

Posudek oponenta habilitační práce

Masarykova univerzita

Fakulta Ekonomicko-správní
Habilitační obor Hospodářská politika

Uchazeč Ing. Zdeněk Tomeš, Ph.D.
Pracoviště Ekonomicko-správní fakulta Masarykovy univerzity
Habilitační práce Konkurence a výkonnost na evropských železnicích

Oponent doc. Ing. Šárka Laboutková, Ph.D.
Pracoviště Ekonomická fakulta, Technická univerzita v Liberci

Text posudku

Předložená habilitační práce Ing. Zdeňka Tomeše, Ph.D. analyzuje konkurenci a výkonnost na evropských železnicích s důrazem na východoevropské státy. **Hlavním cílem je na základě regresní analýzy identifikace vlivu reforem na výkonnost železnice.**

Práce je členěna do devíti kapitol.

Úvod, který není číslován, stručně charakterizuje danou problematiku, cíl a strukturu předkládané práce.

V první a druhé kapitole se habilitant zabývá ekonomickou charakteristikou železniční dopravy, vertikální a horizontální separací, hlavními světovými reformami a evropskou železniční reformou. Třetí kapitola nabízí přehled metod měření efektivity a rešerší výsledků empirických studií, které následně stručně analyzuje. Je tedy možné považovat tyto tři kapitoly za jakýsi hlubší úvod k dané problematice.

Co však v této části zcela postrádám, je uvedení použitých vědeckých postupů a metod. Dále se domnívám, že vědecká práce tohoto typu by měla být zasazena do širšího teoretického rámce – habilitant zde zmiňuje pouze na jedné straně (str. 15) ekonomii transakčních nákladů, byť v kontextu používá i další ekonomické kategorie jako jsou úspory z rozsahu, nákladová efektivnost, duální monopol apod. Jistě by však v této souvislosti bylo vhodné přinejmenším zmínit i další teoretické přístupy ekonomie a hospodářské politiky, jako je např. ekonomie regulace, nová institucionální ekonomie (která se právě nenulovými transakčními náklady zabývá), veřejné finance apod.

Čtvrtá kapitola je stěžejní kapitolou celé práce – přináší vlastní empirické testování závislosti výkonnosti železnice na provedených reformních opatřeních. Bylo zkoumáno období 1995 – 2011 na vzorku 25 zemí EU + Norsko a Švýcarsko. Za inovativní lze považovat zařazení kompletního vzorku postkomunistických členských zemí EU, což dle uvedení autora bylo provedeno zatím pouze v jedné studii. V závěru této kapitoly je provedena interpretace dosažených výsledků.

Pátá kapitola analyzuje implementaci reforem v zemích východní Evropy a komparuje její dopady se zeměmi západní Evropy. Zaměřuje se zejména na možné důvody odlišných výsledků těchto reforem. Kromě autorem vytypovaných možných důvodů těchto rozdílů by bylo možné učinit obecnější závěr, který by potvrzoval intuitivní vazbu (a v jiných studiích i

empiricky potvrzenou) mezi rozdílnými institucionálními podmínkami v daných zemích a rozdílnými výsledky reforem. Kapitola je vhodně doplněna případovými studii reforem železniční dopravy v Polsku, Rumunsku a Estonsku.

Šestá kapitola se zabývá konkurencí a výkonností na české železnici.

Ne příliš rozsáhlý závěr – sedmá kapitola – pak shrnuje poznatky z celé studie. Předkládaná habilitační práce je charakteristická pozitivním přístupem, tudíž zde absentuje jakékoli hospodářsko-politické doporučení.

Osmá kapitola pak na téměř 12 stranách uvádí použitou literaturu, která je poměrně bohatá. Devátá kapitola je tvořena přílohami.

Habilitační práce má logickou strukturu, je psaná srozumitelnou formou. Z formálního hlediska se jí dá vytknout snad jen to, že neobsahuje seznam použitých zkratek a příloh. Grafická úprava je standardní.

Poněkud zarážející je velmi skromná literatura habilitanta k danému tématu – pouze tři výstupy, z toho dva nepublikované.

Dotazy oponenta k obhajobě habilitační práce

1. Jaké jsou podle Vás možnosti a limity uplatnění principů veřejně soukromého partnerství (PPP) v železniční infrastruktuře?
2. Jedním z největších problémů vertikální separace je nastavení adekvátní ceny za přístup operátorů na dopravní cestu a v té souvislosti nastavení adekvátních výdajů na údržbu a investice do jednotlivých částí infrastruktury. Jakou roli v tomto systému sehrávají lobbistické skupiny?
3. Jaké jsou podle Vás nejkritičtější momenty spojené s implementací směrnic Komise EU, tzv. železničních balíčků v ČR? Pomocí jakých nástrojů hospodářské politiky při dodržení tržní konformity je možné minimalizovat jejich případné negativní dopady?
4. V souvislosti s liberalizací železniční dopravy vyvstává aktuálnost efektivní regulace konkurenčního prostředí na trhu osobní a nákladní železniční dopravy v ČR. Jaký je Váš názor na vznik samostatného regulátora?

Závěr

Přes uvedené nedostatky lze konstatovat, že habilitační práce Zdeňka Tomeše „Konkurence a výkonnost na evropských železnicích“ **splňuje** požadavky standardně kladené na habilitační práce v oboru Hospodářská politika.