potom na výběr z menšího množství výrobků. Menší množství firem na trhu zvýší poptávku po produktech, které na trhu zůstaly. Křivka poptávky se posune doprava. Zvýšená poptávka po zboží způsobí růst zisku a ztráta začne klesat.

Tento proces, kdy z trhu firmy odcházejí a přicházejí, pokračuje až do chvíle, ve které firmy na trhu dosahují nulového ekonomického zisku. (Mankiw, 1998)

Graf 5 Firma v monopolistické konkurenci v dlouhém období



Zdroj: (Mankiw, 1998)

Na grafu je znázorněna takzvaná rovnováha v dlouhém období a nové firmy nemají motivaci vstoupit a dosavadní firmy nemají důvod k odchodu. (Mankiw, 1998)

Křivka poptávky a křivka průměrných celkových nákladů ATC jsou tečnami, protože odchody a vstupy firem způsobují v tomto dlouhém období nulový zisk. Firma je schopna prodávat produkci, kterou vyrábí při průměrných nákladech za cenu P, která je identická s průměrnými náklady. Celkové příjmy firmy se tedy pod tlakem konkurence vyrovnaly celkovým nákladům. Firma tak dosahuje normálního zisku, který pokrývá všechny náklady obětované příležitosti. V důsledku konkurence ekonomický zisk zmizel. (Jurečka, 2018)

3.6 Oligopol

Tržní struktura jménem oligopol se vyznačuje malým počtem prodávajících, kteří si konkurují. Jednotlivé prodávající firmy mají poměrně značný podíl na nabídce odvětví, a to právě z důvodu malého počtu tržních subjektů.

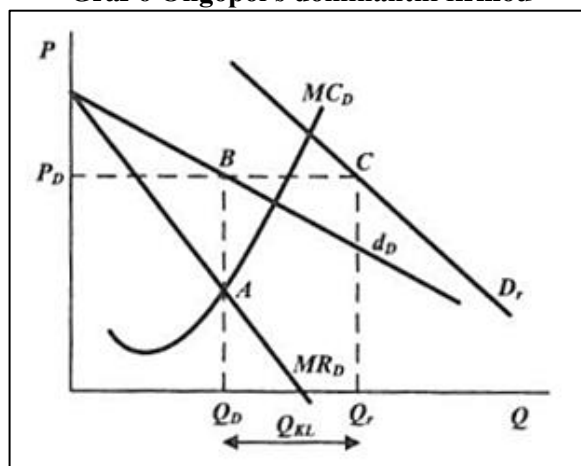
Dále působí vysoká vzájemná závislost firem v této oligopolní struktuře. Tato závislost vyplývá z jejich velkého podílu na celkové nabídce. Kdyby nastala situace, že by se firma v dříve zmiňované dokonalé konkurenci rozhodla změnit cenu nebo rozsah nabídky své produkce, nijak by se situace jiných firem v odvětví nezměnila. V podmínkách oligopolu by změna ceny nebo rozsahu produkce jedné firmy ovlivnila i rivaly v odvětví. Ovlivnila by tím jejich prodeje a zisky. (Jurečka, 2018)

3.6.1 Oligopol s dominantní firmou

V oligopolu, ve kterém figuruje dominantní firma, odpovídá trhu, kde působí firma, která je výrazně silnější než ostatní konkurenti. Pro tuto dominantní firmu je výhodné přenechat segment trhu slabším konkurentům. Tento segment se nazývá konkurenční lem.

Větší část trhu si ponechá dominantní firma a na tomto větším segmentu se chová jako monopol. V menší části trhu nechá působit menší firmy, které nemohou zásadně ovlivnit trh svými rozhodnutími jako množství produkce či cenu. V této menší části se firmy chovají stejně jako firmy v dokonalé konkurenci. Za cenu, kterou určila dominantní firma mohou prodat libovolný objem produkce. Poptávková křivka je při dané ceně horizontální, dokonale elastická. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Graf 6 Oligopol s dominantní firmou



Zdroj: (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

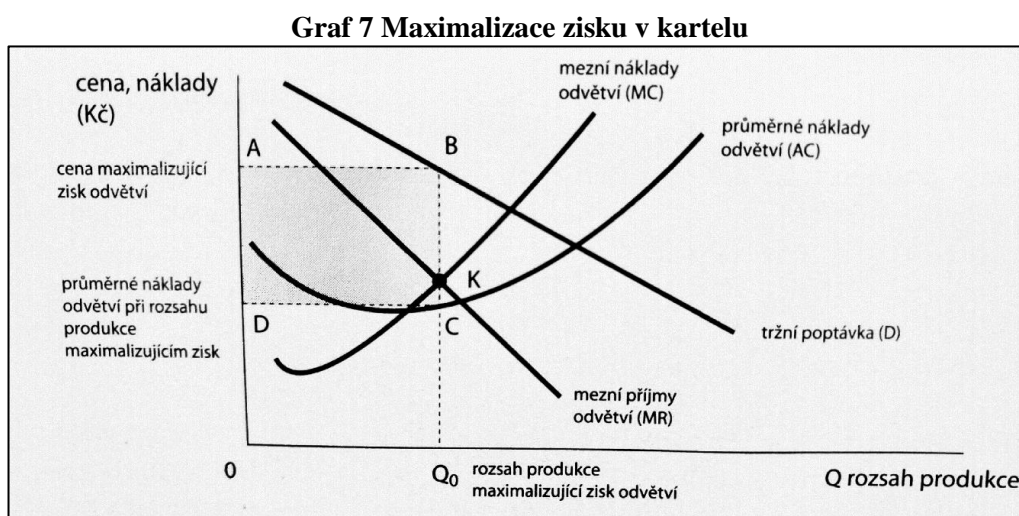
Vzdálenost mezi poptávkou po produkci dominantní firmy d_D a celkovou tržní poptávkou D_T znázorňuje nabídku firem, které se nachází v konkurenčním lemu. Odečtením nabídky firem z konkurenčního lemu od tržní celkové poptávky získáme poptávku po výstupu dominantní firmy. Průsečík mezních příjmů MR_D dominantní firmy a mezních nákladů dominantní firmy MC_D znázorňuje bod rovnováhy A. Vycházející z podmínky maximalizace zisku je určena optimální cena P_D a optimální výstup Q_D . Tato cena je pro firmy na konkurenčním lemu stanovená a pro tyto firmy vzniká výstup Q_{KL} . Výstup Q_{KL} vzniká rozdílem mezi celkovým výstupem Q_T a množstvím produkce Q_D nabízeným dominantní firmou při ceně P_D .

Nákladové podmínky firem v konkurenčním lemu jsou s porovnáním s dominantní firmou horší a nezískávají jim výnosy z výrobního rozsahu. Nemohou stanovit produkci za nižší cenu, než za kterou prodává dominantní firma. Jestliže by firmy v konkurenčním lemu stanovily vyšší cenu než dominantní firma, tak by riskovaly menší odbyt. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.6.2 Smluvní oligopol – Kartel

Uzavření dohody oligopolních firem o kartelu je přímá cesta ke koordinaci jejich výrobní a cenové politiky. Nejznámější typ kartelu je cenový kartel, ve kterém se firmy dohodnou na dané ceně. To vytváří subjekt podobný monopolu, neboť celkovou tržní poptávku uspokojuje jeden subjekt.

Územní kartel nastává, když si firmy kartelu rozdělují trh na segmenty podle geografie a na těchto segmentech se chovají jako monopolistické. Kartel bývá rozdělen na dohodnuté produkce, a tedy na kvóty pro firmy kartelu. Důvodem těchto kvót je prevence přesycení trhu nadměrnou nabídkou. Nadměrná nabídka by měla za následek snížení cen. (Jurečka, 2018)



Zdroj: (Jurečka, 2018)

Firmy postupují společně a snaží se chovat tedy jako monopol. Pro maximalizaci zisku působí stejné pravidlo jako v ostatních tržních struktur. Mezní náklady MC se musejí rovnat mezním příjmům MR. Na grafu je tento bod zaznamenaný jako bod K. Firmy v kartelu se společně dohodnou na hromadném rozsahu produkce Q_0 . Rozdělení produkce pro individuální firmy je náročný proces na domluvu. Kartel stanoví maximálně možnou cenu A, která umožňuje tržní poptávková křivka D. Celkové náklady odvětví DCQ_00 jsou menší než celkové příjmy odvětví ACQ_00 . Z tohoto důsledku odvětví dosahuje ekonomický zisk ABCD.

Jestliže je kartel úspěšný a firmy postupují jednotně, tak jim umožňuje se chovat jako monopol. To má za následek, že omezují volnou soutěž a oslabují úsilí firem o zvýšení efektivity. Také tím omezují technologický pokrok, hospodářskou svobodu a mohou ovlivnit i politickou svobodu. Kartelové smlouvy jsou zakázány a jsou postihovány antimonopolním zákonodárstvím. O těchto zákazech je více psáno v kapitole o Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. (Jurečka, 2018)

Ukázkou potrestaného kartelu je například incident z roku 2012 ve kterém Úřad pro ochranu hospodářské soutěže udělil pokutu 50 miliónu Kč výrobcům obrazovek. Podle Úřadu se různí výrobci obrazovek scházeli několik let v rozmezí 1998 až do roku 2004. Na těchto schůzkách tyto firmy jednaly o cenách a vyměňovaly si citlivé informace. Jednání o cenách zahrnovalo stanovení cílových a minimálních cen, cenových pravidel pro udržování sjednaných cen a celkového cenového rozmezí. Účastníci řízení poté kontrolovali dodržování dohodnutých cen. Největší pokutu dostaly firmy Technicolor a Panasonic Corporation. Pokutu nedostala firma Samsung, protože o existenci monopolu informovala Úřad. (Fialová & Fiala, 2013)

3.7 Monopol

Protipól dokonalé konkurence je takzvaný monopol. Na dokonalé konkurenčním trhu byla nabídka tvořena produkcí četného počtu malých firem. V odvětví, kde působí monopol, nabídku tvoří jen produkce jedné firmy.

V modelu dokonalé konkurence je vylíčeno, že velký počet firem vyráběl stejné produkty. V model monopolu se předpokládá, že jediná firma vyrábí takový produkt, který nemá blízké substituty. Monopol je na trhu tedy jediný nabízející, a proto zde neexistuje žádná konkurence. Ten může určovat výši ceny a velikost vyráběného výstupu. Pro maximalizaci zisku nejprve volí optimální velikost produkce a následně musí při respektování poptávky stanovit velikost ceny. (Hořejší, 2010)

3.7.1 Charakteristické rysy monopolu

Tržní a individuální křivka je identická z důsledku totožnosti monopolu. V odvětví je jediným výrobcem a zároveň jeho výstup je výstupem celého odvětví. Monopol může volit libovolnou kombinaci ceny a výstupu podélně křivky poptávky. Nepřítomnost konkurentů zaručuje monopolu nezávislost v rozhodování. Dokonale konkurenční firma byla v rozhodování omezena jen na volbu výstupu, při kterém maximalizovala zisk. Monopol je naopak cenovým tvůrcem, jeho chování je obsáhlejší.

Proč na daném trhu působí jen jedna firma? Jiné firmy vstoupit nemohou nebo nechtějí. Vstupu mohou zabraňovat takzvané bariéry (překážky) vstupu do odvětví. Tyto bariéry jsou zdroje síly monopolu. (Hořejší, 2010)

3.7.2 Hlavní příčiny vzniku monopolu

Jak již bylo řečeno v předchozí podkapitole, hlavní podstatou pro existenci monopolů jsou překážky pro vstup dalších firem do určeného odvětví. Existuje několik důvodů překážek vstupu jiných firem na trh:

- **Firma vlastní klíčový zdroj.**

Monopoly tohoto druhu zcela kontrolují určitý faktor, který není dostupný jinou firmou. Může se například jednat o pozemek s jedinečnou polohou jako naleziště unikátních přírodních zdrojů. Jedinečné zdroje nemusejí být ale jenom pozemky, mohou to být také třeba jedinečné schopnosti, které ovládají jen jisté osoby a jiné ne. Tyto schopnosti může být know-how nebo i umělecké schopnosti. Zde se nabízí otázka, jak dlouhou dobu trvání tento druh monopolu vydrží, protože tyto dovednosti se může někdo jiný také naučit nebo získat. (Holman R. , 2002)

- **Firma dostane od vlády výhradní právo na výrobu určeného statku.**

Jedná se o administrativní typ překážky jako udělování licencí a práva na produkci státem jako třeba licencované živnosti. Stát také může dávat místní licence k regulaci nabídky, jako například na autobusovou dopravu. Tyto typy monopolů se označují jako administrativní monopoly. Licence poskytnuté státem mohou být časově omezené, takže monopol má přechodný charakter. (Jurečka, 2018)

Dále se ještě může uvádět další překážka pro vstup jiných firem na trh a to, že na základě patentů má monopol časově určené výhradní právo na danou technologii. Díky těmto patentům může dané produkty vyrábět a jiné firmy nemohou. Vzhledem k vědecko-technologickému vývoji dochází k vývoji dokonalejších produktů. To má za následek, že tato bariéra vstupu není časově trvalá. To přivádí monopoly k takovému postavení, že si musí pozici v oblasti vědy a výzkumu zabezpečit. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

- **Firma je efektivnější ve výrobě díky svým výrobním nákladům než velké množství výrobců.**

Tento druh monopolu vzniká, když jeho průměrné náklady jsou na svém minimu při větším výstupu, než požaduje tržní poptávka. Zároveň je cena vyšší než průměrné náklady, a tak firma realizuje zisk. Monopol vyrábí s relativně nízkými náklady díky výrobní technologii.

Kdyby na trhu danou poptávku zajišťovalo více firem, tak by to mělo za následek nárůst průměrných nákladů. Firmy by se snažily snížit průměrné náklady tím, že by zvýšily objem produkce, snížily by se ceny a vítězem v takzvané cenové válce by se za určité období stala

právě jedna firma a to monopol. Tento případ nazýváme přirozený monopol. Nastává tehdy, když svou produkcí může uspokojovat tržní poptávku právě jedna firma s nižšími průměrnými náklady než v případě, kdyby v odvětví bylo více menších firem. Přirozenému monopolu se říká proto, že jeho vznik byl veden „přirozenými“ silami konkurence.

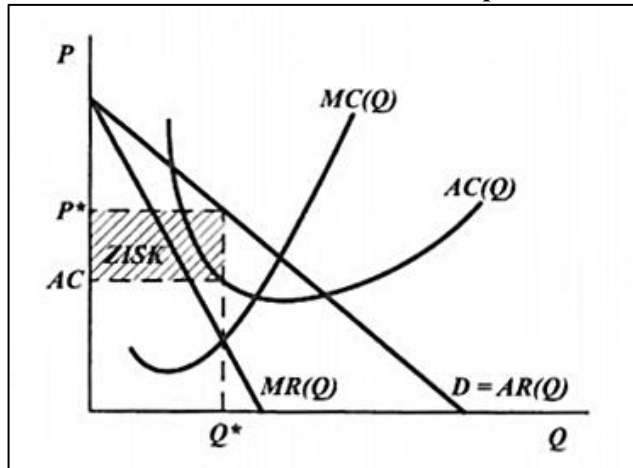
V dnešní době ekonomické reality se stává existence přirozeného monopolu přežitkem z důvodu rozvoje nové technologie a globalizace výroby. V předpokladech globalizované výroby nejsou výrobci limitováni národními hranicemi. Menší firmy mají tedy možnost vstoupit na zahraniční trhy, a tak zvýšit svoji produkci a stát se konkurenty velkých firem, které realizují úspory z rozsahu z důvodu velkovýroby. Dalším faktorem zániku přirozeného monopolu je vývoj a aplikace nových technologií. Nové technologie například umožní využít menšího objemu vstupů s porovnáním se staršími technologiemi. Příkladem může být zavedení účinnějších vysokonapěťových linek sloužící k efektivnějšímu přenosu energie. Toto zavedení sloužilo k zrušení národních nebo místních monopolních výrobců a distributorů elektřiny v Norsku, Švédsku nebo Velké Británii. (Mankiw, 1998)

3.7.3 Monopolní cena a monopolní zisk

Na rozdíl od dokonalé konkurence může monopol realizovat zisk i v dlouhém období. Neprojevuje se zde tendence nulového ekonomického zisku, což je důsledkem překážek vstupu do odvětví. Je tedy znemožněn příchod potenciálních konkurentů na trh. Monopol stále ale může realizovat nulový zisk nebo ztrátu. Skutečně realizovaná výše zisku monopolu nemusí být spolehlivý znak při posudku monopolní síly. Jestliže monopol realizoval v krátkém období ztrátu, tak se řídí stejnými zásadami jako dokonale konkurenční firma. Jestliže je cena vyšší než průměrné variabilní náklady, tak bude ztrátu minimalizovat pokračováním v produkci. (Hořejší, 2010)

Pro maximalizaci zisku monopolu platí obecná zásada, že mezi celkovými náklady a celkovými příjmy je rozdíl maximální. K tomuto stavu dojde, když se vyrovnají mezní příjmy a mezní náklady. Toto vyjádření zapsané vzorcem je: $MR(Q) = MC(Q)$. Monopol musí stanovit, jak velké množství výrobků při dané ceně bude vyrábět. Dále však monopol může stanovit i danou cenu, protože je cenovým tvůrcem. Musí se ale držet několika zásad, nemůže stanovit cenu libovolnou, ale takovou, jakou mohou přijmout kupující. Monopol musí vždy respektovat úroveň poptávky. V podmínkách monopolu nabídková křivka neexistuje. Při dané ceně monopol nenabízí stejné množství produktu, ale nabízené množství je závislé na tom, jaký průběh má poptávková křivka. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Graf 8 Tržní rovnováha a maximalizace zisku v podmínkách monopolu



Zdroj: (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Růst ceny je spojen s klesáním poptávky a naopak. Klesající poptávková křivka je na vyšší úrovni než křivka mezních příjmů, a to má za důsledek, že monopol akceptuje cenu, kterou kupující je ochoten zaplatit.

