

# Šanghaj verzus Hongkong: Globální ekonomická a dopravná konkurencie

Michal Ďurica

bakalářská práce  
oponentní posudek

Předložená práce představuje sice v rámci studentských geografických prací unikátní počín (dosud takové téma nebylo zpracováno), ale lze ji hodnotit spíše jako pokus.

Protože práce postrádá některé základní náležitosti jako teoretické přístupy a solidnější metodiku, posudek se omezí na přehled nedostatků, které by měly být před opětovným předložením odstraněny. Slabou úroveň práce ilustruje již abstrakt „Je maximální snaha o aktuálnost informací a grafickou prezentaci prostřednictvím map a grafů.“ a také úvod, který v novinářském stylu pojednává o Číně a nikoli o problematice hodnocení dvou vybraných měst. Zmíněné hodnocení (nelze hovořit o skutečné analýze) se i v rozporu s názvem práce explicitně orientuje na sféru finanční a dopravní, přitom vhodnější by bylo srovnání ekonomické úrovně a potenciálu měst (zvláště, když v rámci SWOT analýzy autor používá často hodnocení Číny jako celku).

I když se práce přednostně zabývá postavením měst ve finančním a dopravním sektoru, mohla alespoň obsahovat zmínku o globálních městech a dílech geografů na toto téma. Např. Beaverstock, R.G. Smith a P. J. Taylor v rámci Globalization and World Cities Research Network kategorizují „světová města“ na základě pokročilých komerčních služeb (alfa, beta, gama). Další přístup představuje Global Cities Index publikovaný pravidelně Foreign Affairs (podle tohoto žebříčku je Hongkong na 5. a Šanghaj 21. místě). Přitom stačilo jen nahlédnout do wikipedie.

Práce si odkazuje na řadu publikací a zdrojů, ale skutečných poznatků využívá jen z jediné publikace (Pauly 2011). Většina odkazů jen konstatuje stav (který lze dohledat v řadě statistických zdrojů), nikoli poznatky. V práci je řada grafů a mapek, ale tabulky a grafy přímo srovnávající Hongkong a Šanghaj s výjimkou jediného (posledního) chybějí. V práci lze sotva nalézt nějaký vlastní přínos, pozitivně lze hodnotit pouze pokus o souhrnné kvantitativní hodnocení srovnávaných měst (index globálnosti), ale i to šlo provést důkladněji i alternativně. To však lze připočítat i na konto nepříliš vhodného výběru tématu – v této sféře může autor bakalářské práce jen obtížně dodat nějakou vlastní přidanou hodnotu. Přesto či spíše právě proto autor alespoň mohl udělat porovnání různých zdrojů, žebříčků v čase a na základě zjištění vývojových tendencí, potvrdit, či nepotvrdit prognózy citovaných autorů a vládních představitelů. Nevhodně v této souvislosti působí, když autor přiznává bodování na základě osobního odhadu. Vlastní metodika je žádoucí, ale měla by být náležitě vysvětlena.

## **konkrétní nedostatky**

- s.7 ČLR neznamena Čínská lidová demokratická republika (demokratická tam nepatří)
- s.10 správně Podíl sektorů na HDP
- s. 10 a 11 lépe Vývoj obratu ... přístavů
- s. 14 lépe ústím Jang´ce (Chang Jiang)
- s. 15 ta Šanghaj nikoli ten Šanghaj (v celém textu)
- správně Kuomintangu, 2x dvoje závorky za sebou
- s. 16 Teng-Siao-pchinga
- údaje o rozloze nezískáváme ze sekundárních zdrojů (Obuchová 1999)

s. 17 uvádět jako zdroj/odkaz Hong Kong 2007 je nevhodné

s. 18 lépe Mao-ce-tunga ... „Velký skok“, Čao C' Janga

s. 19 indexy nepřispívají ke konkurenceschopnosti  
jaké hodnocení odborníků – konkurenceschopnosti?

s. 20 názvy v tabulce mají zařezávat vlevo  
autor se pod obrázky nepíše (nemluvě o tom, co je na něm/nich autorského?)  
zbytečné popisy, které dublují tabulku

s. 21 Šanghaj je závislá na manuální výrobě? míněno asi více na průmyslu než Hongkong  
na jaké regionální úrovni? jaký paradox?  
„kapitola se znovu vrátí do historického vývoje měst“

s. 22 jeho původní postavení ... vývoj začal být výrazně kladný...  
informace o profesorech jsou irelevantní

s. 23 nevhodná zkratka WW2  
právní systém podobný v Londýně a změna na ... z napojení sa na ...

