

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
Fakulta sociálních věd
Institut mezinárodních studií

PROTOKOL O HODNOCENÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(Posudek oponenta)

Práci předložil(a) student(ka): **Bc. Martin Vedral**

Název práce: *Izolovaný Dubrovnik: Varianty řešení dopravního propojení chorvatského území rozděleného oblastí Neumu*, Praha, 2015. 79 s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Katedra ruských a východoevropských studií. Vedoucí diplomové práce PhDr. Kateřina Králová, Ph.D.

Martin Vedral si ke zpracování svého diplomového projektu zvolil ryze aktuální a hojně diskutované téma hledání vhodné varianty dopravního propojení chorvatského území rozděleného oblastí Neumu. Otázka řešení napojení izolované dubrovnické exklávy na centrální část Chorvatska rezonuje v politických a celospolečenských debatách chorvatské společnosti od ukončení války v roce 1995. Živelná debata o uvažovaných možnostech navíc tvoří součást komplexnější otázky nosnosti jednoho z ústředních symbolů poválečné modernizace Chorvatska: rapidní výstavby dálniční infrastruktury (od podpisu erdutské smlouvy v roce 1995 bylo do roku 2008 vystavěno 970 kilometrů nových úseků dálniční sítě). Původní finančně značně nákladná varianta – Pelješacký most – nebyla v kontextu masivní výstavby silniční a dálniční infrastruktury nikterak zpochybňována. Až hospodářská krize a platební neschopnost státu donutily chorvatskou vládu vysokou investici do výstavby Pelješackého projektu přehodnotit. Otevřelo se tak několik dalších potencionálně vhodných variant. A právě rozboru jejich významu, možnostem realizace, smysluplnosti a celkové nákladnosti se diplomový projekt Martina Vedrala věnuje. Hospodářské potíže státu, s nimiž se Chorvatsko od konce roku 2008 (tedy více jak čtyři roky před stanoveným vstupem do Evropské unie) do dnešní doby potýká, tedy akcentovaly nejen otázku významu značně nákladné výstavby dálniční sítě v odlehlých oblastech Dalmácie, ale i aktualizovaly diskusi o smysluplnosti uvažovaného (ých) řešení problematického napojení jižní Dalmácie s centrálními částmi země. Tyto široce diskutované otázky dokládá Vedral tvrzením, že „jedním z důvodů rychle se zvětšujícího zadlužení země je mimo jiné vysoký objem finančních prostředků, které Chorvatsko v předkrizových letech investovalo do rozvoje dálniční sítě“ [s 38].

Diplomní projekt svým provedením, způsobem řešení a celkovým charakterem osciluje na pomezí vědních oborů geografie, ekonomie a silničního stavitelství. Problematiku rozboru variant řešení propojení chorvatského území rozděleného oblastí Neumu je tématizována jak z pohledu politické geografie, geografie dopravy, dopravního stavitelství, ale i regionálního rozvoje. Diplomová práce, v celkovém rozsahu 79 stran, splňuje všechny formální požadavky kladené na tento typ práce; je logicky a srozumitelně strukturovaná do šesti kapitol. V úvodní kapitole je podán nezbytný, byť poněkud obšírně pojatý a tudíž místy rozvlklý, historický exkurz. Autor důsledně shrnuje kontext vytyčené problematiky s důrazem na dějinný vývoj proměn mocenské kontroly nad klíčovými strategickými body osmanské Bosny a Hercegoviny: Neumu a oblasti Sutoriny v dnešní Černé Hoře. Teoretické zarámování práce je dovršeno v druhé kapitole, která charakterizuje mezinárodněprávní aspekty komplikovaného hledání vhodného řešení spojení. Nosnou část práce tvoří zbývající čtyři kapitoly. Třetí kapitola důsledně analyzuje klady a zápory uvažovaných variant řešení. Kromě nejčastěji diskutovaného, a do doby vypuknutí finanční krize prakticky nerozporovaného návrhu výstavby Pelješackého mostu, autor rozebírá jak další reálně uvažované možnosti: vybudování exteritoriální komunikace skrze Bosnu a Hercegovinu, nebo