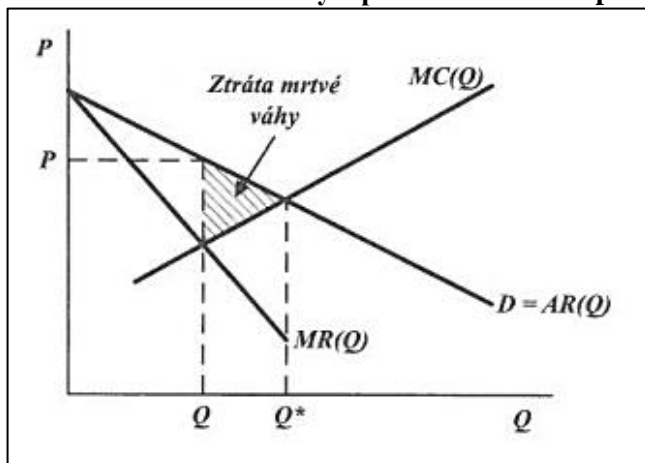
Aby monopol maximalizoval svůj zisk musí stanovit množství Q^* , aby mohlo platit pravidlo $MR(Q^*) = MC(Q^*)$. Zároveň platí i podmínka rovnováhy firmy. Množství Q^* je rovnovážné tržní množství a zároveň je cena P^* rovnovážnou tržní cenou. Cena P^* zpravidla převyšuje mezní příjmy i mezní náklady. Tato cena odpovídá vztahu $TC = P^* \cdot Q^*$ a zároveň hodnotě $AR(Q^*) = P$. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.7.4 Neefektivnost plynoucí z monopolu

V podmínkách dokonalé konkurence bylo znázorněno, že firmy produkují efektivní rozsah produkce pro společnost, protože se vyrovnává cena a mezní náklady poslední vyrobené jednotky. V předpokladech monopolu je tento stav jiný a dochází zde k takzvané alokační neefektivnosti. Tato neefektivnost má za následek, že rozsah zdrojů přidělených na produkci statku je menší, než je optimální pro společnost. V podmínkách maximalizujícího zisku monopolu zůstává cena vyšší než výše mezních nákladů. Nedochází zde tedy k jejich vyrovnání jako bylo vyjádřeno v rozboru dokonalé konkurence. (Jurečka, 2018)

3.7.4.1 Ztráta mrtvé váhy v podmínkách monopolu

Graf 9 Ztráta mrtvé váhy v podmínkách monopolu



Zdroj: (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Zvýrazněný trojúhelník v grafu představuje takzvanou ztrátu mrtvé váhy a jedná se o nevytvořený přebytek, a tedy nevyužitý přebytek spotřebitele. Obsah trojúhelníku ztráty mrtvé váhy je mezi křivkou poptávky a křivkou mezních nákladů. Křivka poptávky znázorňuje hodnotu statku pro spotřebitele a křivka mezních nákladů znázorňuje náklady monopolu. (Mankiw, 1998)

3.7.4.2 Dobývání nebo hledání renty

Touha firem po monopolní pozici a zisku podněcuje firmy k takovému chování, které je označováno v ekonomické teorii jako takzvané *rent seeking*. Tento pojem znamená „dobývání“ nebo „hledání“ renty. Cílem tohoto chování je dosažení nebo zachování monopolní pozice v oblasti hospodářské činnosti pomocí administrativních nebo politických prostředků. V případě úspěšného získání této renty získává působící firma monopolní zisk, který je rentou. Tato renta vychází z prostředků, kterou firma vložila do procesu „dobývání“.

Běžným prostředkem při „dobývání“ renty je takzvané lobbování. Prostřednictvím různých typů lobbistů, kteří jsou často organizovaní v podobě vlivových agentur, působí firma na byrokraty a politiky na veškerých úrovních. Firma tak může působit v zájmu omezení konkurence o zavedení dovozových cel na některý druh produktu, nebo zavedení nižší daně z některých výrobků nebo služeb. Dalšími příklady může být stanovení státních zakázek.

Termín „dobývání renty“ se stále více používá i v širším smyslu a myslí se tím jakékoliv chování, které cílí na zvýšení příjmu firmy, ale také odvětví, organizací a jiných odlišných uskupení, a to jinými cestami než produkcí užitečných statků. *Rent seeking* narušuje racionální

alokaci zdrojů, protože je přivádí k neefektivnímu nebo méně efektivnímu využití. (Jurečka, 2018)

3.7.5 Regulace monopolu

Neefektivnost způsoběnou v nákladech mrtvé váhy je pro společnost nákladem. Vládní regulace monopolu mají za cíl tuto neefektivitu odstranit. Možnosti regulace se vztahují na výši a strukturu ceny, na finanční strukturu firmy, kvalitu služeb apod. Nejčastějším způsobem regulací monopolu je regulace cen. (Hořejší, 2010)

3.7.5.1 Cenová regulace

U cenové regulace je problémem stanovit úroveň regulované ceny. Častým způsobem určení regulované ceny je stanovit cenu na úroveň mezních nákladů ($P = MC$) tedy přenesení principu dokonalé konkurence. Toto řešení, kdy regulovaná cena je na stejné úrovni jako mezní náklady, však způsobuje vznik ztráty u přirozených monopolů. Monopol realizuje ztrátu a žádná firma nemůže z dlouhodobého hlediska vyrábět se ztrátou. Stát má v této situaci na výběr, zda bude monopol dotovat nebo odstoupí od regulování ceny na úrovni mezních nákladů. Jedno řešení je umožnit monopolu, ať stanoví cenu nad mezními náklady, aby realizoval nějakou míru výnosu z investic. (Hořejší, 2010)

3.7.5.2 Antitrustové zákony

Tato regulace zakazuje jisté volné chování firmy na trhu jako například fúzi firem nebo dohody o cenách. Těmito regulacemi omezují sílu monopolu různými způsoby. Negativní působení monopolu na trhu může stát omezit i tím, že jej převezme a danou činnost, kterou vykonávala soukromá firma, bude provozovat samotná vláda. Toto řešení problému však nezaručuje celkové vyřešení problému, protože není nikde zaručeno, že státem řízený monopol bude mít lepší výsledky hospodaření. Soukromé firmy mají zpravidla větší motivaci pro snížení nákladů. První antimonopolní zákonodárství ve světě byl takzvaný Shermanův antitrustový zákon přijatý Kongresem v USA v roce 1890 a rozšířil se i do ostatních zemí. V současné době se v Česká republika těmito okolnostmi zabývá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.7.5.3 Ekonomická regulace

Od cenové regulace se ekonomická regulace odlišuje tím, že neurčuje přímo konkrétní ceny výrobků. Ekonomické regulace představují pravidla nebo zákony a stanovují pravidla pro

tvorbu cen. Těmito pravidly a zákony stát ovlivňuje nebo kontroluje činnost firem. Zabývají se nejenom výší cen v regulovaných odvětvích, ale zajímají se také o výši nákladů, velikost výstupu. Řeší také podmínky ohledně vstupu do odvětví. (Buriánová, 2012)

3.7.6 Cenová diskriminace

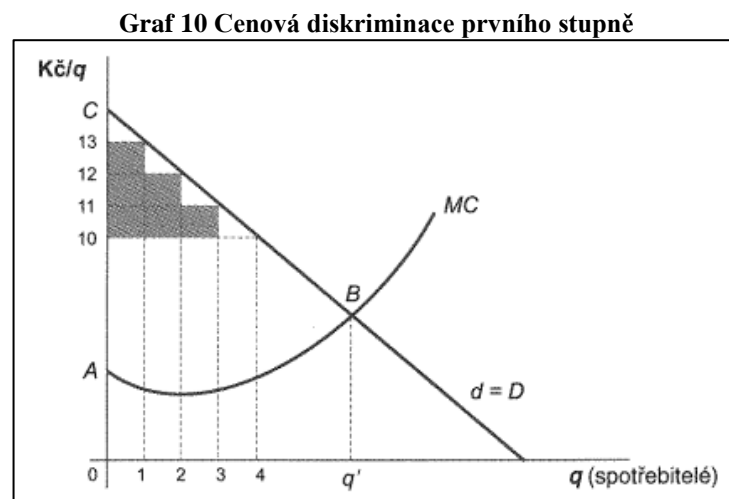
Cenová diskriminace nastává tehdy, když firma prodává tentýž produkt za rozdílnou cenu, přičemž tyto rozdíly cen neplynou z rozdílu v dopravních nebo výrobních nákladech. Rozdílná cena může být žádána:

- u jednoho kupujícího u různých jednotek stejného produktu;
- u rozdílných kupujících na rozdílných trzích. (Jurečka, 2018)

U cenové diskriminace je tedy důležité, že se jedná o stanovení rozdílných cen z jiných než nákladových příčin. V ekonomické realitě existuje několik konkrétních forem cenové diskriminace.

3.7.6.1 Cenová diskriminace prvního stupně

První stupeň cenové diskriminace představuje diskriminaci podle spotřebitelů. Každému spotřebiteli monopol stanoví maximální cenu, kterou je spotřebitel ochoten zaplatit za každou nakoupenou jednotku. Monopol tím získává celý přebytek spotřebitele.



Zdroj: (Hořejší, 2010)

Horizontální osa v grafu znázorňuje množství spotřebitelů. Ti jsou ochotni zaplatit různou cenu za nabízený produkt. Na grafu je znázorněna oblast ABC, kterou představuje monopolní zisk. Tohoto zisku by monopol tedy teoreticky dosáhl, kdyby každému prodávajícímu stanovil maximální možnou cenu, kterou by spotřebitel zaplatil.

V praxi se cenová diskriminace prvního stupně příliš nevyskytuje hlavně ze dvou důvodů:

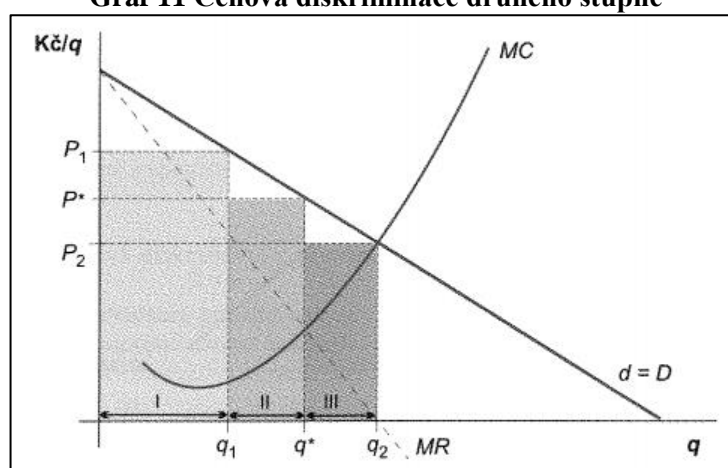
1. firma obvykle nezná maximální cenu, kterou jsou spotřebitelé ochotni za jednotku zboží zaplatit.
2. i v případě dotazování všech spotřebitelů by firma nezískala pravděpodobně skutečnou odpověď. Zájem spotřebitelů je takový, aby byla co nejnižší cena.

V některých případech monopol může přistoupit k takzvané nedokonalé cenové diskriminaci prvního stupně. Ta je založená na odhadech maximálních cen, které jsou ochotni spotřebitelé zaplatit. Takovým příkladem může být daňový poradce, který zná finanční situaci svých klientů. Může tedy odhadnout, kolik je klient schopen zaplatit za jeho poskytnuté služby. (Hořejší, 2010)

3.7.6.2 Cenová diskriminace druhého stupně

Cenová diskriminace druhého stupně je stanovení cen podle objemu zboží, které je objednané jednotlivými zákazníky. Zákazníkům, kteří objednají zboží ve větším množství, se uplatní nižší cena než zákazníkům, kteří objednali zboží v nižším množství. Nejedná se jen o teoretickou možnost fungování cenové diskriminace. V praxi k této cenové diskriminaci druhého stupně dochází běžně. S touto cenovou diskriminací druhého stupně je možno se setkat v monopolizovaných oblastech výroby nebo v obchodu s elektrickou energií. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

Graf 11 Cenová diskriminace druhého stupně



Zdroj: (Hořejší, 2010)

Kdyby monopol v grafu neprováděl diskriminaci, tak by stanovil cenu P^* a vyráběl by množství q^* . V důsledku aplikace cenové diskriminace druhého stupně rozdělí vyrobenou produkci na rozdílné úseky, kterým odpovídají rozdílné ceny. Úseku I odpovídá množství q_1 a monopol pro tento úsek stanoví cenu P_1 . Spotřebitelům tak odebere část jejich přebytku. Tento přebytek byl

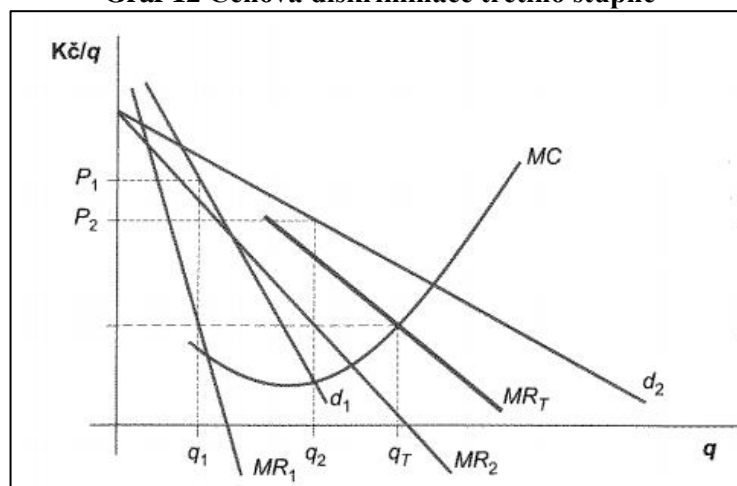
původně rozdílem mezi cenou P^* a příslušné části poptávky. Tak se přebytek spotřebitele změnil na hodnotu, která je rozdíl mezi vyšší cenou P_1 a odpovídající částí poptávky. Druhému úseku II monopol stanoví cenu P^* a třetímu úseku III stanoví cenu P_2 . Princip cenové diskriminace je takto znázorněn v těchto třech úsecích. V cenové diskriminaci druhého stupně získává monopol jen část přebytku než s porovnáním diskriminace prvního stupně, kde získává celkový přebytek. (Hořejší, 2010)

3.7.6.3 Cenová diskriminace třetího stupně

V podmínkách cenové diskriminace třetího stupně si monopol rozdělí spotřebitele do odlišných segmentů, které se odlišují pružností poptávky po příslušném produktu. U spotřebitelů, kterým přísluší méně pružná poptávka, se může zvyšovat cena. Naopak spotřebitelé, kterým přísluší pružnější poptávka, se nemůže zvyšovat cena. Stejně jako u diskriminace prvního stupně zde monopol rozděluje spotřebitele do různých skupin. V praxi se tento druh cenové diskriminace používá nejčastěji.

