

UNIVERZITA KARLOVA
Fakulta sociálních věd
Institut mezinárodních studií

PROTOKOL O HODNOCENÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(Posudek oponenta)

Práci předložil student: **Bc. Marek Zajíc**

Název práce: **Srovnání liberalizace trhu železniční osobní dopravy na příkladu České republiky a Rakouska**

Oponoval (u externích oponentů uveďte též adresu a funkci v rámci instituce):

Mgr. Jaromír Volf
Ministerstvo zahraničních věcí (dopravní atašé)

1. OBSAH A CÍL PRÁCE (stručná informace o práci, formulace cíle):

Záměrem práce je přiblížit proces liberalizace železniční dopravy v ČR a Rakousku. Autor analyzuje rozdílnou implementaci evropské legislativy na příkladu dvou srovnatelných členských států EU a navzájem je komparuje. Představuje specifika železniční dopravy a možná rizika plné liberalizace.

2. VĚCNÉ ZPRACOVÁNÍ (náročnost, tvůrčí přístup, argumentace, logická struktura, teoretické a metodologické ukotvení, práce s prameny a literaturou, vhodnost příloh apod.):

Autor při práci využil své zkušenosti v oboru, která tvoří přidanou hodnotu práce, zejména 6. kapitola analyzující dopady plné liberalizace železniční dopravy přináší hodnotné závěry, například ve vztahu ke státům EU, které jsou teprve na počátku celého procesu. Téma vertikální separace a rozdílných přístupů je dobře vysvětleno. Dále autor vhodně upozorňuje na méně známé povinnosti, které musí plnit národní dopravce, čímž má jistou komparativní nevýhodu vůči dalším dopravcům.

Práce dobře pracuje s primární literaturou, nicméně chybí reflexe pramenů prostřednictvím sekundární literatury, zejména zahraniční. Kapitola věnovaná evropské legislativě i části věnované situaci v Rakousku a ČR by zasluhovaly zasazení do kontextu. Čtenář se dozví, jaké kroky byly podniknuty a co bylo jejich cílem, kolikrát ale není úplně jasné, proč k nim bylo přistoupeno. Dobrým ilustračním příkladem mohou být dva odstavce na str. 46, v nichž je zmíněn národní plán pro zavádění evropského zabezpečovacího systému či větší kontrola strojvedoucích. Soudržnosti práce by prospěla informace, proč česká vláda k těmto krokům přistoučila. Stačila by krátká informace, že se jedná o reakci na množství nehod a mimořádných situací, mj. způsobených i tím, že strojvedoucí mají zaměstnaní u více dopravců, tedy se jedná o vedlejší efekt liberalizace.

Podobně autor vhodně zmiňuje například téma tarifní integrace napříč dopravci v ČR (One ticket), ale nezasazuje jej do kontextu liberalizace (problémy s tarifní desintegrací způsobenou rozdrobením trhu) a pouze okrajově zmiňuje možnosti v Rakousku, kde byl například realizován na evropské poměry velmi ambiciózní Klimaticket, pokrývající roční neomezené cestování všemi druhy veřejné dopravy. Jedná se o témata, která nejsou pokryta železničními balíčky EU, ale jsou zásadní součástí liberalizačního procesu, minimálně z pohledu cestujícího. Velmi zajímavou informací, která by zasluhovala bližší rozpracování, se týká nálad v rakouské společnosti, která je poměrně negativní vůči liberalizaci.

3. FORMÁLNÍ A JAZYKOVÉ ZPRACOVÁNÍ (jazykový projev, správnost citace a odkazů na literaturu, grafická úprava, formální náležitosti práce apod.):

Jazykové zpracování a citace jsou ve většině případů v pořádku, ačkoliv by bylo vhodné u rozsáhlejších publikací odkazovat na konkrétní stranu, aby bylo zřejmé, kde je možné dané tvrzení najít. Bylo by vhodné sjednotit odkazy na evropskou legislativu, kde autor většinou odkazuje správně (nařízení/směrnice Evropského parlamentu a Rady), ale v několika případech píše o nařízení Evropské komise nebo o směrnici Evropského parlamentu, což není přesné.