výstavbu tunelu pod mořem, tak varianty spíše či vysloveně teoretické: minimalistický návrh trajektového spojení, vybudování tunelu pod územím Bosny a Hercegoviny, anebo výstavbu tzv. jadransko-jónského koridoru skrze východní Hercegovinu. Ve čtvrté kapitole jsou shrnuty postoje nejdůležitějších „národních“ aktérů, tj. samotného Chorvatska a Bosny a Hercegoviny, a rovněž i názory Evropské unie. Na jejich stanoviska navazuje kapitola o představách regionálních a lokálních aktérů, tj. správy dubrovnicko-neretvanské župy včetně zastupitelů tamních měst a okresů, a rovněž představitelů Bosny a Hercegoviny (jak vyšších územně správních celků, tak samotného Neumu). Ústředním motivem propojení chorvatského území byla tendence „obejít“ komplikovaný pozůstatek historicko-geografického vývoje, jenž zachoval Bosně a Hercegovině přístup k moři v oblasti Neumu. Z těchto důvodů a v souvislosti s nejčastěji diskutovanou variantou výstavby Pelješackého mostu jsem toho názoru, že autor nemusel detailně rozebírat postoje politických představitelů sousední země, tj. Bosny a Hercegoviny. Až přespřílišná pozornost regionálním a lokálním aktérům z Bosny a Hercegoviny včetně zastupitelů Neumu zbytečně tříští pozornost. Předposlední kapitola je oproti ostatním, precizně vystavěným pasážím, rovněž poměrně vágní, neboť obsahuje de facto jediné sdělení: chorvatští regionální představitelé (včetně reprezentantů státní správy Neumu) se jednoznačně klonili a kloní k neprodlené výstavbě Pelješackého mostu, jež by jim měla přinést očekávané výhody plynoucí z vylepšeného dopravního spojení. Závěrečná kapitola pak rozebírá postoje, která v této urgentní kauze zaujaly nejdůležitější politické strany v Chorvatsku HDZ, SDP, HNS a OraH.

Z formálních náležitostí nelze Vedralově práci příliš co vytýkat. Jazykový projev autora je kultivovaný, a to přestože je na mnoha místech v textu nucen se vypořádat s technicistní jazykovou formou. Právní terminologie, předpisy, regule a nařízení v určitých pasážích přirozeně snižují čtivost, celková plynulost textu tím však není příliš ohrožena. Mé následující poznámky jsou proto veskrze marginální podstaty. Kontinuita a spád textu je pouze v některých pasážích narušena opakováním určitých myšlenek, ustálených slovních obrátů, či pouze lehce pozměněnou variací již dříve uvedených konstatování. Přestože stylistické zpracování práce je na velmi solidní úrovni, nevyhnul se autor opakování určitých sloves těsně za sebou (např. sloveso „dojít“ [např. s. 13], mnohačetné variace slovesa „být“, či repetice slovesa „prosazovat“ [s. 16]). Rušivě rovněž působí nedůsledné používání zkratk pro Chorvatsko (RH) a Bosnu a Hercegovinu (BiH). Autor tyto zkratky někdy rozvádí pod oficiálními názvy – Chorvatsko, Bosna a Hercegovina [např. s. 20], jindy je ponechává ve zkrácené podobě (a to i v rámci jedné věty) [např. s. 22]. O pečlivé a svědomité závěrečné redakci diplomní práce nicméně svědčí i fakt, že obsahuje zcela minimální množství překlepů a faktografických chyb. Uvádím některé z nich: „nasleje“ [s. 6] je překlepem slova *naselje*, hraniční spor mezi Chorvatskem a Bosnou a Hercegovinou probíhá u městečka Kostajnica (nikoliv Kostjanica [s. 20]). K setkání premiérů Chorvatska, Bosny a Hercegoviny, Černé Hory a Albánie v srpnu 2014 nedošlo v Čavtatu [s. 35, 36, 47, 52], ale v Cavtatu. Bosensko-hercegovské sídlo Počitelj s impozantní osmanskou architekturou se správně skloňuje z Počitelje a nikoliv z Počitelju [s. 47].

Diskusi může vyvolat vymezení zkoumaného území výrazem „dubrovnická exkláva“ [s. 4]. Je pravdou, že se toto pojmenování objevuje v chorvatské geografii, či politologii. Z pohledu mezinárodního práva, jež definuje exklávu jako část území státu zcela obklopenou územím cizího státu nebo více cizích států, je však nepřesná. Dubrovnická exkláva je totiž formálně propojena se zbytkem stejné župy a celého státu chorvatskými teritoriálními vodami. A právě jimi by měla vést nejčastěji uvažovaná varianta dopravního propojení obou chorvatských území. Pro účel práce je však dané označení nejen vhodné, ale i racionálně vyargumentované.