Kromě zmíněného pravidla, že se spotřebitelé rozdělují do odlišných skupin podle cenové elasticity poptávky, zde také platí další pravidlo, že není možný prodej mezi spotřebiteli. Docházelo by totiž k prodeji stejného statku s nižší cenou jiné skupině spotřebitelů s vyšší cenou. Tak by docházelo k postupnému vyrovnání úrovně cen. (Buriánová, 2012)

Graf 12 Cenová diskriminace třetího stupně



Zdroj: (Hořejší, 2010)

V grafu jsou znázorněny poptávky d_1 a d_2 dvou skupin spotřebitelů. K první skupině spotřebitelů d_1 přísluší křivka MR_1 mezních příjmů a k druhé skupině spotřebitelů d_2 přísluší křivka mezních příjmů MR_2 . Cena P_1 pro první skupinu spotřebitelů, která má méně elastickou poptávku d_1 , je vyšší než cena P_2 pro druhou skupinu spotřebitelů s více elastickou

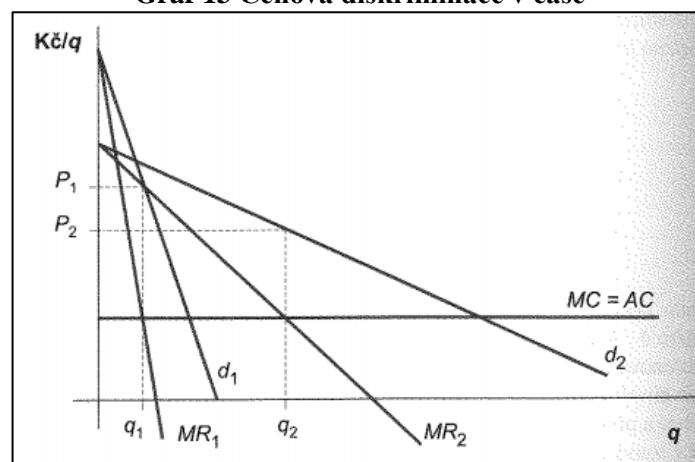
poptávkou d_2 . Monopol tedy určuje výši ceny diferencovaně, a to na základě poptávky. (Hořejší, 2010)

Příkladem cenové diskriminaci třetího stupně může být uplatnění rozdílných cen vstupenek pro děti, nebo seniory do kulturních institucí. (Brčák, Sekerka, & Svoboda, 2013)

3.7.6.4 Cenová diskriminace v čase

Jako v předchozím případě cenové diskriminace třetího stupně jsou spotřebitelé rozděleni do segmentů v závislosti na elasticitě poptávky. Podstata cenové diskriminace v čase je, že jsou těmito skupinám spotřebitelů vymezeny různé ceny v různém čase. Příkladem může být například uvedení technologické novinky na trh. Lidé, kteří se na příklad angažují profesionálně v technické oblasti, chtějí novinku zakoupit co nejdříve a jsou klidně ochotní zaplatit vyšší cenu. Druhá skupina spotřebitelů chce také nový produkt na trhu, ale nehodlá zaplatit za stanovenou vysokou cenu. Monopol následně po nasycení prvního segmentu spotřebitelů při vyšší ceně sníží cenu pro druhou skupinu spotřebitelů. (Buriánová, 2012)

Graf 13 Cenová diskriminace v čase



Zdroj: (Hořejší, 2010)

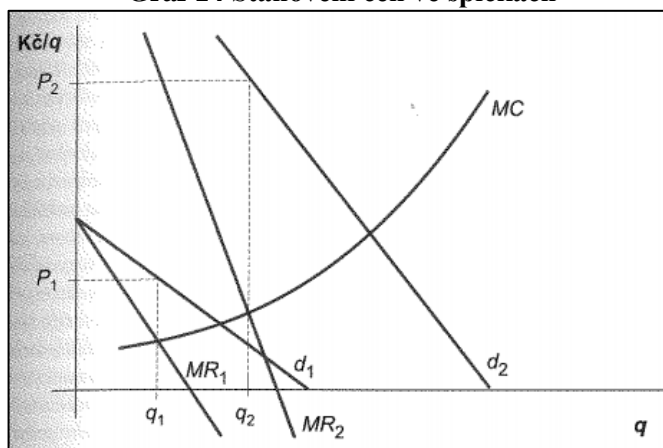
Podobně jako v grafu v předchozí kapitole jsou v grafu znázorněny dvě rozdílné poptávkové křivky dvou skupin spotřebitelů. Velmi neelastická poptávka skupiny spotřebitelů je označena d_1 a větší část spotřebitelů s více elastickou poptávkou je označena jako d_2 . První skupina je ochotna zaplatit za produkt vyšší částku ihned, zatímco druhá skupina si produkt za vyšší částku nekoupí. Z poptávkových křivek jsou odvozeny křivky mezních příjmů a následně firma stanoví výši cen. Také se předpokládá veškeré náklady průměrné i mezní jsou neměnné tedy konstantní.

Firma stanoví vysokou cenu P_1 pro první skupinu spotřebitelů, která má neelastickou poptávku, a tak se zbavuje části jejího spotřebitelského přebytku. Cenu později tedy sníží na P_2 pro druhou skupinu spotřebitelů, kteří patří do skupiny s více elastickou poptávkou. (Hořejší, 2010)

3.7.6.5 Cenová diskriminace ve špičce

V této cenové diskriminaci dochází ke stanovení cen ve špičkách. V tomto specifickém případě dochází z důvodu kapacitních omezení v období vyšší spotřeby k růstu mezních nákladů.

Graf 14 Stanovení cen ve špičkách



Zdroj: (Hořejší, 2010)

Křivkou d_1 je na grafu znázorněna více elastická poptávka v době mimo špičku. Méně elastickou poptávku v obdobích větší spotřeby představuje křivka d_2 . Z pravidla maximalizujícího zisku $MR = MC$ firma určuje v období špičky větší cenu P_2 a větší výstup q_2 , než v období mimo špičku s cenou P_1 a množstvím q_1 . Tato strategie zvětšuje firmě zisk v porovnání s eventuální úrovní v případě jedné ceny obvyklé i zvýšené spotřeby.

Příklad, ve kterém se uplatňuje cenová diskriminace ve špičce, je například trh telekomunikačních služeb. V době silného provozu účtuje za telefonní hovory větší částku než v době slabého provozu. (Hořejší, 2010)

3.8 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

3.8.1 Hospodářská soutěž a role Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Základním předpokladem a mechanismem fungující tržní ekonomiky je svobodné konkurenční prostředí. Individuální soutěžitelé vzájemně soupeří mezi sebou a nabízejí své zboží zákazníkům či spotřebitelům za výhodnějších podmínek. Firmy si vzájemně konkurují pomocí stanovení výše ceny, ale také stanovením kvality anebo širším výběrem nabízených statků tedy produktů nebo služeb. Firmy by měly také stále zefektivňovat výrobu a inovovat z důvodu

prosazení na trhu konkurence. Z hospodářské soutěže pak mají prospěch spotřebitelé, protože získávají inovativní produkty za nižší cenu nebo v lepší kvalitě.

Neustálá soutěž o zákazníka může být pro firmy velice namáhavá z hlediska celkového fungování na trhu. Proto mohou firmy hledat cesty, jak konkurenci vyloučit a zajistit si méně rizikový zisk. Kvůli těmto důvodům fungují státní orgány jako Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen ÚOHS). Tyto státní orgány mají zajistit, aby:

- nevznikaly zakázané dohody mezi soutěžiteli jakými jsou například kartely;
- tržně silní soutěžitelé nezneužívali svého dominantního postavení;
- v důsledcích spojování tedy fúzí firem nedocházelo k narušení hospodářské soutěže.

Pravidla hospodářské soutěže se vztahují na veškeré soutěžitele bez ohledu na rozlišující faktory jako velikost firmy. Porušení pravidel hospodářské soutěže má za následek pokutu pro soutěžitele. (ÚOHS - Výroční zpráva 2018)

3.8.2 Základní charakteristiky ÚOHS

ÚOHS je ústřední orgán státní správy s pravomocemi v oblasti ochrany hospodářské soutěže, kontroly nad zadáním veřejných zakázek, koordinaci v oblasti veřejné podpory a kontroly významné tržní síly. Vymezení základních pravomocí, poslání a působnosti ÚOHS je dáno zákonem č.273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. (ÚOHS - Výroční zpráva 2018)

3.8.2.1 Ochrana hospodářské soutěže

Základní právní předpis pro oblast hospodářské soutěže je zákon č. 143/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže. V lednu 2017 byly ÚOHS svěřeny související kompetence, které se týkají mezibankovních poplatků zákonem č.284/2009 Sb., o platebním styku. (ÚOHS - Výroční zpráva 2018)

Hlavním posláním ÚOHS je tedy zajistit fungování trhu, který je v souladu s pravidly hospodářské soutěže a zároveň bude přinášet prospěch spotřebitelů. ÚOHS vede spotřebitele k chování, které je ve shodě s principy soutěžního práva. Dále ÚOHS zasahuje proti praktikám narušujícím hospodářskou soutěž typu kartelových dohod nebo zneužívání dominantního postavení. Současně dává ÚOHS firmám prostor pro nápravu nezákonného jednání, pokud ovšem nemělo významné dopady na trh. (ÚOHS - Poslání a kompetence)

3.8.2.2 Dohled na zadání veřejných zakázek

Od října 2016 je v oblasti veřejných zakázek základní právní úpravou zákon č.134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (ZZVZ). ÚOHS má působnost jen v dozorové části. Dohlíží tedy na transparentní, nediskriminační, přiměřený a rovný přístup zadavatele vůči uchazečům. Část správních řízení může být přitom vedena ještě podle staršího zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách. (ÚOHS - Výroční zpráva 2018)

ÚOHS tímto dohledem zajišťuje větší transparentnost při vynakládání veřejných prostředků. Provádí přezkoumání úkonů zadavatelů veřejných zakázek. Dále provádí kontrolu u zadavatelů, podílí se při tvorbě a úpravě legislativy, která se týká veřejných zakázek a koncesí. (ÚOHS - Poslání a kompetence)

3.8.2.3 Dohled na tržní sílu při prodeji potravinářských a zemědělských produktů a jejich zneužití

Značná tržní síla obchodních řetězců vůči dodavatelům z řad zemědělců a potravinářů se reguluje dle zákona č. 395/2009 Sb., o významné tržní síle při prodeji potravinářských a zemědělských produktů a jejím zneužití. (ÚOHS - Výroční zpráva 2018)

ÚOHS zajišťuje dohled podle tohoto zákona. V rámci dohledu také usiluje o nastolení korektních vztahů, a to mezi obchodními řetězci a jejich dodavatelích. ÚOHS také dohlíží na odstranění nejvýraznějších problémů jako například nesplácení faktur ve lhůtě zákonem určenou 30 dní. (ÚOHS - Poslání a kompetence)

3.8.2.4 Poradenství v otázkách veřejné podpory

Legislativou Evropské unie je regulována zejména oblast veřejné podpory. V rámci národního práva je modifikována zákonem č. 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje. (ÚOHS - Výroční zpráva 2018)

ÚOHS monitoruje a poskytuje poradenství v oblasti veřejné podpory v České republice. Její poskytování musí být v souladu s platnými pravidly Evropského společenství. ÚOHS koordinuje a sleduje poskytování veřejné podpory. Dále spolupracuje s poskytovateli na notifikacích opatření národního charakteru veřejné podpory. Notifikace předkládá Evropské komisi k posudku. Zároveň ÚOHS poskytuje poradenství poskytovatelům veřejné podpory. (ÚOHS - Poslání a kompetence)

3.8.3 Zakázané kartelové dohody a zneužití dominantního postavení

3.8.3.1 Zakázané kartelové dohody

Kartely představují podstatné narušení celkového hospodářského prostředí a tím působí na snížení blahobytu spotřebitelů. Přímé určení cen je příklad nejznámější a nejnebezpečnější zakázané dohody. Spotřebitel v takovémto případě nemá možnost nakoupit zboží nebo službu za konkurenční cenu, ale jen za vyšší cenu, kterou kartel určil.

Další závažným narušením hospodářské soutěže jsou dohody o rozdělení trhu, na kterých si soutěžitelé nekonkurují. Trh se tím pádem nevyvíjí a stagnuje. Díky této dohodě si soutěžitelé zachovávají pozici na trhu. Tímto působením současně brání vstupu nových konkurentů. Spotřebitel je tedy omezen v možnostech výběru. Dohoda má celkově za následek vyšší ceny a nižší kvalitu nabízeného zboží nebo služeb.

Tyto typy kartelů nejsou jediné zakázané dohody. Zakázané jsou veškeré dohody, které mají za cíl narušení soutěže na trhu nebo je narušení následkem jejich chování. (ÚOHS - Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení)

3.8.3.2 Zneužití dominantního postavení

Na firmy v dominantním postavení je zákon o ochraně hospodářské soutěže daleko přísnější než na ostatní soutěžitele na trhu, kteří mají slabší tržní pozici. Je zakázáno zneužití tohoto dominantního postavení na vymezeném trhu, který by měl za následek újmu spotřebitelů nebo konkurenci. Základní podmínka podstaty zneužití je dokázání existence dominantního postavení firmy. Legální definice uvádí v § 10 zákona č. 143/2001 Sb., že dominantní postavení na určitém trhu zaujímá soutěžitel nebo více soutěžitelů, kterým umožňuje jejich tržní síla chovat se v určité míře nezávisle vůči spotřebitelům nebo jiným soutěžitelům. Dominantního postavení soutěžitel nebo soutěžitelé zaujímají, jestliže ve zkoumaném období dosáhnul nebo dosáhli na trhu větší než 40 % podíl na trhu.

V případě prokázání dominantního postavení má soutěžitel nebo skupina soutěžitelů právo obhájit své postavení na trhu. Jestliže prokáže ospravedlnitelné důvody, nelze ho nebo skupinu soutěžitelů považovat za zákonem zakázaný. (ÚOHS - Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení)

4 Praktická část

V teoretické části práce bylo uvedeno, že monopol musí prokazovat dané charakteristické rysy, aby se potvrdila jeho existence. V dnešní době monopol existuje jen v ideálních podmínkách. Dopad na ojedinělý výskyt monopolů má globalizace výroby a celkově existence světového trhu. Proto je nejčastějším typem monopolu takový, který vytvořil a řídí stát.

Úkolem praktické části práce je provést rozbor a posouzení podniku Řízení letového provozu České republiky. Závěrem praktické části jsou posouzeny hlavní rysy monopolu s podnikem. Na základě této analýzy v praktické části je v závěru práce zhodnoceno působení podniku na trhu.

4.1 O podniku Řízení letového provozu České republiky

Obrázek 1 Logo Řízení letového provozu České republiky, s.p.



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.1 Základní informace o podniku

Řízení letového provozu České republiky (dále jen ŘLP ČR, s.p.) je jako státní podnik podřízený svému zakladateli Ministerstvu dopravy České republiky. Podnik ovšem není součástí české státní správy v oblasti civilního letectví. Ministerstvo vykonává práva zakladatele v souladu se zákonem a kontroluje činnost ŘLP ČR, s.p. prostřednictvím dozorčí rady, která je šestičlenná. Čtyři místa jsou obsazena na základě jmenování ministrem dopravy, dvě místa jsou obsazena zástupci odborových organizací, které působí v podniku. Vykonávaná činnost zástupců v dozorčí radě podniku není spojena s finančním nebo některým jiným plněním. Ministr dopravy má z pozice zakladatele oprávnění jmenovat a také odvolávat generálního ředitele ŘLP ČR, s.p. (ŘLP ČR, s.p. - FAQ, nedatováno)

4.1.2 Poslání podniku

Posláním státního podniku ŘLP ČR, s.p. je poskytnutí letových provozních služeb. Služby zahrnují zajišťování bezpečných, dlouhodobě udržitelných a nákladově efektivních navigačních služeb v prostředí vzdušného prostoru. Zajišťování těchto služeb má za úkol

naplnit očekávání všech uživatelů z hlediska dnešní a budoucí poptávky v prostředí letecké dopravy. (ŘLP ČR, s.p. - Profil podniku, nedatováno)

Účel těchto poskytnutých služeb je zabránění srážek letadel, mezi letadly a možnými překážkami na provozní ploše a udržení spořádaného a rychlého toku letového provozu. Nejdůležitější produkt podniku je celková bezpečnost letového provozu.

