

POSUDEK OPONUJÍCÍ/HO BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno studující/ho: Ivan Novák

Název práce: PRODUKTIVITA NA TRHU HROMADNÉ

DOPRAVY

Jméno oponující/ho práce: Vladimír Štípek

Ano Spíše
 ano či vůbec

Hodnocení obsahu práce:

Cíl práce (popište vlastními slovy):

Autor analyzuje oblast hromadné dopravy, zásadní jsou jeho závěry především v oblasti železniční dopravy. Otázky předdefinované v úvodu jsou v závěru zodpovězeny. Abstrakt mohl jasněji vysvětlit přidanou hodnotu práce, včetně lepší definice závěrů z analýz.

Zformuloval/a autor/ka cíl práce jasně?	☒	☐	☐
Zvolil/a pro jeho dosažení vhodný přístup?	☒	☐	☐
Byl zvolený postup práce náročný na zdroje/data?	☒	☐	☐
Je hloubka analýzy dostatečná?	☐	☒	☐
Využívá autor/ka relevantních vědeckých zdrojů?	☒	☐	☐
Naplnil/a svůj cíl?	☒	☐	☐
Přináší práce nějakou přidanou hodnotu?	☐	☒	☐

Slovní hodnocení (alespoň několik vět):

Práce je pečlivě zpracovaná, k diskusi mohou být některé detaily, případně ideje, které autor obhazuje; diskutovat lze také se závěry analýzy.

Str. 52: "V případě, že nové dopravní společnosti jsou ochotni za výhodnějších podmínek nabídnout dopravu ve veřejném zájmu a také dokonce převést některé linky, které jsou v současné době dotované na čistě komerční, je zde obrovský potenciál právě pro zvýšení efektivity státních firem." Stejně tak str. 18: "Dále doufám, že nové konkurenční prostředí přijme našeho největšího národního dopravce České dráhy k vyšší efektivitě". Nelze takto definovat efektivitu státních firem - vstup konkurence znamená pro státní firmy především problémy, efektivita se může případně zvýšit u celého odvětví. V případě, že by stát chtěl prodat ČD, pak je systém narušen přítomností soukromníků, cena ČD tak klesá.

Str. 10: "Železniční síť v České Republice patří mezi nejhustší v Evropě 6. To vychází již z historického pohledu, kde byla především z industriálního hlediska dávana přednost nákladní železniční dopravě před silniční pro své vyšší přepravní kapacity." K tomu lze dodat, že železniční dopravě se dávala přednost ještě před dramatickým zvýšením efektivity dopravy silniční (tj. díky komfortu a efektivitě železnice neměla v určitém období alternativu, nešlo tedy o výhodu kapacity).

Str. 25-26: Autor je sice zastáncem konkurenčního boje, k myšlence a jeho změnám ve snaze protežovat ekologičtější vozy se staví pozitivně bez zmínění dalších aspektů – jde o ukázkové omezení konkurence na daném trhu. Dopravci se staršími vozy ztrácí konkurenční výhodu, jsou možná ještě před odepsáním stávajících vozů; ve výhodě je naopak např. Student Agency.

Oceňuji v praktické části (od str. 29) důkladnou analýzu. Sebelepší analýza, má-li být

např. podkladem pro tvůrce hospodářské politiky (a ze závěru je patrné, že práce je takto koncipovaná), musí vycházet z reálných faktorů. – Je nutné zmínit, že vstup soukromých dopravců nemá pouze pozitiva a ani soukromí dopravci nesledují jen cíle, které zvýší kvalitu služeb na železnici. „Zázračný“ růst kvality na některých tratích nemusí být výsledkem působení tržních sil, ale může být dán snahou dostat se tzv. dotačnímu byznysu. Některé tratě byly a budou dotované – dynamickým soukromým firmám, které se nově objevují v oblasti železniční dopravy, také pochopitelně jde o získání dotace. I když mohou být dotace v budoucnu snižovány, není záruka, že stát na vstupu soukromníků ušetří. ČD vyklízejí pozici soukromníkům, aniž by za to soukromníci platili adekvátní kompenzaci – příkladem je, že MD ČR na naléhání Student Agency (přes odpor ČD) poskytuje zdarma interní informace o ziskovosti konkrétních tratí. Jde o cenné informace, které ČD získaly léty dotovaného provozu.

Jak jsem již uvedl, vstup soukromníků na některé (ziskové) tratě narušil potenciální hodnotu ČD – státní podnik se logicky brání této „erozi“. Soukromníci se tak dostávají (jsou zčásti v pozici černého pasažéra) k fungující infrastruktuře, kterou stát vybudoval investicemi a dotovaným provozem.

Jestliže analýza ukazuje neefektivitu státního dopravce a zároveň poukazuje na potenciální vysokou efektivitu železničního odvětví, je nutné mít na paměti i veškeré efekty, které vstup soukromých dopravců znamená pro stát (daňové poplatníky) i pro soukromníky. Stávající model vstupu soukromníků, jakkoliv se zdá podle vnějších efektů (růst kvality přepravy, nižší jízdné) i podle analýz efektivní, je nevyzkoušený a na našem území naprosto nový. Modely provozování tratí byly vždy jiné, konkurence více dopravců na jedné trati má řadu potenciálních negativ.

Hodnocení formy a stylu práce:

Je práce logická a přehledná?	☒	☐	☐
Je funkčně vybavena daty, tabulkami, grafy, přílohami apod.?	☒	☐	☐
Pracuje autor/ka správně s odkazy a citacemi?	☐	☒	☐
Odpovídá autorův/autorčin styl akademické práci?	☐	☒	☐
Je abstrakt skutečným abstraktem, nikoli jen původním zadáním?	☒	☐	☐

Slovní hodnocení (alespoň několik vět):

Forma práce je velmi kvalitní, např. statistické údaje uvedené v práci jsou správně interpretovány. Negativem je opakování osobních stanovisek autora, které na některých místech z textu vyplývají. Autor se v celé práci intuitivně „zastává“ nových společností působících na železnici. To mj. vyjadřuje místy pro bakalářskou práci nepřiliš vhodný vyprávěcí až emotivní jazyk. Např. str. 28: „Dlouhodobě úspěšná společnost Student Agency, v roce 2011 s obratem ... neřekla poslední slovo.“

Není vhodné využívat jako zdroj novinové články, nevyžaduje-li to přímo pojetí BP.

Většinu potřebných informací by autor našel i v tiskových zprávách společností (zde nejde o analýzy, které by vypracovávaly přímo HN, většinou jde o obecné informace zjistitelné i jiným způsobem).

Na str. 18 autor odkazuje na internetové stránky Leo Express, v přehledu zdrojů jsem je ale nenašel.

Autor v praktické části v analýze nadužívá odbornou terminologii, místy je až nesrozumitelná, což zbytečně snižuje hodnotu úsilí, které autor do analýzy vložil.

Další hodnocení či připomínky (v případě opakované obhajoby zde vedoucí práce také zhodnotí úspěch přepracování původní práce):

Otázky k obhajobě (alespoň dvě):

Jak lze charakterizovat faktor lobbyingu soukromých železničních dopravců na efektivitu odvětví?

Lze najít nějaké další motivy, kromě snahy dostat se k tzv. dotačnímu byznysu, kvůli nimž soukromníci vstupují na železniční trh?

Navržená známka: v ý b o r n ě.....

Datum: 31. ledna 2013.....

.....

Podpis oponentů/ho práce