Na straně 26 se Vedral poprvé zmiňuje o avizované změně přístupu k variantě výstavby Pelješackého mostu ze strany vítězné koalice vedené SDP po volbách v roce 2011,

kteřá se postavila ostře proti této variantě. Přestože se autor postoji SDP podrobně věnuje v šesté kapitole, měl by na tomto místě čtenáři stanovisko sociálnědemokratického premiéra Milanoviće osvětlit, obzvláště pak kvůli jeho dalším změnám v postoji k této otázce. Poněkud matoucím dojmem může rovněž působit jeho charakteristika režimu hraniční a celní kontroly na průjezdu úzkého pruhu bosenského území Neum v době před vstupem Chorvatska do Evropské unie [např. s. 37]. Obzvláště pak opakující se tvrzení, že „před vstupem Chorvatska do EU probíhaly hraniční kontroly v oblasti Neumu velmi neformálně; hraniční přechody neodpovídaly mezinárodním standardům“ [s. 24], či „hraniční přechody ani nebyly koncipovány na to, aby mohly provádět regulérní kontroly“ [s. 37]. Daná konstatování sice nelze v předunijní éře rozporovat, nicméně by současně bylo záhodné tehdejší charakteristiku stavu upřesnit. Pasová kontrola probíhala na hraničních přechodech v této oblasti od rozpadu Jugoslávie standardně a především během letních dovolených patřil přechod státních hranic mezi Chorvatskem a Bosnou a Hercegovinou v Neumu mezi časově nejnáročnější celní kontroly.

Na diplomním projektu Martina Vedřala je nutno ocenit jeho práci s primárními zdroji. Autor poctivě seskupil, prostudoval a zanalyzoval materiály, které se věnují otázce propojení oddělených chorvatských území, tj. „přemostění“ bosensko-hercegovského Neumu. Pro svou práci čerpá jak z četných právních dokumentů, strategických rozhodnutí vlády v otázkách výstavby infrastruktury, či konkrétně definovaných programů plánu výstavby a novinových článků, tak i sekundární literatury (odborných publikací a dalších relevantních textů). Vedřal byl přitom limitován faktem, že se během svého výzkumu nemohl opřít o odborné publikace, které by se komplexně zabývaly otázkami propojení chorvatského území. Z těchto důvodů lze označit jeho kompilační počín za přínosný. Cíle práce definované v úvodu jsou splněny. Přestože konečné rozhodnutí ještě nepadlo, Vedřal svou analýzou poukazuje na skutečnost, že prvotně uvažovaná varianta řešení, která byla po roce 2011 (dočasně) opuštěna, představuje stále nejvíce prosazované řešení.

Na základě autorova výzkumu v otázce infrastrukturní výstavby a stěžejní teze o začarovaném kruhu přijetí dalších úvěřů na splácení předchozích půjček, se nabízí kruciální otázka, jakou cestou restrukturalizovat (a zdali to vůbec bude možné) spirálu dluhů, ve které se Chorvatsko v dnešní době nachází. Lze za smysluplnou cestu v komplikované situaci v infrastrukturní výstavbě v Chorvatsku považovat úvahu o případném udělení dlouhodobé koncese k pronájmu chorvatských dálnic? Jaké stanovisko k projektu vybudování mostu zaujme Evropská unie, která ve svých dosavadních vyjádřeniích vycházela z vágních obecně definovaných principů? Jako roli sehraje ve výsledném rozhodnutí plánovaného řešení projektu sousední Bosna a Hercegovina? A lze Neum chápat jako účinnou mocenskou páku a efektivní nástroj regionální politiky Bosny a Hercegoviny vůči Chorvatsku? To jsou některé z otázek, ke kterým kolega Vedřal vybízí svým textem.

Na závěr mi nezbyvá než konstatovat, že diplomová práce Martina Vedřala je zdařilým počinem, jenž by si ve zkrácené a ucelenější podobě zasloužil publikování v některém z odborných časopisů (svým pojetím by se např. hodil do recenzovaného časopisu *Porta Balkanica*). Diplomovou práci *Izolovaný Dubrovnik: Varianty řešení dopravního propojení chorvatského území rozděleného oblastí Neumu* doporučuji k obhajobě s hodnocením výborně – 1.

Celkové hodnocení: 1 (výborně).

V Praze 23. 5. 2015

PhDr. Ondřej Žíla, Ph.D.
oponent práce, IMS–KRVŠ, FSV UK Praha