ŘLP ČR, s.p. poskytuje veřejné provozní letové služby uživatelům vzdušného prostoru České republiky a na letištích Praha Ruzyně, Brno Tuřany, Ostrava Mošnov a Karlovy Vary. (ŘLP ČR, s.p. - Naše služby, nedatováno)

4.1.3 Typy služeb podniku

4.1.3.1 Služba řízení letového provozu (ATC)

Do těchto služeb patří následující oblasti provozu:

- Oblastní služba řízení
- Přibližovací služba řízení
- Letištní služba řízení/Služba řízení na odbavovací ploše

ŘLP ČR, s.p. poskytuje služby celkového nepřetržitého řízení vzdušného provozu. Poskytuje také přibližovací služby v koncové oblasti letů přibližujících se na prostor letišť a odlétávajících z prostoru letišť.

Zajišťují také odbavování ploch, které v rámci zahrnuje vedení letadel na pohybové ploše letišť. Zároveň je poskytována služba řízení letového provozu na provozní ploše letiště. (ŘLP ČR, s.p. - Naše služby, nedatováno)

4.1.3.2 Letová informační služba (FIS)

Tato služba poskytuje řízeným letům a všem letům v blízkosti letišť podávání informací a rad k účinnému a bezpečnému provádění letů. Neřízeným letům VFR, tedy letům za viditelnosti v sektoru Čech, je tato služba poskytována Letovým informačním střediskem FIC Praha. (ŘLP ČR, s.p. - Letová informační služba, nedatováno)

4.1.3.3 Pohotovostní služba (ALRS)

Pohotovostní služba spočívá ve spolupráci se Záchraným koordinačním střediskem a letadel, které potřebují nutné poskytnutí záchrany či pátrání.

Pohotovostní služba je poskytována

- všem letadlům, které spadají pod službu letového provozu;
- pokud je možno, tak všem ostatním letadlům, které ovšem musejí mít podaný letový plán nebo letadlům, o kterých vědí jiné letové provozní služby.

(ŘLP ČR, s.p. - Pohotovostní služba, nedatováno)

4.1.3.4 Ohlašovna letových provozních služeb

Zodpovídá za poskytování služeb spojených s podáním letových plánů, distribuováním a příjmem zpráv služeb letového provozu. Verbálním způsobem poskytuje předletové informační služby. Dále také vytváří a distribuuje předletové informační zprávu na základě požadavků posádek letadel. (ŘLP ČR, s.p. - Ohlašovna letových provozních služeb, nedatováno)

4.1.4 Očekávaný vývoj oblasti působení podniku

ŘLP ČR, s.p. očekává vývoj oblasti jeho působení od roku 2014 do roku 2024 v následující podobě:

- Celkový nárůst letového provozu ve vzdušném prostoru ČR a trvání růstu provozu na letišti Praha – Ruzyně.
- Politické a regulační tlaky omezující samostatnost v rozhodování podniku.
- Nové rozdělení kompetencí v oblasti regulace řízení letového provozu.

4.1.5 Mezinárodní vztahy

ŘLP ČR ,s.p. je stálým aktivním členem v rámci pracovních skupin organizace CANSO a platformy NEASCOG.

Evropské CANSO je Organizace poskytovatelů letových provozních služeb a zastupuje 32 poskytovatelů provozních letových služeb při jednání zejména s orgány Evropské unie.

Platforma NEASCOG koordinuje aktivity organizací EUROCONTROL a NATO.

SESAR též jako Single European Sky ATM Research stanovuje technologickou součást iniciativy Evropské unie s názvem Single European Sky neboli v překladu Jednotné evropské nebe. V současné době probíhají v rámci programu SESAR paralelně obě stěžejní fáze programu. Fáze vývojová (2008-2020+), která je zaměřena na výzkum a vývoj nových postupů v řízení letového provozu a nových technologií. Druhá fáze programu je fáze zavádějící (2014-220+), která se zabývá zaváděním nových inovací do praxe. Program SESAR je z podstatné části spolufinancován ze zdrojů Evropské unii.

V roce 2018 se RLP ČR, s.p. aktivně participoval na obou fázích programu SESAR. U většiny projektů se v rámci programu SESAR 2020 docházelo v období roku 2018 k dokončování vývoje testovacích platforem či dokonce realizaci. V případě RLP ČR, s.p. se podnik přímo angažoval na osmi projektech, které technologicky inovovaly navádění letadel při přiletu a odletu, management letištních ploch atd. V přípravě je již druhá vlna projektů, které budou volně navazovat na stávající rozjednané projekty. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.6 Provoz

Dle výroční zprávy byl z hlediska provozních výsledků rok 2018 úspěšným rokem.

Tabulka 2 Záznam o počtu letů ve vzdušném prostoru ČR za rok 2017 a 2018

Měsíc	Počet letů ve FIR Praha		Nárůst provozu
	2017	2018	2017/2018 %
leden	56 116	58 199	3,71
únor	51 644	54 865	6,24
březen	62 369	65 619	5,21
duben	67 482	73 010	8,19
květen	77 931	82 725	6,15
červen	83 560	88 452	5,85
červenec	89 992	97 654	8,51
srpen	89 340	95 318	6,69
září	82 006	88 910	8,42
říjen	75 454	81 019	7,38
listopad	59 522	64 345	8,10
prosinec	57 948	62 701	8,20
CELKEM	853 364	912 817	7,00

Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

V tabulce je uvedený nevysvětlený pojem FIR Praha. Pojem znamená veškerý vzdušný prostor České republiky.

Český vzdušný prostor zaregistroval dosavadní rekord v množství pohybů a to 912 817. Se srovnáním s rokem 2017 se projevil meziroční nárůst o 7 %.

Měsíc s nejčastějším počtem pohybů ve FIR Praha byl jako každý rok červenec s počtem 97 654 s meziročním nárůstem 8,51 %.

4.1.7 Ceník služeb

4.1.7.1 Traťové navigační služby

Základní schválenou cenou poplatku ve vzdušném prostoru České republiky za traťové navigační služby, která je platná za od 1.1. 2019, je 40,34 EUR za přeletovou jednotu.

K výpočtu aktuální ceny navigačních traťových služeb je potřeba použít aktualizovanou měsíční sazbu. Ta je stanovena použitím průměrného směnného kurzu mezi EURO a Kč za měsíc, předcházející měsíc, ve kterém byl proveden let. (ŘLP ČR, s.p. - Ceník služeb, 2019)

Tabulka 3 Dosavadní měsíční sazba pro lety v EUR za přeletovou jednotku

Období	Sazba za přeletovou jednotku
1.01.2019 do 31.01.2019	40,00 EUR
1.02.2019 do 28.02.2019	40,29 EUR
1.03.2019 do 31.03.2019	40,17 EUR
1.04.2019 do 30.04.2019	40,24 EUR
1.05.2019 do 31.05.2019	40,24 EUR
1.06.2019 do 30.06.2019	40,09 EUR
1.07.2019 do 31.07.2019	40,39 EUR
1.08.2019 do 31.08.2019	40,44 EUR
1.09.2019 do 30.09.2019	40,03 EUR
1.10.2019 do 31.10.2019	39,97 EUR
1.11.2019 do 30.11.2019	40,24 EUR

Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Ceník služeb, 2019)

Tabulka výše vyobrazuje průběh vývoje cenové sazby za přeletovou jednotku ve vzdušném prostoru České republiky. Současná cena 40,24 EUR za měsíc listopad představuje lehce nadprůměrnou hodnotu oproti dosavadní průměrné ceně za tento rok, která činí 40,19 EUR.

Od 1.1. 2019 činí 9,68 % úroková sazba za pozdní platbu traťové navigační služby. (ŘLP ČR, s.p. - Ceník služeb, 2019)

4.1.7.2 Přibližovací a letištní služby

Následující stanoviska platí pro letadla, která mají maximální vzletovou hmotnost (značenou MTOW) > 2 tuny. MTOW znamená maximální vzletovou hmotnost, která je definována jako maximální hmotnost letadla, při které je letadlo schopno uskutečnit let.

S platností od 1.1.2019 platí Letiště Praha – Ruzyně, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov, Karlovy Vary za přibližovací a letištní služby 6 609,61 Kč za přibližovací jednotku. Přibližovací jednotka se rovná faktoru hmotnosti letadla.

Faktor hmotnosti je vyjádřený jako číselný údaj a je zaokrouhlený na dvě desetinná čísla. Faktor odpovídá jedné padesátině maximální vzletové hmotnosti letadla MTOW umocněné na 0,7.

Přibližovací jednotka = (MTOW v t./50)^{0,7}

4.1.7.3 Poplatky za výcvikové lety

Poplatky jsou se splatností k 1.1.2019

- Letadla s maximální vzletovou hmotností MTOW < 2 tuny

Částky jsou uvedeny za 1 hodinu výcvikového letu a 1 tunu MTOW letadla

Tabulka 4 Ceník poplatků výcvikových letů pro letadla s maximální vzletovou hmotností < 2 tuny

Letiště	Částka/hodinu
Praha – Ruzyně	880 Kč
Brno – Tuřany	440 Kč
Ostrava – Mošnov	440 Kč
Karlovy vary	440 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Ceník služeb, 2019)

- Letadla s maximální vzletovou hmotností MTOW > 2 tuny

Částky jsou uvedeny za 1 hodinu výcvikového letu a 1 tunu MTOW letadla

Tabulka 5 Ceník poplatků výcvikových letů pro letadla s maximální vzletovou hmotností > 2 tuny

Letiště	Částka/hodinu
Praha – Ruzyně	740 Kč
Brno – Tuřany	370 Kč
Ostrava – Mošnov	370 Kč
Karlovy vary	370 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Ceník služeb, 2019)

4.1.8 Hospodaření podniku

4.1.8.1 Hospodaření podniku za rok 2018

Z pohledu hospodaření podnik hodnotí rok 2018 jako poměrně úspěšný. Stanovené cíle vnitrostátního plánu byly dosaženy a zároveň i značně překročeny. Tyto pozitivní výsledky jsou hlavně odrazem příznivého vývoje celého letového provozu v roce 2018.

V porovnání s ostatními lety byl také zaznamenán rekordní růst výkonů letového provozu v oblasti poskytnutých letových navigačních služeb. Objem výkonu traťového provozu vyjádřen v přeletových jednotkách SU (značené dle údajů z EUROCONTROL) dosáhl v roce 2018 počtu 3 041,5 tis. přeletových jednotek SU. Byl zaznamenán nárůst oproti roku 2017 o 7,7 %. Dosažený objem traťových výkonů tím pádem odpovídá predikci výkonu

traťového provozu ve čtvrtém roce druhého referenčního období na hodnotu 108,8 %.

Kromě traťových služeb pozitivní vývoj zaznamenaly také výkony letového provozu na letištích v České republice. Rok 2018 tedy přerušil dlouhé období propadů a stagnace letištních výkonů. V roce 2018 byl zaznamenán meziroční nárůst 8,1 %. Objem letištní výkonnosti v přibližovacích jednotkách SU dosáhl hodnoty 98,6 tis. SU. Jako v případě traťových výkonů dosáhl objem letištních výkonů predikci z plánu výkonnosti čtvrtého roku druhého referenčního období na 104,6 %.

Rok 2018 byl uplynulým čtvrtým rokem působnosti výkonnosti vnitrostátního plánu stanovené na druhé referenční období 2015–2019. Tento plán byl sestaven podle nařízení Evropské komise č. 390/2013, ve kterém je aplikovaný systém sledování výkonnosti navigačních letových služeb. Každý členský stát musí v rámci tohoto systému přispět k uskutečnění stanovených celoevropských cílů výkonnosti prostřednictvím Vnitrostátního plánu výkonnosti, který je schválen Evropskou komisí.

V klíčovém výkonnostním ukazateli pro oblast nákladové efektivity byla stanovena vnitrostátní jednotková sazba pro traťovou službu řízení na celkové referenční období. V roce 2018 byla odsouhlasena a aplikována vnitrostátní jednotková sazba, a to ve výši 1 079 Kč v běžných cenách. Tato výše sazby představuje meziroční pokles o 5 % jednotkové ceny. Výše této jednotkové ceny zachovává současný sestupový trend postupného vývoje jednotkové ceny. Přispívá také k naplnění celoevropských cílů v celkové oblasti nákladové efektivity.

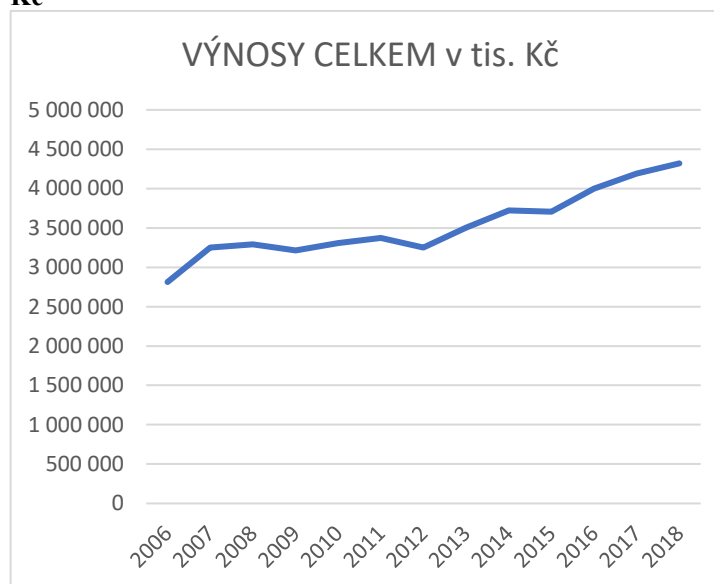
Jednotková cena, která byla aplikována v roce 2018 za letištní přibližovací služby, činila 6 800 Kč a nezaznamenala meziroční růst ani pokles. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.8.2 Vývoj výnosů podniku od roku 2010

Tabulka 6 Vývoj výnosů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč

Rok	VÝNOSY (v tis. Kč) CELKEM
2006	2 812 922
2007	3 252 277
2008	3 291 291
2009	3 215 582
2010	3 308 414
2011	3 373 048
2012	3 250 334
2013	3 503 672
2014	3 723 759
2015	3 707 482
2016	4 000 226
2017	4 191 664
2018	4 320 107

Graf 15 Vývoj výnosů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2010) (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2014) (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Z vývoje výnosů ŘLP ČR, s.p. lze vyvodit postupný rostoucí trend. Hlavním působícím činitelem na zvyšování výnosů je zvyšující se letový provoz a dispozice letových navigačních služeb LNS.

4.1.8.3 Rozbor výnosů podniku za rok 2018

V období leden až prosinec roku 2018 dosáhly celkové výnosy podniku částky 4 320 107 tis. Kč. Z těchto celkových výnosů činily provozní výnosy 4 213 028 tis. Kč. Plán provozních výnosů byl tím pádem překročen o 12,4 % a to hlavně díky nárůstu letového provozu. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Hlavní výnosové položky podniku dosáhly těchto hodnot (v tis. Kč):

Tabulka 7 Výnosy ŘLP ČR v tis. Kč 2014-2018

V Ý N O S Y (v tis. Kč)	2014	2015	2016	2017	2018
VÝNOSY Z LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB (LNS)					
Traťová služba řízení	2 823 333	2 978 624	3 132 615	3 135 479	3 261 309
Přibližovací služba řízení	489 174	506 701	548 248	607 557	657 842
Cvičné lety	2 039	2 358	3 267	2 240	2 926
OSTATNÍ VÝNOSY					
Tržby za vlastní výkony (mimo LNS) a jiné výnosy	333 698	133 705	222 897	218 590	290 251
Finanční výnosy celkem	75 515	86 093	93 199	227 798	107 079
VÝNOSY CELKEM	3 723 759	3 707 482	4 000 226	4 191 664	4 320 107

Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Hlavní zdroj příjmů podniku je poskytnutí letových navigačních služeb (LNS). V roce 2018 výnosy z LNS představovaly 93,1 % z celkových výnosů. Na dosažení těchto výnosů se nejvíce podílely výnosy traťové navigační služby, které dosáhly částky 3 264 309 tis. Kč. Tato částka představuje 77,4 % z provozních výnosů. Druhá nejvýznamnější položka výnosů z hlediska dosažených hodnot byly letištní přibližovací služby, a to částkou 657 842 tis. Kč. Podílem tvořily 15,6 % z provozních výnosů. Výnosy ze cvičných letů se podílely na provozních výnosech jen necelou 0,1 % částkou 2 926 tis. Kč.

