

## **Příloha 7: Posudek oponenta habilitační práce**

### **Masarykova univerzita**

**Fakulta** Ekonomicko-správní fakulta

**Habilitační obor** Hospodářská politika

**Uchazeč** Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

**Pracoviště** Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity

**Habilitační práce** Aplikace politiky hospodářské soutěže v odvětví železniční dopravy a možnosti vymezení relevantního trhu

**Oponent** doc. Ing. Stanislav Šaroch, Ph.D.

**Pracoviště** ŠKODA AUTO Vysoká škola, o.p.s

### **Text posudku**

Regulace v síťových odvětvích – což je tematický okruh, do kterého spadá i recenzovaná práce – je jednou z nosných dlouhodobých a koncepčních oblastí hospodářské politiky. Trend vnášení konkurence do těchto odvětví, který je někdy nazýván jako deregulace či liberalizace, je vlastně shora řízeným procesem, který se snaží - ve vybraných částech dříve z hlediska poskytovatelů zpravidla vertikálně integrovaných monopolů - nastavit soutěžní prostředí a tím zvýšit ekonomickou efektivnost. Tento trend pozorujeme mj. v elektroenergetice, plynárenství, telekomunikacích, letecké dopravě i dopravě železniční.

Svou politiku vnášení soutěže na trh v síťových odvětvích spojenou s tlakem na vytváření trhu celoevropského jako alternativy dříve uzavřeným národním (často monopolizovaným) trhům sleduje i EU. Struktura nositelů této politiky je ale samozřejmě víceúrovňová. Celoevropská regulace je doplňována z pozice regulátorů národních. Celkově lze říci, že na zamýšlené cestě od změny regulace a specifických postupů zavádění konkurence k vyšší efektivnosti v síťových odvětvích existuje řada překážek a nástrah.

I proto je velmi dobře, že praktická hospodářská politika může mít zázemí v pracích, které jdou od čistě teoretických - mikroekonomických pohledů, přes znalost historického vývoje regulace v daných oblastech, znalosti zahraničních empirických výzkumů věnovaných dané oblasti až k politice nejlepších dostupných praxí, vlastnímu empirickému zkoumání a z toho plynoucím metodikám měření. Takovou práci pro oblast zavádění konkurence na železnici zejména pro oblast vymezení relevantního trhu představuje právě práce Martina Kvizdy a povolaného experta pak autor sám.

Důkazem erudice a odborné kompetence autora je především to, že se oblasti dlouhodobě věnuje nejen po teoretické stránce a ve výuce na MU, ale že je zároveň pro danou oblast i úspěšným řešitelem projektů základního výzkumu (GAČR), ale i relevantních metodik ve výzkumu aplikovaném (TAČR). Všechny výše zmíněné aktivity autora byly využity při zpracování práce, kterou tak lze označit za plod velmi dlouhodobého a soustředěného odborného úsilí, i když text samotný jako jeho završení vznikl zřejmě v podstatně kratším čase.

Z hlediska struktury je práce členěna do osmi kapitol. Po úvodu, který představuje předmět odborného zájmu, jeho materii a cíl práce, následuje kapitola druhá, pojednávající o možnostech vymezení relevantního trhu v odvětví a to nejen z hlediska pohledů moderní mikroekonomie, ale i z hlediska zkušeností a potřeb soudobé aplikované politiky hospodářské soutěže.

Třetí kapitola je věnována těm specifikům železniční dopravy, která jsou podstatná pro správnou aplikaci soutěžní politiky. Vedle specifik dělby a interakce variabilních a fixních nákladů v odvětví (a jejich interakci s výnosy) je zde věnována pozornost i „path dependency“ přístupu a dalším problémům, které mohou ztěžovat vstup do odvětví. Autor mj. jasně ukazuje, že vertikální rozdělení dřívějších státem regulovaných monopolů může končit na půli cesty a často tak vede ke zvýhodněním nástupnických organizací oproti potenciální konkurenci. Podrobněji se k tématu vracím v otázce č. 1 na konci tohoto posudku. Zároveň kapitola mapuje vývoj předpisů v EU k dané oblasti (železniční balíčky).

Ve čtvrté kapitole je věnována pozornost právu a jeho vývoji v oblasti politiky hospodářské soutěže v odvětví. Jsou zde podrobně analyzována významná narušení konkurenčního prostředí na železnici, kterými se jako regulátoři zabývali Komise EU či britské soutěžní autority.

Pátá kapitola přináší návrh kompletního metodického postupu pro vymezení relevantního trhu v odvětví železniční dopravy v podmínkách ČR. Ten se skládá ze tří částí – provedení tzv. SSNIP testu (1) a k němu doplňkových dotazníkových šetření (2) a zároveň analýzy nabídkového šoku (3). První dva lze označit jako průzkum ze strany poptávky, poslední jako testování strany nabídky.

Šestá kapitola analyzuje a interpretuje výsledky vlastních provedených dotazníkových průzkumů (1, 2). Zároveň kapitola obsahuje podrobný metodický postup přípravy, provedení a zpracování průzkumu pro odvětví.

Kapitola sedmá pak doplňuje práci o empirickou analýzu nabídkového šoku (3). Osmá kapitola shrnuje výsledky práce jak v teoretické, tak empirické části.

Jak naznačuji hned ve třetím odstavci tohoto posudku, Martin Kvizda dle mého názoru plně prokázal, že je zralou vědeckou a pedagogickou osobností a čelným expertem v oblasti, které je práce věnována. Svědčí o schopnosti nejen produkovat kvalitní odborné práce, ale i vést týmy spolupracovníků a studentů. Proto bez výhrad doporučuji udělení titulu docent.



## Dotazy oponenta k obhajobě habilitační práce (počet dotazů dle zvážení oponenta)

1. Osobní železniční doprava je v EU vnímána jako služba veřejného zájmu a tudíž je možné, aby byla dotována z veřejné ruky a tento postup nezakládá sám o sobě problém „veřejné podpory neslučitelné s vnitřním trhem“. Nebylo by logičtější, aby veřejný sektor dotoval pouze dopravní cestu (rozvoj a údržbu) a nikoliv již konkrétní přepravce po železnici? Nebo naopak, nebylo by z hlediska efektivnosti a zároveň definování veřejného zájmu správnější, aby náklady na údržbu a rozvoj infrastruktury nesli plně přepravci (formou poplatků za využití cesty) a stát (veřejný sektor) dotoval pouze vybrané z nich (ty, kteří by měli statut poskytování služeb obecného hospodářského zájmu)? Kapitola 2 napovídá, že veřejný sektor zpravidla dotuje (spravuje, vlastní) jak cestu, tak pak vybrané dopravce na ní.

2. Úplně jsem nepochopil vysvětlení postupu při SSNIP testu, jak je podáno na straně 21. Domnívám se, že při vymezení „příliš úzkého“ relevantního trhu vychází „hypotetický monopolista z SSNIP testu ztrátový, resp. jeho zisk se zvýšením ceny klesá a teprve při „rozšiřování“ trhu a konstrukci „šířeji definovaného hypotetického monopolisty“ (kde se počítají výrobci substitutů) se při určité šíři trhu v opakovaném SSNIP testu začne „hypotetický monopolista jevit jako ziskový. Je tato interpretace správná?

## Závěr

Habilitační práce Martina Kvizdy „Aplikace politiky hospodářské soutěže v odvětví železniční dopravy a možnosti vymezení relevantního trhu“ **splňuje** požadavky standardně kladené na habilitační práce v oboru Hospodářská politika.

Mladá Boleslav, dne 11. 8. 2015



Stanislav Šaroch