



OPONENTNÍ POSUDEK HABILITAČNÍ PRÁCE

I. **Autor:** PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Název: Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století.

II. Výzkumná otázka, hypotézy a jejich naplnění

Předložená práce analyzuje vývoj československých socialistických železnic v období 70. a 80. let dvacátého století. Autor se neomezuje pouze na analýzu národních reálií, ale snaží se je zasadit do širšího kontextu srovnáním s vývojem železničních systémů v zahraničí. Práce je velmi čtivá a představuje originální a hlubokou sondu do dopravních reálií fungování socialistické ekonomiky v ČSSR. Využívá celou řadu originálních pramenů a vhodně využívá mezioborový přístup k řešení dané problematiky. Autorova hlavní hypotéza je formulována na straně 10, kde se autor zavazuje prokázat, že vývoj socialistických železnic byl determinován setrvačnou dominancí danou plánem. Tuto hypotézu se mu pak v následujícím textu daří i ověřit. Je však otázkou, zda i reálie pětiletých plánů nebyly diktovány ekonomickou realitou, a zda tedy skutečným determinantem vývoje železniční dopravy nebyly spíše ekonomické možnosti a meze centrálně plánované ekonomiky, které pak jednotlivé plány spíše jen odrážely. Tato připomínka se vztahuje i k formulaci jednotlivých operacionalizovaných hypotéz na straně 14, za kterými lze dle mého názoru hledat nejen politickou, ale i ekonomickou logiku.

Autor svoji práci pojal důsledně jako „*evidence based*“, velmi kladně hodnotím zařazení celé řady hospodářských statistik, které umožňují kvantifikovat popisované trendy jednak v mezičasovém a občas i v mezinárodním srovnání, což dává předložené analýze slušný kvantitativní základ. Oceňuji také, že předložená práce obsahuje ekonomický rámec, což nebývá vždy pravidlem v historických pracích. Klíčovým faktorem pro změnu postavení železniční dopravy ve zkoumaném období je růst silniční dopravy. Autor se tomuto problému věnuje na několika místech, možná stálo za úvahu zařadit komplexnější pasáž dokumentující měnící se význam a percepci osobní i nákladní automobilové dopravy v socialistické ekonomice.

III. Obsahové zpracování a přístup k řešení práce

Práce začíná historizujícím vývojem zabývající se vývojem železničního systému po roce 1918. K závěrům zde prezentovaným mám dvě připomínky. Za první, bylo skutečně výhodou, že železniční systém v ČSSR na rozdíl od některých jiných zemí nedošel výraznějších škod během války? Řada států se zničenou železniční infrastrukturou totiž přistoupila k její výrazné

Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta

Lipová 41a, 602 00 Brno, Česká republika

T: +420 549 49 1710, E: info@econ.muni.cz, www.econ.muni.cz

Bankovní spojení: KB Brno-město, ČÚ: 85636621/0100, IČ: 00216224, DIČ: CZ00216224

V odpovědi prosím uvádějte naše číslo jednací.

modernizaci, což zlepšilo její parametry a zásadně ovlivnilo její konkurenceschopnost do budoucna. Za druhé, při analýze jednotlivých historických období by bylo vhodné akcentovat, že v období 1918 až do současnosti fungovala železnice ve velmi odlišných ekonomických systémech (tržní ekonomika, válečná ekonomika, socialistická ekonomika), což výrazně determinovalo možnosti, kterých mohla dosáhnout.

Zajímavá je analýza přepravních výkonů dle tun a tunokilometrů nákladní dopravy na straně 58. V této souvislosti by bylo zajímavé znát názor autora na to, který z těchto indikátorů je nejrelevantnější pro popis vývoje konkurenční schopnosti československého železničního systému. Je také potřeba upozornit, že tony, tunokilometry, osoby a osobokilometry nic nevyovídají o kvalitě produkce. I když tyto faktory byly díky fetišizaci kvantitativních ukazatelů v centrálně plánované ekonomice ignorovány, jejich reálný vliv na dopravu v socialistickém Československu nelze ignorovat.