Podniku ŘLP ČR byla ze státního rozpočtu v průběhu roku poskytnuta úplná kompenzace nákladů, které vznikly podniku v souvislosti s poskytnutím svých služeb letům osvobozených od zpoplatnění v celkové částce 52 209 tis. Kč. Kompenzace byla poskytnuta poskytovatelům letových navigačních služeb LNS na základě nařízení Evropské komise č. 1794/2006 společný systém poplatků za letové navigační služby ze dne 6. prosince 2006 a na podkladu Usnesení vlády ČR č.1404 ze dne 2. listopadu 2005.

Kategorie ostatních provozních výnosů v roce 2018 dosáhla celkově 290 951 tis. Kč. Zmiňovaná kompenzace tvořila částku 52 209 tis. Kč. Ostatní výnosy v hodnotě 238 742 tis. Kč tvořilo široké spektrum výnosových položek. V těchto ostatních výnosech jsou zahrnuty:

- výnosy výcviku a vzdělávání v částce 162 979 tis. Kč;
- výnosy kalibrační letky tvořily částku 20 406 tis. Kč;
- výnosy letecké informační služby;
- výnosy z přefakturace služeb;

- výnosy z pronájmu nebytových prostor a zařízení.

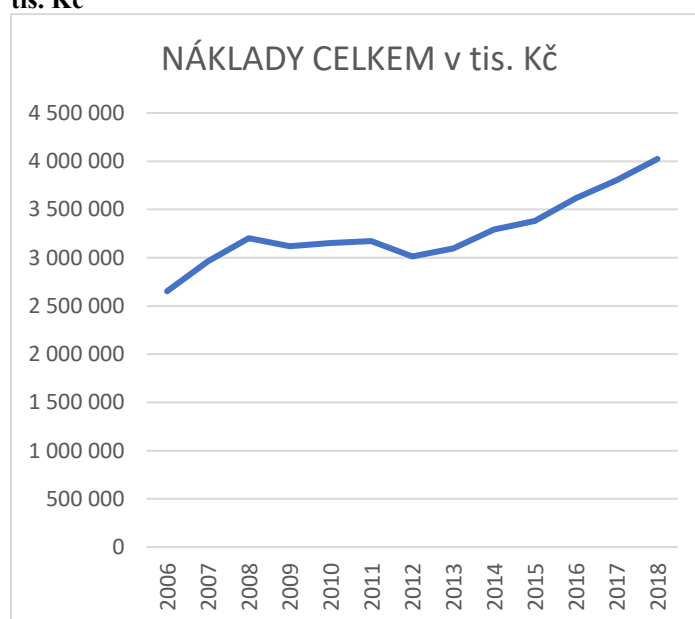
V roce 2018 položka finančních výnosů ve výši 107 079 tis. Kč tvořila především výnosy z derivátových operací včetně přecenění a dále byly tyto výnosy tvořeny kurzovními rozdíly. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.8.4 Roční vývoj nákladů podniku od roku 2010

Tabulka 8 Vývoj nákladů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč

Rok	NÁKLADY (v tis. Kč) CELKEM
2006	2 652 538
2007	2 962 865
2008	3 202 310
2009	3 118 018
2010	3 151 485
2011	3 173 405
2012	3 013 460
2013	3 097 260
2014	3 293 221
2015	3 381 849
2016	3 616 410
2017	3 804 247
2018	4 023 993

Graf 16 Vývoj nákladů ŘLP ČR, s.p. od roku 2006-2018 v tis. Kč



Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2010) (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2014) (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.8.5 Náklady podniku za rok 2018

Celkový objem nákladů za rok 2018 dosáhl včetně daně z příjmů částky 4 023 993 tis. Kč. Tato částka za 2018 odpovídá meziročnímu nárůstu nákladů o 5,8 %.

V rámci nákladových skupin bylo čerpáno v tomto rozsahu:

Tabulka 9 Výnosy ŘLP ČR v tis. Kč 2014-2018

N Á K L A D Y (v tis. Kč)	2014	2015	2016	2017	2018
Spotřeba materiálu a služeb	480 824	501 174	540 342	586 572	599 625
Osobní náklady	1 885 635	1 960 634	2 146 096	2 245 227	2 377 010
Ostatní provozní náklady	243 227	239 247	250 696	230 705	236 852
Odpisy, rezervy a opravné položky	538 657	482 642	505 506	537 682	590 302
Finanční náklady celkem	36 866	114 230	75 595	103 789	144 039
Daně a poplatky (vč. daně z příjmů)	108 012	83 922	98 175	100 272	76 165
NÁKLADY CELKEM	3 293 221	3 293 221	3 616 410	3 804 247	4 023 993

Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

V oblasti spotřebovaných nákupů a služeb podnik zaznamenal čerpání nákladů v hodnotě 599 625 tis. Kč. V rámci této skupiny nákladů bylo na spotřebované nákupy vyčerpáno 74 020 tis. Kč. V oblasti služeb došlo k čerpání částky ve výši 525 605 tis. Kč. Mezi nejvýznamnější položky této skupiny nákladů patří:

- softwarová (SW) podpora systémů za 96 053 tis. Kč;
- údržba a opravy za 76 098 tis. Kč;
- letecká meteorologická služba 74 074 tis. Kč;
- telekomunikační a datové služby 45 230 tis. Kč;
- spotřeba energií 41 815 tis. Kč;
- cestovné 32 251 tis. Kč;
- a další celé spektrum služeb.

Ve skupině osobních nákladů dosáhlo čerpání nákladů objemu 2 377 010 tis. Kč. Meziroční vývoj těchto osobních nákladů byl ve shodě s plněním závazků, které vyplývají z kolektivních smluv.

Kategorie účtů ostatní provozní náklady v roce 2018 byla čerpána částka 236 852 tis. Kč.

Nejvýznamnější položky této skupiny nákladů jsou:

- zaplacení členského poplatku ČR do rozpočtu agentury EUROCONTROL ve výši 145 957 tis. Kč;
- úhrada nákladů národního dozorového orgánu ÚCL, a to ve výši 45 225 tis. Kč;
- výdaje na odpovědnostní a majetkové pojištění podniku v celkové částce 18 483 tis. Kč.

V nákladové skupině odpisy, rezervy a opravné položky dosáhla hodnota čerpaných nákladů výši 590 302 tis. Kč.

Nakonec celkový objem finančních nákladů v roce 2018 dosáhl částky 144 039 tis. Kč.

4.1.8.6 Hospodářský výsledek podniku

ŘLP ČR, s.p. v roce 2018 dosáhl před zdaněním hrubého zisku v celkové hodnotě 369 294 tis. Kč. Daňové povinnosti včetně odložené daně představují hodnotu 73 180 tis. Kč. Hospodářský výsledek po zdanění pak dosahuje částky 296 114 tis. Kč. Pozitivní výsledek hospodaření byl dosažen zvláště díky příznivému meziročnímu vývoji letového provozu.

V roce 2018 byla finanční situace podniku stabilní a podnik byl schopný vyrovnat se všemi závazky, které souvisely se zabezpečením své činnosti, a i se závazky, které podnik měl vůči státnímu rozpočtu. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.9 Zaměstnanci podniku

Průměrný počet členů vedení a zaměstnanců podniku za rok 2018 je zapsaný v následující tabulce. Zároveň jsou v tabulce zaznamenány i osobní náklady.

Tabulka 10 Průměrný počet zaměstnanců a členů vedení a položka jejich nákladů za rok 2018

(údaje v tis. Kč)	Zaměstnanci	Vedení podniku	Celkem
Počet (FTE)	974	19 + 7	993 + 7
Mzdové náklady	1 756 764	92 595	1 849 359
Pojistné na SZ a ZP	436 846	16 229	453 075
Ostatní osobní náklady	69 459	5 117	74 576
OSOBNÍ NÁKLADY CELKEM	2 263 069	113 941	2 377 010

Zdroj: Vlastní zpracování dle (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

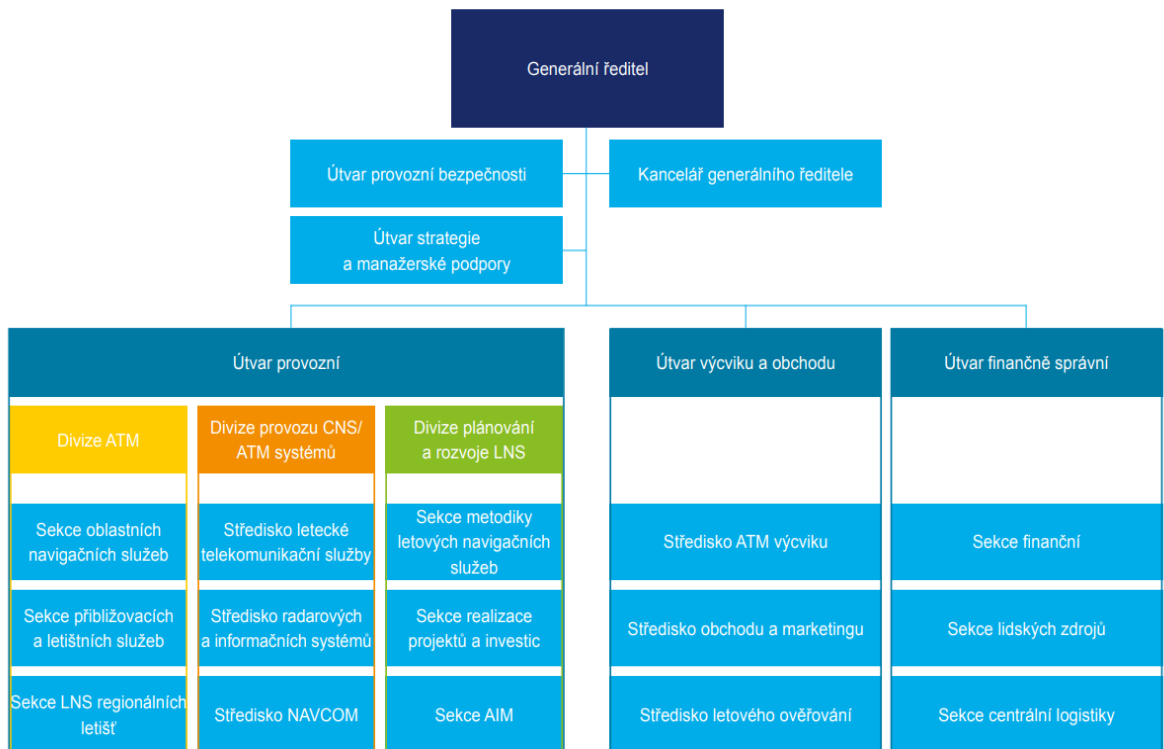
Pod zkratkou FTE (Full Time Equivalent) se rozumí jednotka, která vyjadřuje míru zapojení či kapacitu zatížení pracovníka na 100 % kapacitu, tedy pracovníka na plný úvazek.

Pojem vedení podniku se rozumí:

- generální ředitel podniku;
- ředitelé divizí;
- náměstci sekcí;
- vedoucí samostatného střediska.

V souladu s kolektivní smlouvou bylo členům vedení podniku uhrazeno kapitálové pojištění. Členům byl také poskytnut příspěvek na penzijní připojištění a také jim bylo hrazeno životní pojištění. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Obrázek 2 Organizační struktura ŘLP ČR, s.p. k 1.1. 2018



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

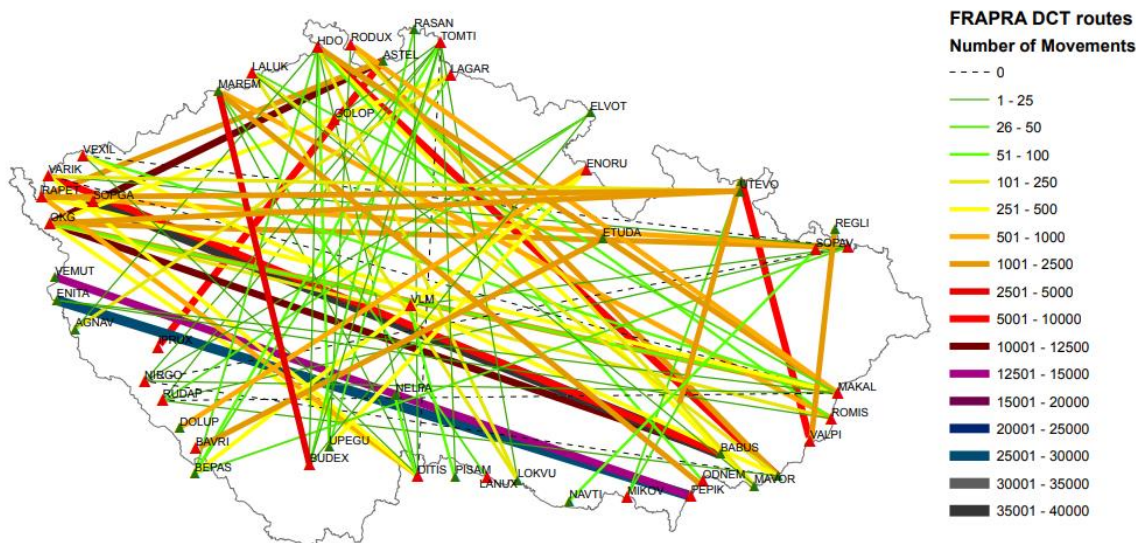
4.1.10 Výkony podniku ve vzdušném prostoru a letištích

4.1.10.1 Výkony ve vzdušném prostoru České republiky

Jak bylo již zmíněno v předchozích částech práce, v roce 2018 byla ve vzdušném prostoru České republiky překonána hranice 900 tisíc počtů pohybů. ŘLP ČR, s.p. tak poskytl 912 817 letům navigační letové služby, a to znamená o 7 % více v porovnání s předchozím rokem.

Letecká doprava v České republice v průběhu roku 2018 nadále profitovala z polohového hlediska střední Evropy. Přes tuto část Evropy jsou směřovány často využívané letecké tratě mezi západní Evropou a Blízkým východem. V průběhu roku 2018 se tak pozitivně vyvíjel segment dálkových letů. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Obrázek 3 Využívání přímých tratí ve FIR PRAHA v roce 2018



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.2 Výkony ve vzdušeném prostoru EUROCONTROL členských států

Při porovnání s vývojem provozu v kontextu členských států EUROCONTROL v roce 2018 skutečný nárůst provozu v České republice překročil průměrně vykázanou hodnotu nárůstu provozu všech členských zemí, která je 6,1 %

Je potvrzený pozitivní vývoj trhu letecké dopravy po celé Evropě. Ke zvýšení provozu došlo ve všech členských státech EUROCONTROL. Výjimkou byl nepatrný meziroční pokles v počtu přeletových jednotek, a to v Gruzii o -0,1 % a v Norsku o -0,2 %. Většina států tedy vykazovala pozitivní vývoj provozu, který převyšoval hranici deseti procent. Zejména se jedná o tyto státy a oblasti, které zaznamenaly meziroční nárůst v provozu:

- Finsko a Chorvatsko o 10,8 %;
- Litva o 11,4 %;
- oblast Kanárských ostrovů ve Španělsku o 11,6 %
- Makedonie o 12 %
- Bulharsko o 12,1 %;
- oblast Srbska, Černé Hory a Kosova o 12,4 %;
- Moldavsko o 20,2 %;
- Arménie o 25,6 %.

Z těchto záznamů vyplývá, že největší nárůst byl zaznamenán v oblasti jihovýchodní Evropy. Je potvrzen trend zavádění nových spojení v této oblasti. Dalším potvrzeným trendem je

zvětšení hustoty tranzitní dopravy přes území Blízkého východu. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.3 Pohyby letadel a výkonové jednotky na letištích České republiky

Na letištích, ve kterých jsou poskytovány služby ŘLP, s. p. tedy Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary, byl v roce 2018 zaznamenán celkový nárůst pohybů o 3,5 %. Celkově bylo na těchto letištích zaznamenáno 234 769 pohybů.

