

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Možnosti zefektivnění práce dispečera ve firmě Thermoil s.r.o.
Autor práce: Bc. Aleš Perk
Oponent: Ing. Bedřich Erik Rathouský, Ph.D.

Hodnocení práce:

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

Předložená diplomová práce je zpracována na 45 stranách a je doplněna 11 stranami příloh. Práce je, kromě Úvodu a Závěru, dělena do tří hlavních kapitol.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Některé pasáže práce působí jako nedotažené (v rychlosti zpracované) - zejm. kapitola 3, která by měla být stěžejní a mít největší přidanou hodnotu. Výstupy práce by mohly být využity jako zdroj informací, resp. inspirace pro firmy působící v oboru silniční nákladní dopravy, avšak podle prohlášení autora na str. 4, nebude práce přístupná. Umím si představit využití práce na akademické půdě.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce odpovídá.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Práce je přehledná a logicky uspořádaná do dílčích kapitol, podkapitol a oddílů. Práce je doplněna obrázky v textu a obrazovými přílohami. Měl bych však připomínku ke kvalitě (čitelnosti) některých obrázků - např. Obr 8 na str. 35. Jinak po formální stránce v práci neshledávám nedostatky. Vyskytují se však odchylky od typografických zásad a chyby po jazykové, resp. stylistické stránce. Vyskytují se překlepy. Připomínku mám též k jazykové úrovni překladu názvu a anotace práce do angličtiny.

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

Připomínky a dotazy k práci:

Kromě výše uvedeného bych (s ohledem na to, že jde o dipl. práci) doplnil, že:

- * práce mi přijde spíše popisného rázu;
- * autor se v textu opakuje (i několikanásobně!);
- * portfolio použité literatury mi přijde dosti strohé;
- * vyskytují se chyby v oblasti terminologie;
- * práce svým rozsahem nesplňuje predepsaný limit.

V kapitole 3 definuje autor rozdělení vozidel dopravce na "A - přívěsová souprava" a "B - samostatné vozidlo" pro potřeby kategorizace zákazníků z hlediska prostorových možností jejich areálů. (Chvályhodné a z pozice řidiče to bez debaty kvitují.) Ale autor by si měl uvědomit, že to, že má dopravce (dispečer) k danému nákladnímu automobilu k dispozici i nákladní přívěs, nutně neimplikuje, že přívěs musí být neustále připojen. Odpojením přívěsu dopravce (dispečer) získá pro přepravu autorem definovanou kategorií "B". Tedy dobrá myšlenka, avšak v textu práce nešťastně zformulovaná. Jiná situace by přirozeně byla, kdyby autor řešil návěsové soupravy a sólo nákladní automobily. Pak by analogické striktní rozčlenění vozového parku na dvě disjunktní množiny své opodstatnění mělo.

Práci doporučuji k obhajobě. U obhajoby nechť se autor zaměří na následující:

(1) Pohovořte o zákazech jízdy vozidel přepravujících nebezpečné věci přes MOSTY (zmiňujete je na str. 20 a dále např. na str. 33, 39 a 41). Z čeho tyto zákazy vyplývají, resp. kdo je stanovuje? Ve kterém ustanovení řeší Dohoda ADR zákaz jízdy přes mosty?

(2) Jak Dohoda ADR kategorizuje TUNELY podle omezení jejich průjezdu?

(3) Na str. 25 nahoře autor uvádí "přezkoušení z vyhlášky". O jaké "přezkoušení" a o jakou "vyhlášku" se podle autora má jednat?

(4) Ze vzorce na str. 49 vyplývá, že autor paušálně uvažuje 13 hodinovou pracovní směnu. Nekoliduje takový plán s Nařízením č. 561/2006? Co toto Nařízení stanovuje v oblasti denní doby řízení, denní doby odpočinku a týdenní pracovní doby řidiče? Co autorovi říká pojem "plovoucí den"?

Práci klasifikuji stupněm: Dobře (3)

V Praze dne 31.5.2014 .

.....
Ing. B. E. Rathouský, Ph.D.

Katedra logistiky

VŠE v Praze