Velmi zajímavá (a čtivá) je analýza fungování federálního ministerstva dopravy, kterou autor podává v kapitole 3. Autor nabízí velmi plastický popis motivů, činů a důsledku jednání jednotlivých aktérů v rámci železniční politiky a ukazuje tak, že v řadě případů nelze paušalizovat tvůrce socialistické dopravní politiky na bezduché plnitelé plánu či na kované partajníky, ale že ekonomické hry v socialistické ekonomice byly daleko plastičtější a řada aktérů měla i z dnešního pohledu velmi poctivý a racionální přístup k aktuálním potřebám dopravy. Nicméně z analýzy autora vyplývá, že i tyto dobře míněné snahy byly v systému socialistické ekonomiky odsouzeny k neúspěchu, protože prioritu měly plánované či ideologické faktory.

Stagnaci socialistické železnice v osmdesátých letech autor vysvětluje postupným zanedbáváním železniční dopravy ze strany plánu a tehdejších autorit. Oproti této interpretaci je ovšem možné nabídnout i alternativní ekonomickou interpretaci, která argumentuje, že v sedmdesátých (a možná již na konci šedesátých let) železniční doprava v socialistické ekonomice narazila na meze svého potenciálního rozvoje a dále se již rozvíjet nemohla, nejen díky investičním omezením, ale i díky samotným limitům centrálně plánované ekonomiky. Autor mohl více prostoru věnovat těmto otázkám, možná na úkor poněkud formální analýzy plnění plánů a jejich kritérií na s. 96 – 109, která je až příliš zdlouhavá a obsahově poněkud nudí.

Pozitivně hodnotím zasazení předložené analýzy do mezinárodních souvislostí, které bylo v rámci práce provedeno v páté kapitole. Poměrně překvapivě odhaluje, že vzájemné vztahy mezi jednotlivými zeměmi socialistického tábora nebyly zdaleka tak idylické, jak by bylo možné očekávat. Autor velmi plasticky popisuje roztržku ohledně výše železničních tarifů, kterou mezi sebou rozpoutalo Československo a Polsko i příčiny, které k této roztržce vedly. I v dalších mezinárodně komparačních pasážích lze narazit na zajímavé a věcné sondy do fungování socialistického tábora, jejich ekonomik a jejich železničních systémů.

V rámci celkového vyznění práce bych měl oproti autorově hypotéze o dominantní roli plánu na vývoj železničního odvětví alternativní hypotézu o vlivu ekonomických faktorů. Dle mého názoru je možné argumentovat, že železniční odvětví po období dramatického růstu v prvních pětiletkách, vstoupilo do období stagnace nikoliv pouze z důvodu zanedbávání plánem, ale také z důvodu, že centrálně plánovaná ekonomika již narazila na meze svého extenzivního rozvoje a již prostě nebylo dále možné extenzivně růst stejnými tempy jako v padesátých letech. Extenzivní drancování nerostných surovin a důraz na kvantitativní parametry narazily v rámci československé ekonomiky na meze výkonu ekonomiky. Je pravdou, že v rámci infrastruktury existovala řada úzkých hrdel, které blokovaly další rozvoj. Je také pravda, že v investičních prioritách centrálního plánování nebyly potřeby železničního odvětví nijak vysoko. Přesto lze spekulovat, že i v případě vyšší

podpory ze strany centrálního plánování by se stagnaci železnice v osmdesátých letech zvrátit nepodařilo.

IV. Význam pro praxi nebo rozvoj vědního oboru

Hlavní přínos práce spočívá v důkladné a hluboké analýze historických, ekonomických a politických souvislostí vývoje socialistické železnice v Československu v 70. a 80. letech dvacátého století. Představuje unikátní sondu do fungování tohoto odvětví a umožňuje pochopit historický vývoj železnice v kontextu politického a ekonomického vývoje socialistického Československa.

V. Formální náležitosti práce a úprava

K formálním náležitostem práce nemám výhrad. Práce s cizími zdroji je korektní.

VI. Závěr

Předložená habilitační práce **splňuje** obsahové i formální požadavky kladené na habilitační práce. Obsahuje nové poznatky a rozvíjí stav poznání v oboru. Práci **doporučuji** k dalšímu postupu v habilitačním řízení.

Doc. Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.
Katedra ekonomie
Ekonomicko-správní fakulta
Masarykova univerzita

V Brně, dne 28. srpna 2017

