

Oponentský posudek na disertační práci **Pavly Chmelové**

Analýza vývoje struktury a hospodaření resortu dopravy v České republice od roku 1993 do současnosti

(VŠE, Národohospodářská fakulta, 2017)

Disertační práce P. Chmelové vychází z analýzy velmi rozsáhlých zdrojů dat týkající se dané problematiky. Zdroje pečlivě třídí a zpracovává je do uceleného obrazu vývoje struktury a hospodaření resortu dopravy. Autorka se dané problematice věnovala zjevně se zaujetím a prokazuje schopnost používat adekvátní metody k analýze dat i schopnost vyvozovat z této analýzy využitelné závěry.

Protože jsem měl možnost sledovat vývoj práce od tzv. malé obhajoby, považuji za důležité především upozornit na to, jak se autorka vyrovnala s tím, co jsem ji nejvíce vytýkal, totiž to, že v rámci obecné problematiky hospodaření přehlíží problémy ne hospodárnosti v dané oblasti. Zde práce zaznamenala, zejména v závěrečných pasážích, podstatný pokrok. Přesto bych v této souvislosti upozornil na některé momenty, které jsou nedotažené či svědčí o určité nevyváženosti přístupu:

- V teoretické části autorka věnuje pozornost problematice tzv. vládních selhání, např. „*Míra úspěšnosti eliminace či alespoň redukce výsledků tržních selhání vládou je nicméně na druhé straně negativně ovlivňována existencí tzv. vládních selhání (sledování vlastních zájmů politiky a byrokraty, problém pána a správce, časová zpoždění, vliv volebního cyklu, nedokonalá kontrola a informovanost, dobývání renty, koluzní jednání apod.)*.“ (s.15 a dále). Nebo: „*Jako negativní aspekty politiky soudržnosti pro příjemce této pomoci jsou uváděny existence morálního hazardu, dobývání renty a vytěšňovacího efektu (viz Ederveen et al., 2003; Beugelsdijk, Eijffinger, 2005)*“ (s. 46). Apod. v dalších pasážích teoretické části práce. S těmito obecnými teoretickými východiska, kterými teorie popisuje vládní selhání a na základě nichž formuluje určitá praktická doporučení, však autorka v praktické části dostatečně nepracuje a nevyužívá je ke konkretizaci praktických doporučení. Je to trochu škoda, protože česká realita, a to i v oblasti hospodaření v resortu dopravy, nabízí řadu velmi vhodných příkladů aplikace obecné teorie vládních selhání.

- V části „*Dopady přijetí zákona o státní službě*“ (s. 79-84) autorka ukazuje, že má schopnost kritické analýzy reality. Je to ovšem dáno tím, že se jí daná oblastí bezprostředně dotýká a vnímá určité nedostatky, jejichž dopady pocítuje. Škoda, že schopnost takového kritického vidění reality neuplatňuje i tam, kde se jedná o hospodaření s veřejnými prostředky.

- Je přínosné, že zmiňuje například tento velmi palčivý problém: „*Druhým negativním aspektem spojeným s procesem transformace a vyšší měrou potřebných finančních prostředků je, opět dle Zemana (2015a), neuvážené rozprodání státního majetku, který musel či musí být následně logicky státem zpětně vykupován. Jelikož zde mluvíme o výkupech za často o několik řádů vyšší ceny, kvantifikace odhadu dané ztráty dosahuje desítek až stovek miliard korun.*“ (s. 163). Při čtení této pasáže jsem si však vzpomněl, na forbínu Horníčka s Werichem, kdy Horníček (jako ilustraci Werichova příkladu toho, co je tak zřejmé, že to člověk může říci, aniž by se obával postihů) říká: „*Shakespeare – alespoň jak říká on (ukazuje na Wericha) –*

byl *veliký básník*.“ Autorka se odvolává na autoritu (svého vedoucího práce) a současně odsunuje tento problém někam do historie, ačkoli praxe parazitního outsourcingu toho, co bylo záměrně prodáno za účelem tohoto parazitování, je stále živá a autorka mohla při upozornění na tento problém a při návrhu jeho řešení udělat podstatně více.

- V některých pasážích práce autorka působí dojmem, že nedostatky hospodaření v resortu dopravy doslova omlouvá (místo aby je analyzoval s využitím příslušných teoretických východisek a na základě toho navrhla řešení). Příznačná je například tato formulace: *„Problémy v oblasti zadávání veřejných zakázek lze zjednodušeně vztáhnout k celé ekonomice, stejně jako v úvodu kapitoly řešenou cyklicitu čerpání zdrojů z EU, resp. čerpání evropských prostředků obecně. Pouze v resortu dopravy jsou tyto více viditelné a s většími dopady, jelikož jsou zde alokovány větší finanční objemy a projekty jsou převážně dlouhodobé. Vyšší výskyt kauz a neefektivit je podpořen také častou složitostí projektů.“* (s. 169)

Proto lze uvítat poměrně obsáhlou část „2.2.3.1 Identifikace klíčových negativních determinantů ve vývoji hospodaření resortu dopravy“ (s. 163-177), kterou autorka zařazuje před samotný závěr práce a která poměrně výrazně vybočuje z rámců převážně apologetické předcházející části práce. V návaznosti na tuto pasáž bych rád položil otázku: Která z teoretických východisek analýzy vládních selhání uvedených autorkou v teoretické části práce jsou relevantní k analýze problémů, o nichž v části 2.2.3.1 hovoří?

Závěr: Práci doporučuji k obhajobě před příslušnou komisí pro obhajobu disertační práce.

V Praze 6. února 2018

doc. Radim Valenčík, CSc.