

Oponentský posudek bakalářské práce

Název bakalářské práce: Možnosti zlepšení překládky a přepravy rozložených vozů v systému kombinované přepravy
Autor práce: Škrha, Pavel
Oponent: Ing. Mazal, Miroslav

Hodnocení práce:

Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:

Předložená práce se zabývá analýzou procesu expedice rozložených vozů. Jednotlivé kapitoly popisují záměry realizací daných projektů s externí montáží, včetně logistických řešení u konkrétních projektů. Důraz je kladen na expedici do rostoucích východních trhů.

Přístup studenta k zadanému tématu lze považovat za správný. Práce je logicky členěna do kapitol dle zadání a povahy problematiky. Autor provedl analýzu současného stavu i dosavadního vývoje expedice rozložených vozů do externích montážních závodů, včetně popisu logistických toků a technologických provedení. U návrhů jednotlivých řešení vychází práce ze současných požadavků na řízení a optimalizaci procesů. Trend, kterým se autor při vytváření jednotlivých návrhů vydal je pozitivní. Zaměřuje se na ukazatele, které patří aktuálně k nejvíce sledovaným (optimalizace obalových nákladů, transportní náklady a využívání stávajících kapacit).

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Autor v praktické části předkládá čtyři různé druhy návrhů, pro zlepšení překládky a přepravy rozložených vozů.

1. Projekt 4v1 je jednou z možností, jak optimalizovat stávající logistické řešení. Jeho potenciál praktického využití je vysoký. Práce ovšem postrádá detailní popis expedice rozdělené na povahu dílů, např. dílů, které nejsou součástí naloženého kontejneru 4v1.

2. Ultralight rack je reálným řešením, které lze použít při optimalizaci logistických nákladů. Odlehčení vede k úspoře na obalovém materiálu a je tedy přínosem. Rozporem v autorově návrhu je následné zdražení racku o přídavné výztuhy, nutné pro kombinaci ultralight racku a projektu 4v1. Přitom se tato kombinace jeví jako optimální, synergicky využívá úspory na transportních nákladech a obalovém materiálu. Ideálním výstupem je návrh obsahující nákladově negativní řešení. Takové ovšem v práci chybí.

3. Zvýšení kapacity kontejnerového skladu. S ohledem na typ používaného překladače a prostorové řešení terminálu, lze navržené skladování použít, za předpokladu skladování jednoho druhu kontejneru. V praxi ovšem vytvářejí kontejnery komplexitu a to mícháním s HC kontejnery a také využíváním rozdílných transportních firem u jednotlivých projektů.

4. Pořízení nového překladače není vzhledem ke kapacitě a prostorovému rozložení terminálu reálné. Návrh představuje riziko v podobě kolize překladačů při pohybu po terminálu. V kalkulaci úspor nejsou zohledněny nákladové položky na další personál, ovládající druhý překladač a odpisy dvojitých investic.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Jednotky, zkratky, symboly jsou používány v souladu s předpisy a doporučeními pro technické publikace. Literární zdroje jsou citované správně a věcně.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Úroveň grafických prací je velmi vysoká, což činí práci přehlednou. Rozložení kapitol a textů odpovídá zadání a osnově pro bakalářské práce. Práce má vysokou vypovídající hodnotu.

Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.? NE

Připomínky a dotazy k práci:

Předložená práce nemá zásadních nedostatků, které jsou v rozporu se zadáním nebo skutečným stavem.

Poznámky a připomínky:

1. úvod/str. 10: místo plně funkční používat kompletní
2. úvod/str. 10: procenta lokálních dodávek nejsou závislá na stupni rozložení, ale na technických možnostech a ekonomickém porovnání
3. 1.1/str. 12: FS není jen pro investice (budova), ale i pro náklady (logistický tok)
4. 1.2/str. 13-15: CKD proces je ve světě dlouhé roky využíván. Druhy rozloženosti nejsou ovlivněny časovou posloupností, ale vnějšími faktory (cílová země, lokální technické možnosti, vládní pobídky, velikost projektu a plánovaná produkce...)
5. 1.2/str. 15: neexistuje žádná přímá souvislost mezi procenty lokálních dodávek a stupněm rozloženosti. CKD projekt lze realizovat i při 0 % lokalizaci dílů.
6. 1.2/str.16: závod SAIPL není v Pune, ale v Aurangabadu
7. 1.2/str. 16: místo "nových vozů" s více hodí rozložených vozů
8. 1.2/str. 16: rack není pouze šikmá, ale také horizontální paleta. Druh racku je závislý na konkrétním modelu a projektu
9. 1.3/str.17: "zesložitěna" není český výraz
10. 2.2.1./str. 26: místo "karosárna" je vhodné používat svařovna
11. 2.2.3./str. 30: VCI fólie není nakonzervovaná, ale nahrazuje konzervaci (hovoříme o tzv. suché konzervaci)
12. 2.2.3./str. 30: Ldf nevyjadřuje pouze počet vozů na kontejner, ale obecně míru jakéhokoli naplnění. Je to počet zabalených jednotek na obalovou jednotku.
13. 2.2.3./str. 30: nečitelný obrázek č. 16.

14. 2.2.4./str. 31: rejdář MAERSK neplatí vždy u transportu do Indie. Doporučuji neuvádět konkrétní společnost, ale pouze prostředky a proces.

15. 2.2.4./str. 31: popis celní deklarace neodpovídá skutečnosti a působí zmatečně.

16. 3.1.1./str. 34: 4v1 se nejedná o vozidla, ale o karoserie

17. 3.1.1./str. 35: u CKD není karoserie, tedy i rack!

Obecně:


1. málo zdrojů literatury a citací
2. chybí odbornější formulace vět

Doporučení :

1. komplexní analýzu doplnit o popis vykládky v cílové zemi

Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře (2)

V Mladé Boleslavi dne 8.6.2009 .



.....
Ing. Miroslav Mazal