

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Posudek vedoucího bakalářské práce

Název bakalářské práce: Doplňkové služby na železnici
Autor práce: Petr Konečný
Vedoucí: Ing. Jan Hrabáček

Hodnocení práce:

Přístup studenta k zadanému úkolu (konzultace, samostatnost):

Student zpracovával semestrální práci samostatně a konzultoval dle možností. Kladně je hodnocena snaha o získání co největšího spektra informací o jednotlivých stávajících či potenciálně zajímavých doplňkových službách na železnici. Toto bylo navíc doplněno průřezem těchto služeb všech stávajících dopravců v osobní dopravě. Občasným problémem byla reálná možnost včasného získání dat k dalšímu zpracování, což mělo vliv na plynulé a kontinuální zpracovávání vlastní práce.

Práce se zdroji (literatura, internet):

Student čerpal z celé řady informací od internetových stránek jednotlivých dopravců až po jejich interní materiály. Škála záběru byla poměrně široká a zahrnuje v podstatě veškeré spektrum nabízených doplňkových služeb na železnici. Díky tomu, že České dráhy jsou na území ČR dopravcem s největším podílem na dopravním trhu, pochází odsud i nejvíce údajů. Autor však poctivě zahrnul i doplňkové služby ostatních dopravců, což této práci prospělo na věcné vyváženosti

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

V práci se nevyskytuje žádný odkaz na normy, zákonná ustanovení či předpis.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Formálně práce bez závažnějších prohrěšků. Poněkud toporněji působí místy až otrocké přepsání podmínek doplňkových služeb, kdy může mít čtenář tohoto autorského díla občas dojem, že listuje spíše v nabídce služeb jednotlivých dopravců. Vhodnější by možná bylo uvedení některých detailnějších informací v příloze. Naopak doporučené by bylo vlastní globální zhodnocení, které doplňkové služby by na železnici být jednoznačně měly a které spíše ne, a jakým způsobem je toto rozhodování podmíněno velikostí a větším síťovým zastoupením dopravce.

Využití poznatků ze studia:

Pro zpracování bakalářské práce mohly být využity i některé poznatky získané ze studia na DFJP.

Připomínky a dotazy k práci:

V kapitole 1.2.2 na straně 17 je zmínka o tom, že by měl být v příloze 1 uveden ekonomický vývoj půjčoven jízdních kol za období 2003 - 2005. Ve vlastní příloze jsou však uvedeny pouze některé oblasti. Navíc ty půjčovny, které byly zmíněny v textu jako rentabilní (Jižní Čechy, Šumava, Jižní Morava), v tabulce uvedeny vůbec nejsou nebo pouze jejich část. Jaký byl řádově jejich ekonomický výsledek v porovnání s uvedenými půjčovnami v tabulce.

Jak byste souhrnně popsal potenciál Vámi uvedených doplňkových služeb a možnosti jejich rozvoje či naopak útlumu z hlediska jejich provozovatele. Myšleno je tím, jaké spektrum nabízených služeb je dle Vašeho názoru vhodné pro síťového dopravce a la České dráhy a jaké např. pro JHMD jako lokálního dopravce.

V kapitole 3 jsou natíněny možnosti rozvoje doplňkových služeb u ČD. Dala by se alepoň rámcově zhodnotit jejich technologická proveditelnost a ekonomická rentabilita? (Jedná se např. o přepravu lodí, kdy ne všechna místa vhodná z hlediska nakládky a vykládky plavidel mají v rámci jízdního řádu zahrnuté dostatečné pobyty pro tyto úkony (pokud je lze vůbec realizovat), resp. prostorová kapacita souprav těmto nárokům nemusí vždy odpovídat. Příslušné navýšení kapacity může mít následně dopad do potřeby výkonnějších vozidel a tím dál do zvýšených nákladů na provoz).

Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře (2)

V Pardubicích dne 10.6.2009 .

.....
Ing. Jan Hrabáček