Dále práce obsahuje několik formulačních nedostatků. Pravděpodobně nejdůležitější se nachází na straně 18 práce, kde autor píše: *Transevropská dopravní síť zahrnuje síť silničních a železničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest na území Evropské unie. Schválena byla Evropským parlamentem již v roce 1993 a paralelně s ní vznikl systém panevropských koridorů, tj koridorů mezi Evropskou unií a dalšími státy Evropy, které nejsou členy Evropské unie.*

Tato pasáž je však velmi podobná textu na české verzi Wikipedie, na niž autor neodkazuje. Informace o schválení Evropským parlamentem je navíc chybná (či přinejmenším nepřesná), neboť politika transevropských dopravních sítí je zakotvena v Maastrichtské smlouvě a prvním konkrétním krokem bylo stanovení prioritních projektů na summitu Evropské rady v Essenu v roce 1994. K politice TEN-T existuje dostatek literatury, ze které mohl autor čerpat.

4. KONTROLA ORIGINALITY TEXTU

Prohlašuji, že jsem se seznámil/a s výsledkem kontroly originality textu závěrečné práce v systému:

Theses Turnitin Ouriginal (Urkund)

Komentář k výsledku kontroly:

Práce vykazuje shodu 27 %, které je primárně způsobena shodou v použité literatuře. Dle kontroly Turnitin text dále obsahuje textové shody menšího charakteru, zpravidla se jedná o jednotlivé věty, které se vyskytují např. v jiných závěrečných pracích.

5. STRUČNÝ KOMENTÁŘ HODNOTITELE (celkový dojem z diplomové práce, silné a slabé stránky, originalita myšlenek, naplnění cíle apod.):

Výběr tématu liberalizace železniční dopravy a komparace českého a rakouského modelu byl zvolen velmi správně, neboť se jedná o velmi zajímavé téma, které vykazuje množství podobností i odlišností. Důraz je však kladen primárně na ČR a Rakousku není věnována stejná pozornost.

Autor se na mnoha místech práce dotýká témat vhodných hlubší analýzy (viz některé případy výše), ale výzkum nejde do hloubky a množství pasáží je velmi popisných. Větší využití sekundární zahraniční literatury by pomohlo celkovému cíli práce.

Kapitola 6 je zdařilá a zasloužila by si podrobnější rozpracování i s ohledem na zkušenosti autora v této oblasti a provázání s praxí.

6. OTÁZKY A PŘIPOMÍNKY DOPORUČENÉ K BLIŽŠÍMU VYSVĚTLENÍ PŘI OBHAJOBĚ (jedna až tři):

Autor argumentuje, že v Rakousku probíhají otevřené soutěže. Jedná se však o skutečně férová nabídková řízení, nebo rakouská vláda intervnuje do podmínek tak, aby je ÖBB měly výhodnější?

Jaká je reakce a postoj orgánů Evropské komise k liberalizaci železniční dopravy českou a rakouskou cestou?

7. DOPORUČENÍ / NEDOPORUČENÍ K OBHAJOBĚ A NAVRHOVANÁ ZNÁMKA

(A a B výborně, C a D velmi dobře, E dobře, F nevyhovělo):

I přes výše zmíněné nedostatky práce splňuje nároky a lze doporučit k obhajobě. Navrhuji však hodnotit stupněm E, při dobře zvládnuté obhajobě stupněm D.

Datum:

Podpis:

Pozn.: Hodnocení píše k jednotlivým bodům, pokud nepíšete v textovém editoru, použijte při nedostatku místa zadní stranu nebo příložený list. V hodnocení práce se pokuste oddělit ty její nedostatky, které jsou, podle vašeho mínění, obhajobou neodstranitelné (např. chybí kritické zhodnocení pramenů a literatury), od těch věcí, které student může dobrou obhajobou napravit; poměr těchto dvou položek berte prosím v úvahu při stanovení konečné známky.