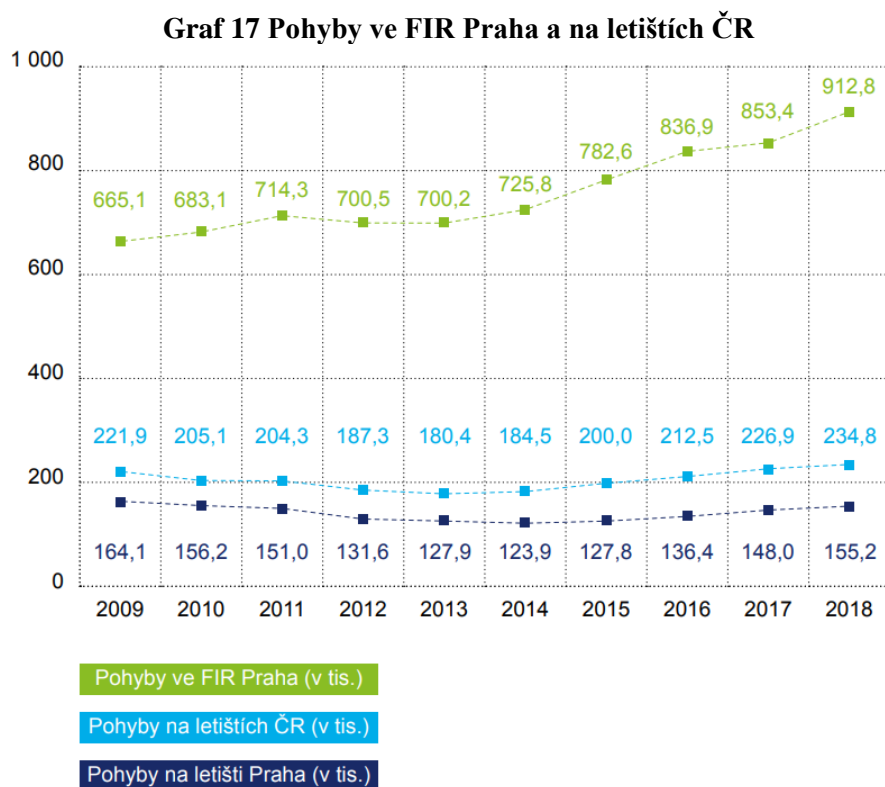
Na letišti Václava Havla Praha byl v roce 2018 zaznamenán nárůst pohybů dokonce o 4,8 %. V počtu pohybů letadel na letišti se tato hodnota rovná 155 216. Zvýšení provozu bylo zaznamenáno ve všech měsících roku. Největší nárůsty pohybů byly registrovány v jarních měsících, a to v březnu o 6,5 % a dubnu o 6,8 % a dále v letních měsících v červenci o 6,1 % a v srpnu o 6,5 %. Nejnižší hodnoty nárůstu byly vykázané koncem roku v listopadu o 1,7 % a v prosinci o 2,5 %.

Regionální letiště meziročně vykazala celkový nárůst počtu pohybů jen o 0,9 %. Podobně jako v minulých letech došlo v rámci individuálních letišť a jednotlivých měsíců ke značnému kolísání výkonů. Na letištích Ostrava a Karlovy Vary došlo k meziročnímu nárůstu v počtu pohybů. Na rozdíl od těchto letišť vykazalo letiště Brno meziroční pokles pohybů. Pozitivní faktor, který dokládá alespoň dílčí změnu struktury výkonů na regionálních letištích, je zvýšený meziroční nárůst výkonových jednotek, které vyjadřují výnosy za poskytované služby. Počet přibližovacích jednotek narostl o 10,3 %. Počet tun MTOW dokonce o 15 %. Další vývoj v příštích letech musí však dokázat stabilitu nastoleného trendu.

Jde-li o počet pohybů letadel, tak se podíl letiště Václava Havla Praha na celkovém provozu tradičně zvýšil. Na letišti Václava Havla Praha se vykonalo 66,1 % celkového počtu pohybů, které byly zaznamenány na všech čtyřech letištích. V roce 2017 tento podíl představoval 65,4 %. Počet přibližovacích jednotek reflektující výši výnosů za poskytované služby dosahuje na letišti Václava Havla 91,5 % podílu na celku. Počet tun MTOW letadel, která přistávají, dokonce 93,2 % podílu na všech letištích.

Rozdíly v podílu počtu pohybů registrovaných na pražském letišti a podílem výkonových ukazatelů na celku všech letišť jsou výsledkem naprosto odlišné struktury provozu na letišti Praha a na ostatních regionálních letištích. Na letištích mimo Prahu převládají letadla s nižší průměrnou maximální vzletovou hmotností. Tato mimopražská letiště mají nižší význam z hlediska výnosů poskytnutými službami ŘLP, s. p.

Právě v případě výkonových jednotek, které vyjadřují faktor hmotnosti přistávajících letadel, došlo na letišti Václava Havla Praha znovu k většímu meziročnímu nárůstu než v případě pohybů letadel. Počet přibližovacích jednotek se zvýšil o 7,8 % a počet tun MTOW o 8,5 %. Kvůli poměru objemu provozu na pražském letišti k ostatním sledovaným letištním se vykazují hodnoty nárůstu obou ukazatelů na ostatních letištích obdobné hodnoty. Celkově došlo k zvýšení přibližovacích jednotek o 8 % a počtu tun MTOW o 8,9 %. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Na letišti Václava Havla byl v roce 2018 projeven zvýšený zájem zahraničních leteckých dopravců o linky směrem do a z Prahy. Mezi letecké dopravce se v roce 2018 zařadily tři nové letecké společnosti, a to American Airlines, Air Arabia a Cyprus Airways.

Hlavní zahraniční dopravci s největším meziročním nárůstem provozu v Praze byli:

- Qatar Airways zvýšení o 140,6 %;
- Ryanair zvýšení o 74,5 %;
- Hainan Airlines zvýšení o 25,9 %;
- Emirates zvýšení o 24,1 %;
- polský letový dopravce LOT zvýšení o 18,6 %.

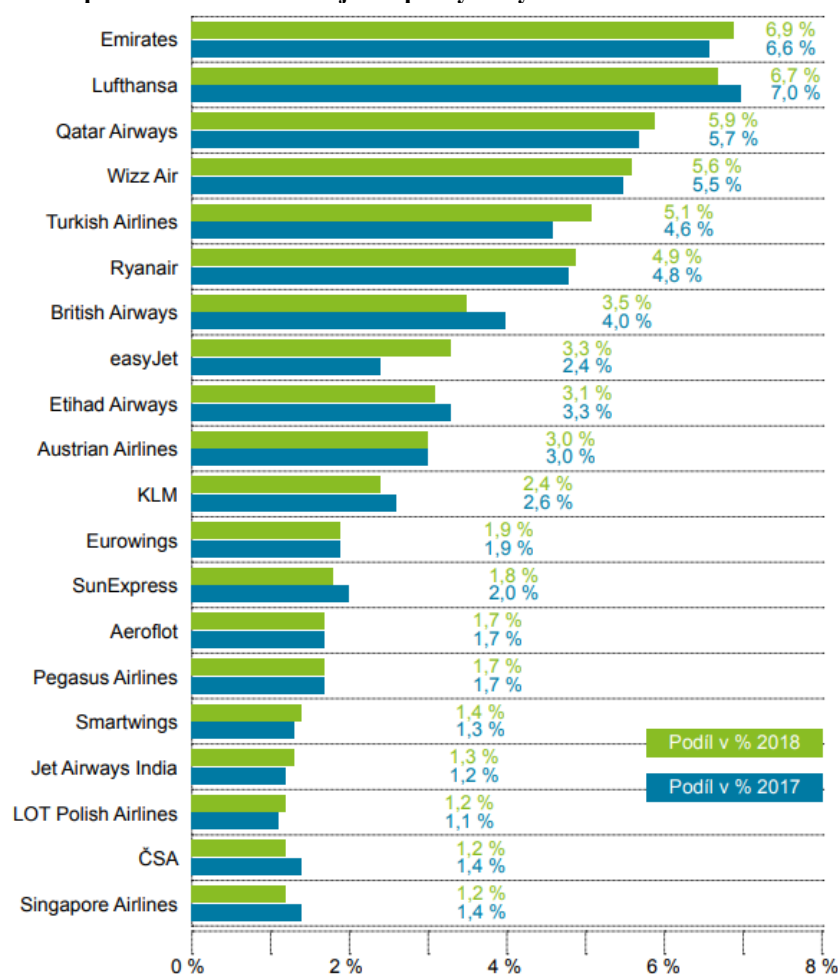
Naopak největší meziroční poklesy provozu vykázaly letové společnosti:

- Ukraine International Airlines pokles o 33 %;

- Wizz Air pokles o 26,8 %.

Oba hlavní tuzemští letoví dopravci a odběratelé služeb ŘLP ČR, s.p. vykázali podíl na pozitivních přepravních výsledcích pražského letiště. Nárůst provozu v případě společnosti Smartwings byl o 11,4 %. Společnost ČSA vykázala malý meziroční pokles provozu o 0,6 %. České Aerolinie byly v roce 2018 na letišti Václava Havla největším zákazníkem služeb ŘLP ČR, s.p., a to podílem 16,8 % na celkovém objemu poskytnutých služeb na letišti. Zahraniční nejdůležitější zákazníci podniku na pražském letišti Václava Havla jsou Ryanair, Emirates, easyJet, Aeroflot, Lufthansa, Norwegian British, Airways a další. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Graf 18 Největší zákazníci ŘLP ČR, s. p., – uživatelé traťových navigačních služeb ve vzdušném prostoru ČR v % podílu na celkovém objemu poskytnutých služeb v období 2017–2018



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

V roce 2018 v rámci celkového objemu poskytnutých traťových navigačních služeb ve vzdušném prostoru České republiky FIR Praha byl největším zákazníkem společnost Emirates Spojených arabských emirátů s 6,9 % podílem. V roce 2017 byl největším zákazníkem těchto služeb německý národní dopravce Lufthansa. V roce 2018 se však společnost Lufthansa

přičinila 6,7 % podílem na celkovém objemu poskytnutých traťových navigačních služeb a zaznamenala tak úpadek oproti roku 2017 o 0,3 %. Třetím největším zákazníkem v roce 2018 byla katarská státní společnost Qatar Airways s 5,9 % podílem. Obě největší tuzemské aerolinie se v součtu společně podílely 2,6 % na celkovém objemu těchto služeb. Letecká společnost ČSA se podílela z 1,2 % a letecká společnost Smartwings z 1,4 %.

4.1.10.4 Poplatky za poskytované letové provozní služby

Poplatkové ceny za letové provozní služby byly poskytovány ŘLP, s. p. v roce 2018 tak jako v minulých letech určeny ve smyslu Provádějících nařízení Evropské komise č. 390/2013. Tímto nařízením se stanoví systém sledování výkonnosti navigačních letových služeb, který je schválen v rámci projektu Single European Sky (SES). Nařízení zahrnuje stanovení cen pro hlavní dva druhy poskytovaných služeb, kterými jsou navigační traťové služby ve vzdušeném prostoru České republiky FIR Praha a přiblížovací služby poskytované na řízených letištích České republiky. Tato legislativa Evropské unie stanovuje proces vytvoření jednotkových cen poskytovatelů letových služeb členských států Evropské unie. Mezi tyto poskytovatele patří evidentně i ŘLP, s.p. Ceny za navigační traťové služby jsou výkonnostními ukazateli a jsou schvalovány Úřadem pro civilní letectví (národní regulátor) a Evropskou komisí.

Ceny navigačních traťových služeb jsou výkonnostně porovnávány meziročně ve stálých cenách roku 2009. Schválený revidovaný výkonnostní plán pojímá pokles cen pro vzdušný prostor České republiky mezi lety 2014 až 2019 o 16,1 %. Postupné snižování cen poplatků za navigační traťové služby je pozitivně hodnoceno jako udělený příspěvek k plnění celoevropských cílů. Tyto cíle uvádí směr dosažení efektivity poskytovaných letových služeb v evropském prostoru a tím větší benefit pro veškeré uživatele těchto služeb. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO vznikla roku 1944 ve Spojených státech amerických Chicagskou úmluvou, kterou je Česká republika (tehdejší Československo) členem. Organizace se zaměřuje na koordinaci mezinárodního civilního letectví. ICAO spolupracuje s 193 členskými státy, z toho 192 členů OSN. ICAO je přidružená k Organizaci spojených národů OSN. V oficiálních dokumentech ICAO *Standards and Recommended Practices* (SARPs) jsou hlavními znaky bezpečnost, efektivita, ekonomicky udržitelný rozvoj a environmentální zodpovědnost v civilním letectví. Působení ICAO ve světě má například za důsledek označení letišť, letových dopravců a typů letadel pomocí jednoznačných kódů stanovenými organizací. (ICAO - About ICAO, nedatováno)

Výše cen poplatků za služby nabízené ŘLP, s.p. jsou stanoveny v souladu s pravidly Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO.

Stanovené ceny jsou v souladu i s dalšími předpisy, a to Evropské komise zahrnující Prováděcí nařízení Evropské komise č. 391/2013.

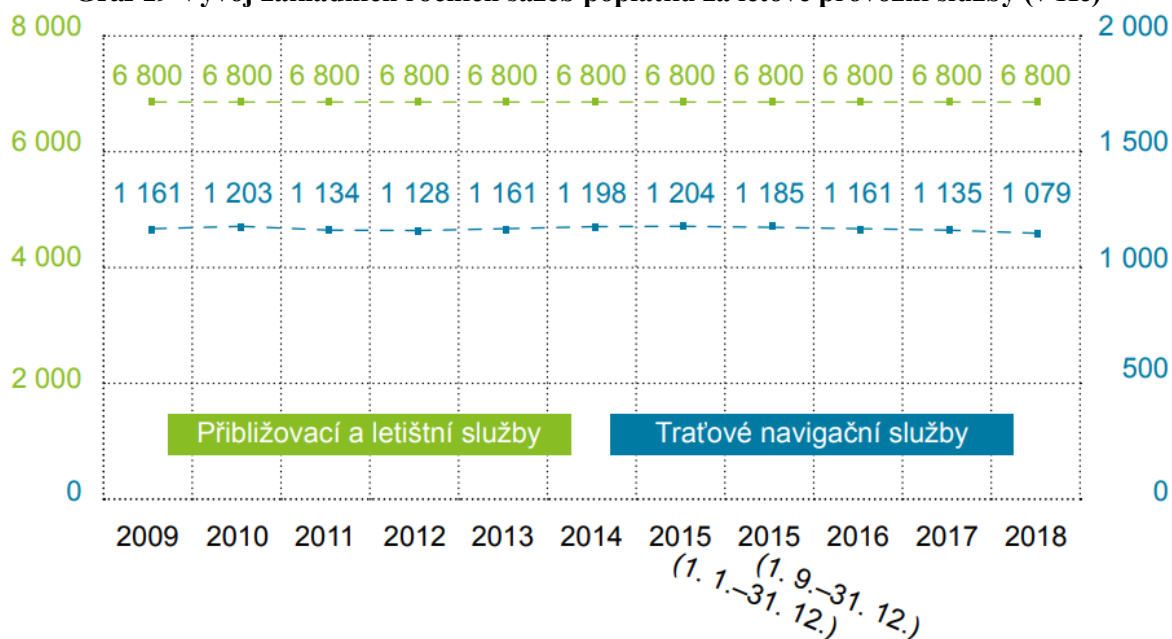
Výsledná vlastní kalkulace cen poplatků za navigační traťové služby se tradičně řídila dokumentem s názvem Zásady pro stanovení nákladové báze a jednotkových sazeb poplatků za traťové navigační služby, který vydala Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL.

Vybírání a vymáhání poplatků za poskytované navigační traťové služby jsou zajišťovány Ústřední kanceláří pro letové poplatky (CRCO) agentury EUROCONTROL sídlící v Bruselu. Toto zajišťování postupu vybírání a vymáhání poplatků za poskytované služby jsou stanoveny na základě členství České republiky v agentuře EUROCONTROL a přístupu k Multilaterální úmluvě o letových poplatcích, které jsou platné od 1. ledna 1996. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.5 Poplatky za traťové navigační služby poskytované podnikem

V práci již byly poplatky za služby podniku zmíněny, a to v ceníku služeb. V následné části práce se analyzuje jejich stav podrobněji.

