

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor práce: Michal Bubeník

Obor: Regionální geografie

Název práce: Trh s železniční dopravou v České republice a Rakousku

Hodnocení:

Obsahová stránka práce	Maximální počet bodů	Udělený počet bodů
Metodika (stanovení cílů, výběr metod)	10	10
Struktura práce (vnitřní vyváženost a logická návaznost částí práce)	5	4
Práce s literaturou a dalšími zdroji informací (výběr, způsob použití)	15	10
Tvůrčí přístup a vlastní autorský vklad	20	15
Zhodnocení dosažených výsledků, splnění cílů a přínos práce	20	15
Obsahové zhodnocení netextových částí práce (tabulek, obrázků)	10	8
Formální stránka práce		
Dodržení norem pro formální úpravu práce včetně citačních norem	10	8
Estetická úprava a jazyková stránka práce	10	8
Celkové hodnocení práce	100	78

Navrhované hodnocení: A (100–92 b.), B (91–83 b.), C (82–74 b.), D (73–65 b.), E (64–55 b.), F (54 nebo méně b.).

Klady práce:

V práci kladně hodnotím kvalitní vstup do problematiky, který je vyvážený z hlediska cílů v oblasti historické, strategické i legislativní. Rovněž je zde třeba zmínit i prostorovou vyváženost zpracovní zmíněných oblastí jak pro Českou republiku tak pro Rakousko. Totéž lze říci i představení současného stavu v oblasti subjektů podnikajících na železničním trhu.

Kladně hodnotím rovněž kap. 8 srovnávající např. vybraná specifika České republiky a Rakouska ve vztahu k trhu s železniční dopravou.

Nedostatky v práci:

Z obecného hlediska práci chybí prostorový aspekt, což je však vzhledem k zadání a cílům zřejmé. Závěr práce má pak charakter shrnutí, což je škoda, neboť zde jsem očekával nějaké zásadní vyústění jinak kvalitně provedené práce. Práce postrádá alespoň stručnou rešerši v oblasti geografie dopravy, nejsem si však jist, zdali to je zásadní nedostatek či ne.

Z věcných nedostatků vybírám například ne vždy korektní hodnocení situace v dopravě v Evropě (např. str. 53), kdy jsou opomíjeny odlišnosti dané dvěma tehdy existujícími politickými systémy, dále konstatuji, že firma Viamont (dnes už GW Train Regio) provozuje delší dobu dopravu i na trati 149 Karlovy Vary dolní nádraží - Mariánské Lázně (str. 64).

Práce má i určité formální, grafické (např. čitelnost některých obrázků) a pravopisné nedostatky, které jsem však v hodnocení téměř nebral v potaz.

Otázky k obhajobě:

Nejprve pár faktických poznámek: 1) maximální rychlost v ČR (160 km/h) je daná legislativně, nikoliv parametry dopravní cesty, 2) s největší pravděpodobností nejsou úseky Plzeň - Furt im Wald (gr) a Veselí nad Lužnicí - Gmünd (gr) součástí tranzitních železničních koridorů (příloha 10), 3) pravděpodobně jsem nucen zpochybnit zdroj údajů v tabulce 19.

Nyní několik poznámek přímo k textu práce: 1) týkají se odrážky na str. 25 nahoře pouze železniční dopravy? 2) Proč autor považuje za znepokojující situaci, kdy výběrové řízení vyhrává ČD a. s. (str. 66)?

A na závěr pár diskusních poznámek (autor může odpovědět pouze na vybrané z nich, alespoň dvě): 1) Jaký byl důvod budování místních drah a jaké jsou dnešní důsledky ovlivňující trh s železniční dopravou? 2) Jak oba státy přistupují k výstavbě VRT? 3) Jaký je autorův osobní názor na liberalizaci (osobní) železniční dopravy? 4) Existují paralely mezi situacemi a) ČD - RJ, b) ÖBB - WestBahn? Jaký má autor názor na nedávný vývoj týkající se trasy Praha - Hamburk, což je také důsledek liberalizace železničního trhu?

Práci **doporučuji** k obhajobě a navrhuji její hodnocení známkou C.

V Olomouci 30. 4. 2012

.....

Pavel Klapka
oponent práce