s. 24 nesmyslný odstavec  
nikoli profesionální, ale komerční služby, nikoli ostatní sektory průmyslu (43 %), ale služeb  
je-li zdrojem Pauly 2011, nemůže být Ďurica autorem

s. 25 lépe struktura HDP podle sektorů  
chronologický vývoj poukazuje tab.3

s. 26 v čem to důležité hodnocení struktury spočívá?  
...co se připisuje k masivní výstavbě

s. 27 nikoli oblast, ale čtvrť či aglomerované město Pudong a

s. 28 formulace jako „moje osobné hodnotenie“ do odborné práce nepatří,

s. 30 lépe ..jen tyto typy dopravy jsou významné na velké vzdálenosti (v Evropě dominuje ve  
všech ohledech doprava silniční)  
citovat, že doprava je „pohyb...“ je příklad nevhodné citace – cituje se poznatek, nikoli  
banalita  
celý úvod je prakticky zbytečný, neb se netýká dopravního významu měst (přístavů) a jejich  
role v mezinárodní dopravě

s. 31 není nutné přímo v práci uvádět téměř celostránkovou tabulku o největších  
kontejnerových společnostech, aby se v závěru konstatovalo, že v Šanghaji sídlí dvě a  
v Hongkongu jedna.

s. 34 a 35 Chongqing je vnitrozemským přístavem na Jang'ce (2800 km od moře), takže do  
této kategorie nepatří... lépe za největší vnitrozemský přístav světa (zatím jím je však stále  
Duisburg); ostatně informace o splavnosti Jang'ce jsou pro práci irelevantní (s. 37)

s. 38 obr. 8 10 letisek podla ..a množství tovaru .. osobné letisko? – správně největší letiště  
pro osobní a nákladní přepravu  
Memphis a Louisville jsou v obr. přehozené  
..pre vnútroštátnu dopravu, nikoli na  
jaký vlastní výzkum (v práci žádný není)?

s. 39 na obr. je Johannesburg (takže do Afriky se létá)  
„Jak už bylo zmíněné“..., tak proč to opakovat, zvláště když ta informace k ničemu není.  
uvádět informaci o vlastním výpočtu, když se jedná o % je zbytečné (s. 39, 40, 42)

s. 43 již třetí zbytečná poznámka o SWOT analýze na konci práce

s. 44 Nejde o komplexní porovnání, když je práce věnována jen finančnímu sektoru a  
dopravě, povrchní SWOT analýza to nezachrání.  
co znamená slavná historická determinovanost před WW2?  
“neuvěřitelné stavebné projekty, které by se v jiných zemích nepostavili“???

s. 44-45 řada stránek se týká celé Číny nikoli města  
čínsko-britské město – spíše tradice britské svobodné společnosti (s. 45)

s. 47 zdroj nemůže být vlastní výpočet (zvláště když je tam použito převzatých údajů) – příloha 5

s. 54 Vývoj GFCI nikoli priebeh (ale používání zkratk v názvech tabulek, obrázků a kapitol je nevhodné)

příklady nevhodných formulací:

s. 13 „Vodná doprava je spracovaná syntézou vypracovaných štúdií..

„Na záver sú tieto čiastočné analýzy spojené do syntézy indexu globálnosti a...“

„Hlavným cieľom je poukázať na nejaký trend a prísť ku konkrétnemu výsledku.“

s. 39 „výpočet bol prevedený výpočtom letov v utorok“...

s. 46 „Index globálnosti je záverečné hodnotenie miest na základe určitých osobne vybratých kategórií a získaný počet bodov na základe osobných vedomostí a odhadov.“

„Bodové hodnotenie začína historický vývoj, ktorý bol...“

zdroj: vlastní výpočet (to by data musela pocházet z vlastního výzkumu, ale ta jsou převzatá bez uvedení zdroje), nemluvě o tom, že zdrojem nemůže být vlastní výpočet.

Předpokládám, že vedoucí práce finální práci před odevzdáním neviděl, jinak by tam nemohlo být tolik nedostatků. I kdyby práce byla z hlediska teoretických přístupů, metodiky a věcného řešení v pořádku, vzhledem k množství chyb a formálních nedostatků, ji nemohu doporučit k obhajobě.

Praha 11. 6. 2012

oponent práce RNDr. Jiří Tomeš, Ph.D.