Graf 19 Vývoj základních ročních sazeb poplatků za letové provozní služby (v Kč)



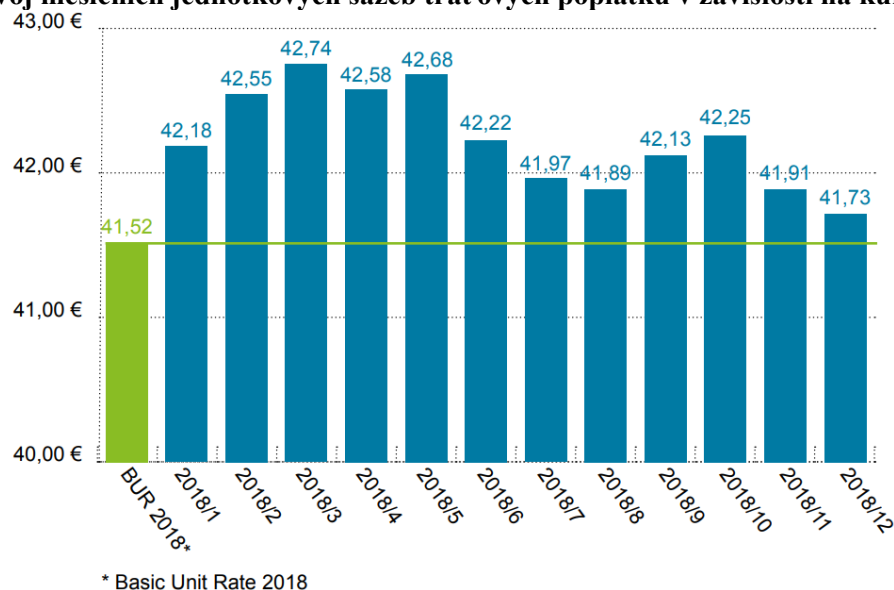
Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Základem pro výpočet navigačního traťového poplatku je sazba za přeletovou jednotku. Přeletová jednotka je stanovena jako počet kilometrů proletěné distance ve vzdušeném prostoru České republiky vydělený číslem 100, poté je odmocněno 1/50 maximální vzletové hmotnosti MTOW letadla v tunách.

Rok 2018 byl pro podnik čtvrtým rokem druhého referenčního období. V rámci závazku postupného snížení cen služeb bylo schváleno vnitrostátním plánem výkonnosti pro Českou republiku stanovení základní jednotkové ceny poplatku za navigační traťové služby ve výši 1 079 Kč, což je globální jednotková cena 41,52 EUR za přeletovou jednotku.

Došlo tedy k 1,4 % meziročnímu snížení základní jednotkové sazby poplatku při porovnání s rokem 2017. Tradičně byla stanovena nákladová báze v Kč. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Graf 20 Vývoj měsíčních jednotkových sazeb traťových poplatků v závislosti na kurzu EUR/Kč



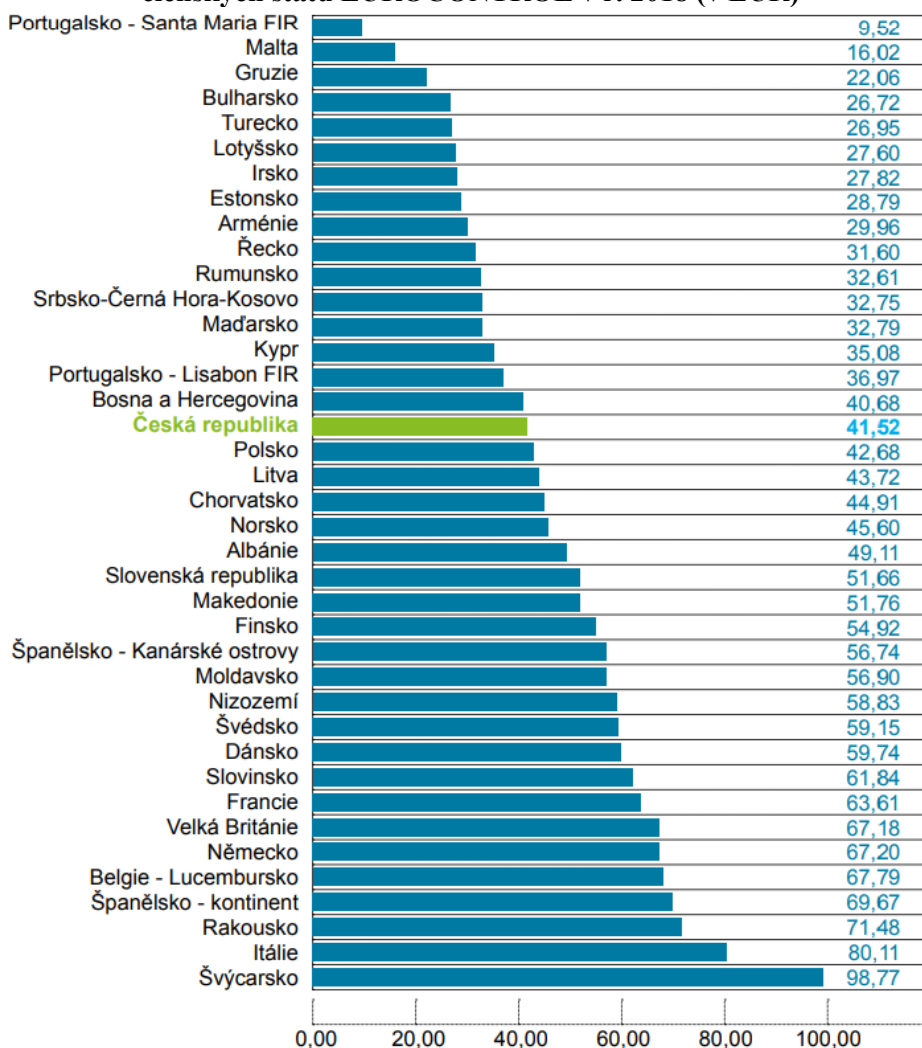
Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Základní vyhlášená stanovená cena je po provedení přepočtu do EUR měny pouze referenční cenou. Reálná poplatková cena v EUR, kterou zaplatí uživatelé služeb vždy v průběhu období jednoho měsíce, je závislá na pohybech směnných kurzů EUR vůči Kč během roku. V roce 2018 reálná cena v EUR kolísala v závislosti na vývoji kurzu Kč vůči EUR.

Na uvedeném grafu je vyobrazený vývoj reálných sazeb poplatků za navigační traťové služby, které byly účtované uživatelům služeb v jednotlivých měsících roku s porovnáním se základní referenční sazbou vyhlášenou na rok 2018 závislou na pohybu směnného kurzu. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.6 Srovnání cenové úrovně sazeb poplatků za traťová navigační služby všech členských zemí EUROCONTROL v roce 2018

Graf 21 Srovnání cenové úrovně základních sazeb poplatků za traťové navigační služby všech členských států EUROCONTROL v r. 2018 (v EUR)



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Přehled cenových úrovní sazeb poplatků za navigační traťové služby jednotlivých států EUROCONTROL jsou zobrazeny v grafu.

Při porovnání všech jednotkových sazeb poplatků za navigační traťové služby členských států EUROCONTROL je základní jednotková sazba poplatku vzdušeného prostoru České republiky ohodnocena jako sazba v dolní polovině cenového spektra.

V roce 2018 byly na základě rozhodnutí státu vyjmuty ze zpoplatnění navigačních traťových služeb následující kategorie letů:

- lety letadel do maximální vzletové hmotnosti 2 tuny včetně;
- lety proběhlé výlučně podle pravidel VFR letu za viditelnosti;

- státně důležité lety. Lety uskutečněné výhradně za účelem přepravy hlavních představitelů státu, předsedů vlád a ministrů vlád během oficiálních cest;
- lety se záměrem pátrání a záchrany autorizovanými kompetentními orgány;
- lety státních letadel států Severoatlantické smlouvy NATO, Rakouska a Brazílie, s výjimkou České republiky;
- lety uskutečněné se záměrem kontroly pozemních navigačních zařízení;
- lety provedené policejními a celními orgány. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.7 Poplatky za přiblížovací a letištní služby řízení letů

Proces pro stanovení ceny za přiblížovací a letištní služby je řízený ustanovením Prováděcího nařízení Evropské komise č. 391/2013. Stanovena je cena za 1 přiblížovací jednotku, jež je definována jako faktor hmotnosti odpovídající 1/50 certifikované MTOW přistávajícího letadla umocněné na 0,7. Státní podnik ŘLP ČR zajišťuje fakturaci a výběr poplatků za přiblížovací a letištní služby řízení letů, které jsou poskytovány na letištích Praha, Brno, Karlovy Vary a Ostrava.

Pro rok 2018 byla cena za přiblížovací a letištní služby stanovena ve výši 6 800 Kč za přiblížovací jednotku. Výše této ceny je nezměněna od roku 2009. Díky pozitivnímu vývoji počtu přiblížovacích jednotek na letištích České republiky bylo plnění plánu výkonů v roce 2018 v oblasti přiblížovacích a letištních služeb překročeno o 4,6 %. Ceny za služby jsou stanoveny v Kč. Celková hodnota služeb poskytnutých v průběhu jednoho měsíce je z hlediska komfortu pro zahraniční odběratele přepočtena v EUR měně za použití denního směnného kurzu mezi Kč a EUR vyhlášený Českou národní bankou pro den vystavená faktury.

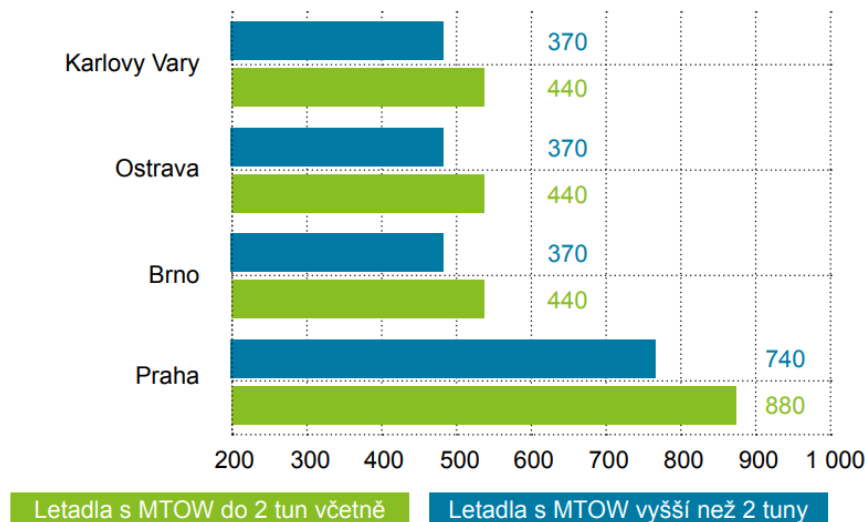
V roce 2018 byly na základě rozhodnutí státu vyjmuty ze zpoplatnění přiblížovacích a letištních služeb stejné kategorie letů jako v případě navigačních traťových služeb. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.8 Poplatky za výcvikové lety

Výcvikové lety v roce 2018 uskutečněné v letištích řízených ŘLP ČR, s. p. byly jako v předchozích letech zpoplatněny paušální sazbou za 1 hodinu výcvikového letu a 1 tunu MTOW letadla. Podle délky trvání letu v minutách byla stanovena skutečná výše poplatku za jednotlivé výcvikové lety. U letadel s hmotností do 2 tun MTOW včetně byla

provedena úprava zpoplatnění a byla použita odlišná sazba než v případě letů s vyšší MTOW. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Graf 22 Sazby poplatků za výcvikové lety platné v roce 2018 (v Kč za 1 hodinu a 1 tunu MTOW)



Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Z důvodu komerčního zatraktivnění výcvikových letů prováděných na regionálních letištích byl aplikován systém preferenčních sazeb. Tento systém funguje v závislosti na dosažené hranici počtu výcvikových hodin při dosažení potřebného počtu letů odpovídajícím letištěm jednoho provozovatele.

Tabulka 11: Snížení základní sazby výcvikových letů na letištích v závislosti na počtu výcvikových hodin za měsíc

Počet hodin výcvikových letů / měsíc	Snížení základní sazby
0 až 5	0 %
5 až 10	20 %
10 až 20	45 %
20 až 30	55 %
více než 30	65 %

Zdroj: (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.10.9 Zajištění pohledávek za poskytnuté letové provozní služby

Členství České republiky v organizaci EUROCONTROL automaticky předpokládá přímou odpovědnost CRCO EUROCONTROL za výběr a zajištění pohledávek od jednotlivých uživatelů navigačních traťových služeb poskytovaných ŘLP ČR, s. p. CRCO je Ústřední kancelář pro letové poplatky, která spadá pod organizaci EUROCONTROL. V případě

nutnosti CRCO EUROCONTROL zajišťuje vymáhání pohledávek po datu splatnosti. Případně společně s asistencí poskytovatelů navigačních služeb členských států. Většina z celkového objemu pohledávek za poskytnuté služby byla v průběhu roku 2018 ze strany odběratelů uhrazena do data splatnosti. U obou druhů hlavních služeb podniku míra střednědobé návratnosti pohledávek dosahovala 99,8 – 99,9 %. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

4.1.11 ATM systémy

Pro poskytování letových provozních navigačních služeb je nezbytná technická infrastruktura. ATM systém je souhrnné označení pro jakékoli zařízení, které slouží podniku k řízení provozu ve vzdušném prostoru České republiky.

Přehledové systémy jsou používány řídicími letového provozu, které poskytují služby řízení a informační služby. Tyto systémy poskytují všechny potřebné informace k zajištění plynulého a bezpečného letového provozu. Primárními a sekundárními radary jsou zajištěny nezbytné radarové informace, které poskytují k dispozici spolehlivou a přesnou znalost polohy letadel. Zajištění hlasové komunikace mezi řídicím a posádkou letadla je tvořeno radionavigačním systémem, letištním systémem a traťovým systémem. Tyto systémy pokrývají komunikační spojení všech třech dopravních pozic letadel.

Všechny ATM systémy jsou propojené telekomunikační sítí ŘLP ČR, s.p. (ŘLP ČR, s.p. - ATM systémy, nedatováno)

4.2 Posouzení pozice ŘLP ČR, s.p. v oblasti evropského řízení letového provozu

ŘLP ČR, s.p. zůstává nadále aktivním členem v rámci skupin organizace CANSO a platformy NEASCOG, která má za cíl koordinaci aktivit organizací NATO a EUROCONTROL.

Od roku 2007 je generálním ředitelem ŘLP ČR, s.p. Ing. Jan Klas a zároveň byl v roce 2018 zvolen jako předseda výkonného evropského výboru generálních ředitelů EC3 CANSO poskytovatelů řízených letových služeb provozu. Toto předsednictví současně znamená i automatické členství CANSO Executive Committee, který je nejvyšším orgánem CANSO na globální úrovni. Za hlavní prioritu svého dvouletého předsednictví pan Ing. Klas představil zlepšení komunikace a celkového povědomí o CANSO, jako hlavního zástupce poskytovatelů. Současně je jeho cílem, že se v období svého předsednictví bude snažit o zapojení organizace do reformy evropských institucí a zároveň i do regulatorního a legislativního vývoje.

ŘLP ČR, s.p. je v mezinárodním srovnání s ostatními poskytovateli navigačních letových služeb na předních příčkách v oblasti implementace legislativních požadavků, v řízení rizik a uplatňování bezpečnostních praktických opatření. (ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva, 2018)

Podnik se značně angažuje v mezinárodním působení v ohledu na efektivnost fungování celkového řízení letového provozu. Aktivní členství v mezinárodních organizacích je dobře hodnoceno a má i činný vliv na budoucím vývoji směru letového řízení. Plní plány mezinárodních projektů organizací, kterými jsou členy.

4.3 Analýza monopolních znaků ŘLP ČR, s.p.

Z předcházejícího rozboru vyplývá, že na českém trhu nabízí letecké navigační oblastní služby jen ŘLP ČR, s.p. Vláda výhradně stanovila podnik jako jediného poskytovatele těchto služeb. Podnik je tedy díky státním restrikcím monopolem těchto nabízených služeb a na působícím trhu neexistuje konkurence.

Z důvodu ověření tohoto tvrzení byla podniknu ŘLP ČR, s.p. elektronickou poštou zaslána zpráva, ve které byla žádost o vyjádření ze strany podniku ohledně možných konkurentů na trhu. V rámci korespondence k této výzvě komunikoval JUDr. Richard Klíma, vedoucí oddělení vnějších vztahů takto:

„...ano, náš podnik je v pozici „přirozeného monopolu“ vycházející z ustanovení článku č. 1 Chicagské úmluvy o civilním letectví v případě poskytování oblastních služeb řízení letového provozu. V případě letištních a přibližovacích služeb pak tuto pozici nemá.“

Z důvodu upřesnění správného uvádění výrazů v této práci je zde upřesnění pojmu typu monopolu zmíněném ve zprávě.

V teoretické části této práce je popsán typ administrativního monopolu, který více odpovídá popisu případu ŘLP ČR, s.p. Proto v práci bude ŘLP, s.p. dále nazvaný jako administrativní, a ne jako přirozený, jak ho označil pan JUDr. Richard Klíma.

