

OPONENTNÍ POSUDEK

na bakalářskou práci studentky Univerzity Pardubice, DFJP pí. Ireny Pílské

Zpracoval: Ing. Zdeněk Bříza

Na základě zaslané dohody a pokynů předkládám posouzení bakalářské práce na téma Dopravní a přepravní procesy při přepravě nákladu železničním dopravním podnikem.

K taxativně uvedeným bodům dle pokynů k posouzení práce:

ad a)

Úroveň zpracování zadaného tématu a správnost zvoleného postupu řešení z hlediska současných metod

- Úroveň zpracování hodnotím jako velmi dobrou, práci evidentně byla věnována potřebná míra pečlivosti a snahy postihnout důležité aspekty tématu, přesto zde nacházím jistou nevyváženost v detailnosti rozpracování jednotlivých bodů – ačkoli na sebe logicky navazují, je některý bod rozebrán velmi podrobně a následující jen okrajově. Subjektivně mi toto nečiní potíže, neboť v oboru železniční doprava a přeprava se dlouhodobě pohybují a souvislosti znám, obecně by však tím mohla být orientace v tématu ztížena. Zadaný rozsahu textu ale neumožňuje zevrubný popis všech částí celého procesu.
- Správnost postupu řešení – postup posuzuji jako správný, podstata problému byla podchycena a návrh řešení má logiku i opodstatnění, přestože jeho především ekonomické zhodnocení je dosti obecné. Podrobné a přesné vyčíslení efektů a přínosů by však jistě vyžadovalo velmi důkladnou analýzu všech nákladů současných a předpokládaných, samozřejmě v porovnání s příjmy v obou variantách.

ad b)

Schopnost studenta pracovat s odbornou literaturou a samostatně ji aplikovat

Na výborné úrovni, v tomto tématu je k dispozici velké množství materiálu, z kterého lze čerpat, což také bylo učiněno. Přesto, že v tomto ohledu je relativně malý prostor pro vlastní tvořivost, není práce založena na opisování a citování celých pasáží z použitých podkladů. Zpracování je v podstatné části vedeno vlastními slovy, i když se zde pochopitelně nelze vyhnout formulacím, které jsou obsahem použité literatury. Jako negativní důsledky tohoto jinak kladného přístupu bych hodnotil následující skutečnosti, byť nepřilíš podstatné:

- text se někdy v průběhu jednotlivých kapitol mění z formy popisné do formy návodu (či uživatelské příručky), viz např. bod 2.3
- studentka se místy dopouští drobných nepřesností v použitých pojmech (str. 20 – potvrzení rozvrhu obsluh vlečky vedoucím posunové jednotky, str. 23, bod 2.5.3 – kódy uvedeny v „Průvodci nákladním listem...“, str. 39 – Českým dráhám se daří na dopravním trhu realizovat...)

ad c)

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití

Výsledky práce považuji za správné. Současná situace v rozvozu a svozu místní zátěže na posuzované části železniční sítě je popsána zcela relevantně, a rozhodně není optimální. Je dána jednak územním rozdělením působnosti jednotlivých výkonných jednotek společnosti ČD Cargo, jednak snahou o minimalizaci používaných náležitostí technických a zejména personálních, což však vede k popsáním nežádoucím efektům ve formě prodloužených časových i kilometrických proběhů dopravních prostředků, potažmo samozřejmě k delší době přepravy vlastního nákladu. Tento jev se vyskytuje i na jiných místech, než jen na uvedených traťových úsecích, a občas bývá terčem oprávněné kritiky zákazníků.

Možnost praktického využití je dle mého názoru možná, k jednotlivým bodům bakalářské práce bych uvedl:

4.1: Jedná se de facto o návrat ke dřívějšímu způsobu, kdy zákazník měl možnost komunikovat s dopravcem v každém, nebo téměř každém tarifním bodě, což bylo bezesporu pro zákazníka výhodnější a pohodlnější, ovšem pro dopravce výrazně nákladnější.

4.2: Zavádění elektronické komunikace se zákazníky je v současnosti ve fázi zavádění, resp. zkušebního provozu pro vybrané případy. Není to však plnohodnotný způsob jako v případě dle bodu 4.1, neboť neřeší záležitost předávky a převímky vlastního vozu (zásilky), kdy je potenciální nebezpečí vzniku sporů dopravce a zákazníka – dokazování zavinění (poškození nebo znečištění vozu, poškození nebo ztráta zboží apod.).

4.3 a 4.4: Jak je již uvedeno výše, současný způsob je v bakalářské práci výstižně popsán, a v podstatě by nebylo problémem navrhovaný model uvést do praxe. Při kladném posouzení ekonomické stránky této technologie by stačilo provést potřebné legislativní a technologické kroky – objednání kapacity dráhy, úpravy oběhů hnacích vozidel, úpravy rozvrhů směn čet doprovozu vlaků, změny v grafikonu a dalších jeho pomůckách, plánu vlakových apod.

ad d)

Soulad práce s normami, zákonnými ustanoveními a předpisy

S výjimkou některých drobných nepřesností v použitých pojmech (viz ad b) jsem neshledal žádné podstatnější odchylky od znění předpisových a normativních ustanovení.

Tento bod považuji za splněný výborně

ad e)

Formální náležitosti

Text považuji za zpracovaný přehledně, s náležitou vizuální úpravou a dostatečným použitím grafických příloh pro lepší orientaci v problematice.

Výhrady k této oblasti, ovšem zcela nezásadního charakteru, mám následující:

- Použití číselných odkazů v hranatých závorkách bych předpokládal jako odkazy na použitou literaturu, v některých případech jsem však neshledal jejich úplnou logiku (str. 15 – odkaz [4], str. 32 – odkaz [8]). Podotýkám však, že použitou literaturu jsem nečetl, proto může jít jen o můj subjektivní dojem, vycházející z názvu literatury nebo dokumentu.
- drobné chyby v používání interpunkce, oddělení vedlejších vět, mezery, popř. překlepy – někdy však evidentně způsobené automatickými opravami textu v PC

Vzhledem k poměrně značné náročnosti tématu, a zřetelné snaze seriózně se jím zabývat a vnést do něj vlastní myšlenky, na druhé straně však poměrně velkým podílem popisu stávajícího stavu, hodnotím tuto bakalářskou práci stupněm:

velmi dobře

Doporučené otázky k diskusi:

- 1) v bodu 2.5.3 „Náklady“ jsou zmiňovány zákaznické dohody – vzhledem k tomu, že většina přeprav je realizována právě na základě smluv, bylo by vhodné tuto otázku více rozvést – kdo tyto smlouvy za dopravce sjednává, co je jejich konkrétním obsahem, jak řeší úhrady, čím jsou výhodné pro zákazníka a čím pro dopravce, apod.
- 2) v bodu 2.5.3 „Náklady“ je zmiňováno použití přepočítacích kursů – vysvětlit rozdíl v uvedeném použití
- 3) k bodu 2.6.4 „Plombování vozu“ – doplnit o způsob zacházení s neporušenými vozovými plombami po ukončené přepravě

V Jihlavě dne 9. 6. 2009

Ing. Zdeněk Bříza