Pan JUDr. Klíma se odkazoval na Chicagskou úmluvu o mezinárodním letectví na článek č. 1, ve kterém je stanoveno:

„Article 1

Sovereignty

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.“ (Convention on International Civil Aviation, 2006)

Chicagská úmluva o mezinárodním letectví má anglický název Convention on International Civil Aviation. V článku I., který spadá pod Hlavu I., Část I. Chicagské úmluvy, je v překladu do češtiny uvedeno, že smluvním státům této Úmluvy bude náležet úplná svrchovanost nad vzdušným prostorem svého území.

Jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole, touto úmluvou byla ustanovena Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO, ve které je Česká republika členem.

Jak pan JUDr. Klíma uvedl ve své zprávě, v případě poskytovaných oblastních služeb řízení letového provozu je ŘLP ČR, s.p. monopolem.

Nicméně v případě letištních a přibližovacích služeb podnik monopolem není. Tyto typy služeb však poskytují na letištích Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary.

Z hlediska analýzy je následně provedeno porovnání charakteristických znaků z teoretické části diplomové práce.

- Nabízený produkt nebo služba musí být výjimečný a nemá na trhu žádné blízké substituty.
- Existuje jeden tržní subjekt na trhu, který určuje cenu a rozsah produkce.
- Existence bariér vstupu nových firem na trh.

4.3.1 Jedinečný produkt nebo služba nabízený na trhu

Státní podnik ŘLP ČR, s.p. nabízí službu traťových leteckých navigací. Na českém trhu není a nemůže být žádný jiný nabízející tyto služby, a to z legislativních důvodů, které byly v práci dříve zmíněné. Zákon tak podniku ŘLP ČR, s.p. umožňuje samostatně vykonávat traťové navigační služby. Můžeme tedy shledat, že tuto podmínku charakteristických znaků podnik splňuje.

4.3.2 Existence jednoho tržního subjektu, který určuje ceny a rozsah produkce

Na trhu traťových leteckých navigací je ŘLP ČR, s.p. jediným tržním subjektem, který nabízí tyto služby. Určení výše cen těchto služeb je však regulované státem a Evropskou komisí.

Vybírání poplatků za poskytované navigační traťové služby je zajišťováno agenturou EUROCONTROL. Zajišťování postupu vybírání a vymáhání poplatků za poskytované služby je určeno na základě členství České republiky v agentuře EUROCONTROL a také Multilaterální úmluvy o letových poplatcích platné od 1. ledna 1996.

Určení rozsahu produkce těchto nabízených služeb je specifické, protože závisí na vývoji výkonů odběratelů. Rozsah služby traťových leteckých navigací je tedy přímo závislý na odběratelských letových požadavcích.

ŘLP ČR, s.p. tedy nemůže přímo stanovit vyšší cen za nabízené služby bez porušení legislativy.

4.3.3 Existence bariér vstupu na trh

Právní restrikce přímo omezují, aby jiný potenciální subjekt na trhu nabízel služby navigačních traťových služeb. Na nabízení těchto služeb má vyhrazené právo ŘLP ČR, s.p.

Dále je důležité zmínit technologické bariéry vstupu. ŘLP ČR, s.p. disponuje ATM systémem, který poskytuje letové provozní navigační služby. ATM je nezbytná technická infrastruktura pro provádění tohoto typu služeb. ATM systém je souhrnné označení pro jakékoli zařízení sloužící podniku k řízení provozu vzdušného prostoru České republiky.

4.3.4 Právo poskytnutí letištních a přibližovacích služeb

ŘLP ČR, s.p. nemá vyhrazené monopolní právo na poskytování letištních a přibližovacích služeb po celé České republice.

Služby letištních a přibližovacích služeb poskytuje na letištích Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary.

Například letiště Pardubice, které vlastní statutární město Pardubice a Magistrát města Pardubice, si poskytuje vlastní letištní a přibližovací služby.

Přibližovací poplatky letiště Pardubice jsou vyobrazeny v následující tabulce:

Tabulka 12 Poplatky letiště Pardubice

Služba	Cena
Přiblížovací poplatek – letadlo s MTOW nad 2 t	105 Kč / 1 t MTOW
Přiblížovací poplatek – letadlo s MTOW do 2 t paušálně	150 Kč
Přiblížovací poplatek – výcvik	265 Kč / 1 t MTOW / 1 h
Poplatek za přistání	240 Kč / 1 t MTOW

Zdroj: Vlastní zpracování dle (EAST BOHEMIAN AIRPORT A.S. - Poplatky)

Paušální doba přiblížovacího poplatku pro letadla s MTOW do 2 t nebyla společností poskytnuta.

5 Výsledky a diskuze

Stále větší propojení světa má za následek nevyhovující prostředí pro vznik monopolu, který by působil na světovém trhu. Otevřený trh a světový obchod redukuje možnost tvorby monopolů. Monopol však může vzniknout a fungovat v podmínkách například státního dohledu a regulace.

Teoretická část této práce popisuje, že monopol se ve své podstatě chová na trhu neefektivně. Tato neefektivnost má podle teorie za následek, že nedostatečný rozsah zdrojů přidělený na produkci je menší, než je optimální pro společnost. Monopol funguje na bezkonkurenčním trhu a podle teorie monopol nemá ve svém postavení na trhu snahu zvyšovat svou efektivitu a snižovat ceny. Dle teorie, trh s vysokým počtem konkurentů nutí firmy na straně nabídky k větší efektivnosti výroby. To potenciálně znamená pro spotřebitele výrobovou nabídku s lepší kvalitou, možné nižší ceny těchto výrobků a větší variabilitu nabízeného zboží.

Kvůli těmto předpokladům je monopol společensky vnímán jako nežádoucí tržní subjekt, který je potřeba regulovat a případně zrušit. Z tohoto hlediska jsou tvořeny antimonopolní opatření. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže se zaměřuje na antimonopolní opatření a provádí regulace firem s dominantním postavením v České republice.

Provedená analýza státního podniku Řízení letového provozu České republiky v praktické části práce potvrdila, že je podnik monopolem v oblasti poskytovaných oblastních služeb řízení letového provozu. Podle analýzy vláda výhradně stanovila podnik jako jediného poskytovatele těchto služeb.

Z důvodu ověření této provedené analýzy byla v rámci korespondence elektronickou poštou zaslána podniku žádost o vyjádření, zda na trhu funguje či nefunguje konkurence a jestli je podnik skutečně monopolem. Za podnik komunikoval JUDr. Richard Klíma, vedoucí oddělení vnějších vztahů. Ve své zprávě skutečně potvrdil, že je podnik v pozici monopolu v případě poskytování oblastních služeb řízení letového provozu na základě Chicagské úmluvy o mezinárodním letectví, článku č. 1.

Důležité je také zmínit, že podnik nabízí další druh služby, ve kterém pozici monopolu nemá. Pro letiště Václava Havla Praha, Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov a Karlovy Vary podnik poskytuje letištní a přibližovací služby. Pro ostatní letiště tyto služby nenabízí.

Stanovené poplatky za poskytované služby podniku jsou regulovány státem České republiky a Evropskou komisí. Státní podnik Řízení letového provozu nemůže z legislativního hlediska stanovovat vlastní cenu za nabízené služby. Tento vliv regulace ukazuje, že podnik nespĺňuje tento charakteristický rys monopolu.

Existují však bariéry vstupu na trh, protože v případě navigačních traťových služeb má podnik výhradní právo a jiný potenciální tržní subjekt tuto činnost nemůže z právního hlediska vykonávat. Tento rys monopolu podnik splňuje.

Provedená analýza potvrdila, že státní podnik Řízení letového provozu České republiky je monopolem. Kvůli právním restrikcím ale podnik není schopen plně využít výhod, které by mu jeho monopolní postavení umožňovalo.

Nabízí se tedy otázka: Je tento monopol neefektivní a kontraproduktivní vůči trhu, na kterém se vyskytuje, jak tvrdí teorie monopolu? Dle mého názoru tomu tak není.

Trh nabízených oblastních služeb řízení letového provozu je velice specifický a do jisté míry odlišný od jiných trhů. V okruhu oblastních služeb řízení letového neplatí pravidlo nedostatečného rozsahu zdrojů přidělených na produkci či nabízenou službu. Systémy podniku dokážou splnit veškeré poptávané množství požadavků ze strany spotřebitelů. Důkazem je, že i přes velké meziroční navýšení snímaných pohybů v České republice v roce 2018 podnik dokázal potřeby poptávky uspokojit.

Dále bych chtěl osobně vyzdvihnout angažování podniku v mezinárodních organizacích, ve kterých se aktivně podílí. Výsledkem je celkově lepší komunikace, zkvalitnění poskytovaných služeb a spolupráce v rámci mezinárodních vztahů s podniky, které poskytují služby oblastních služeb ve svých státech. Zde se objevuje další specifikace tohoto trhu. Neexistuje zde mezinárodní konkurence, protože každý stát Evropy nabízí své služby jen nad svým územím dle Chicagské úmluvy o mezinárodním letectví článek č. 1. Úmluva uvádí, že smluvním státům této Úmluvy bude náležet úplná svrchovanost nad vzdušným prostorem svého území.

Naopak tedy všechny subjekty chtějí, aby byla efektivnost všech subjektů co největší.

Kdyby se čistě z teoretického hlediska trh otevřel, stát by neměl kontrolu nad tím, kdo by nabízené služby poskytoval. Jak by taková situace vypadala? Z důvodu celkové integrace podniku do funkčního mezinárodního i státního systému poskytovaných oblastních služeb

řízení letového provozu je to takřka nereálná představa. Podnik zároveň disponuje ATM systémem, který poskytuje letové provozní navigační služby. ATM je nezbytná technická infrastruktura pro provádění tohoto typu služeb.

Vytknul bych způsob systému plánování, který podnik podstupuje. Evropská legislativa plánuje v pětiletých obdobích, ve kterých se stanovují i ceny navigačních služeb.

Jak zmínil generální ředitel Řízení letového provozu České republiky, s.p. Jan Klas pro zpravodajský portál iDnes.cz, stanovené ceny jsou často působením této legislativy rozdílné a aerolinky poté létají po takových trasách, které nejsou optimální. To má za následek například vyhýbání se Českému vzdušnému prostoru. Pan Klas dále dokonce navrhuje, aby vznikly větší celky řízení provozu bez ohledu na národní hranice. (idnes.cz, 2019)

Trh stále roste a Řízení letového provozu České republiky zvládá objem služeb. Ze získaných informací mi vyplývá, že zkoumaný podnik spravuje vzdušný prostor České republiky efektivně

6 Závěr

Cílem této diplomové práce bylo posoudit, zda vybraný podnik Řízení letového provozu České republiky prokazuje charakteristické znaky monopolu. V teoretické části práce byl objasněn pojem monopol a pomocí ekonomické teorie byla vysvětlena problematika této tržní struktury. Cílem praktické části práce byla analýza vybraného podniku, která zkoumala, zda podnik vykazuje znaky monopolu, a prováděla zhodnocení jeho chování na trhu.

V diplomové práci bylo analýzou podniku zjištěno, že státní podnik Řízení letového provozu České republiky prokazuje znaky monopolu. Podnik má z legislativního hlediska výlučné právo v oblasti poskytovaných oblastních služeb řízení letového provozu. Stanovené poplatky jsou však regulovány státem České republiky a Evropskou komisí. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky nemůže z legislativního hlediska stanovit vlastní cenu za nabízené služby. Tento vliv regulace ukazuje, že podnik nespĺňuje tento charakteristický rys monopolu. Existují však bariéry vstupu možné konkurence na trh. V případě navigačních traťových služeb má podnik výhradní právo a jiný potenciální tržní subjekt tuto činnost nemůže z právního hlediska vykonávat. Tento rys monopolu podnik splňuje.

Analýza podniku potvrdila, že státní podnik Řízení letového provozu České republiky je monopolem. Kvůli právním restrikcím ale podnik není schopen plně využít výhod, které by mu jeho monopolní postavení umožňovalo.

Z pohledu autora státní podnik Řízení letového provozu České republiky efektivně funguje na českém trhu nabízených traťových navigačních služeb a zvládá i zvyšující objem poskytovaných služeb. Za přínosné pokládá autor angažovanost podniku v mezinárodních organizacích, ve kterých se podnik aktivně podílí. Výsledkem je zkvalitnění poskytovaných služeb a spolupráce v rámci mezinárodních vztahů.

7 Seznam použitých zdrojů

- Brčák, J., Sekerka, B., & Svoboda, R. (2013). *Mikroekonomie - teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o.
- Buriánová, J. (2012). *Vybrané kapitoly z teorie firmy*. Praha: Česká zemědělská univerzita v Praze Provozně ekonomická fakulta.
- Convention on International Civil Aviation. (2006). *Convention on International Civil Aviation - Doc 7300*. Načteno z International Civil Aviation Organization: <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>
- EAST BOHEMIAN AIRPORT A.S. - Poplatky. (nedatováno). *EAST BOHEMIAN AIRPORT A.S.* Načteno z EAST BOHEMIAN AIRPORT A.S.: <https://www.airport-pardubice.cz/poplatky>
- Fialová, H., & Fiala, J. (2013). *Ekonomické chování. Příběhy o lidech, firmách a hospodaření vlády. Díl I. Chování spotřebitelů a výrobců*. (1.. vyd.). Praha: A Plus.
- Holman, R. (2002). *Mikroekonomie středně pokročilý kurz* (1.. vyd.). Praha: C. H. Beck.
- Holman, R. a. (2005). *Dějiny ekonomického myšlení* (3.. vyd.). Praha: C. H. Beck.
- Hořejší, B. a. (2010). *Mikroekonomie* (5., aktualizovaná. vyd.). Praha: Management Press, s.r.o.
- ICAO - About ICAO. (nedatováno). *International Civil Aviation Organization*. Načteno z International Civil Aviation Organization: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
- idnes.cz. (2019). Načteno z https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/rozhovor-jan-klas-rizeni-letoveho-provozu.A190728_130739_ekonomika_vlc
- Jurečka, V. a. (2018). *Mikroekonomie* (3., aktualizované a rozšířené vydání. vyd.). Praha: Grada Publishing, a.s.
- Macáková, L. a. (2003). *Mikroekonomie: základní kurs* (8. aktualizované vydání. vyd.). Slaný: Melandrium.
- Mankiw, N. G. (1998). *Zásady ekonomie*. (2. Grada Publishing, Překl.) The Dryden Press - Harcourt Brace College Publishers.
- ŘLP ČR, s.p. - ATM systémy. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR.
- ŘLP ČR, s.p. - Ceník služeb. (listopad 2019). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/obchod/cenik/Stranky/cenik.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - FAQ. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR.
- ŘLP ČR, s.p. - Letová informační služba. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/sluzby/nase/Stranky/lis.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - Naše služby. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/sluzby/nase/Stranky/default.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - Ohlašovna letových provozních služeb. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/sluzby/nase/Stranky/aro.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - Pohotovostní služba. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/sluzby/nase/Stranky/ps.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - Profil podniku. (nedatováno). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/spolecnost/profil/Stranky/default.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva. (2010). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR: <http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/Stranky/Vyrocnizpravy.aspx>

- ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva. (2014). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR:
<http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/Stranky/VyrocniZpravy.aspx>
- ŘLP ČR, s.p. - Výroční zpráva. (2018). *Řízení letového provozu ČR*. Načteno z Řízení letového provozu ČR:
<http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/Stranky/VyrocniZpravy.aspx>
- Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (1989). *Ekonomie* (13.. vyd.). (V. a. Bárta, Překl.) Praha: Svoboda.
- ÚOHS - Poslání a kompetence. (nedatováno). *Úřad pro ochranu hospodářské soutěže*. Načteno z Úřad pro ochranu hospodářské soutěže: <https://www.uohs.cz/cs/o-uradu.html>
- ÚOHS - Výroční zpráva 2018. (nedatováno). *Úřad pro ochranu hospodářské soutěže*. Načteno z Úřad pro ochranu hospodářské soutěže: <https://www.uohs.cz/cs/informacni-centrum/statistiky/statistiky-z-oblasti-verejne-podpory.html>
- ÚOHS - Zakázané dohody a zneužití dominantního postavení. (nedatováno). *Úřad pro ochranu hospodářské soutěže*. Načteno z Úřad pro ochranu hospodářské soutěže: <https://www.uohs.cz/cs/hospodarska-soutez/zakazane-dohody-a-zneuzeni-dominance.html>