

POSUDEK VEDOUcíHO BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Název práce: Stresové situace z pohledu řidiče v mezinárodní kamionové dopravě

Autor práce: Tomáš Budík

1. Práce odpovídá zadanému tématu a osnově	4	(max. 5)
2. Autor uplatnil znalosti nabyté studiem na DFJP	4	(max. 5)
3. Autor správně citoval vhodnou odbornou literaturu	3	(max. 5)
4. Naplnění cíle práce	7	(max. 10)
5. Autor postupoval při zpracování iniciativně a samostatně	8	(max. 10)
6. Jazyková úroveň práce (sloh, gramatika)	5	(max. 10)
7. Formální úroveň práce (úprava, přehlednost)	7	(max. 10)
8. Při zpracovávání práce autor dodržoval předepsané termíny	9	(max. 10)
9. Autor využíval konzultací a řádně zapracoval připomínky vedoucího práce	12	(max. 15)
10. Celková odborná úroveň práce	13	(max. 20)

Celkový počet bodů: 72 (max. 100)

Práci k obhajobě doporučuji a hodnotím ji známkou: velmi dobře

V Pardubicích 1.6.2015

Ing. Dalibor Gottwald
vedoucí práce

Případný komentář k výše uvedenému hodnocení:

Předložená bakalářská práce (BP) Tomáše Budíka řeší velmi aktuální téma, které svým vymezením zcela jistě spadá do oblasti dopravy. Autor práce v rámci jejího zpracování získal díky spolupráci s erudovanými odborníky - prostřednictvím analýzy jejich zkušeností s výkonem práce řidiče profesionála v mezinárodní kamionové dopravě, včetně dalších odborníků, kteří se danou problematikou zabývají (školitelé, majitelé příslušných firem), potřebný základ k tomu, aby mohla být sepsána BP řešící aktuální výzvy spojené s výkonem práce řidiče profesionála, a to ve vazbě na stresové situace.

BP je logicky členěna do tří základních kapitol, které svým rozsahem odpovídají tématu práce. S přihlédnutím k situaci, že autor v rámci provedeného empirického výzkumů získal data pro popsání současné situace mezi řidiči profesionály ve vztahu k řešenému tématu, lze právě analytickou část BP považovat za stěžejní. K zajištění naplnění cíle BP: „*Cílem práce je analyzovat, komparovat zjištěné skutečnosti z dotazníkového šetření a následně zpracovat návrh projektu na předcházení, snížení či odstranění stresových problémů, vznikajících vykonáváním pracovní činnosti, ...*“ (s. 9), bylo nutné teoreticky vymezit řešenou problematiku, což se T. Budíkovi podařilo -

teoretická část práce vychází z dostatečného počtu relevantních zdrojů, které se danou problematikou zabývají. Následná analytická část, která je naprosto krucální ve vztahu k řešenému tématu, byla zpracována prostřednictvím dotazníkového šetření, jehož metodika je bezchybně popsána v samotné BP. Zde bych rád vyjádřil ocenění, že se autor práce neomezil jen na jednu z možných forem distribuce dotazníků, ale využil hned několik cest k tomu, aby maximalizoval procento návratnosti vyplněných dotazníků. Za přínosnou považuji také snahu o komparaci výsledků jednotlivých otázek dotazníkového šetření (mezi jednotlivými oblastmi dotazování) ve snaze naleznout oblasti, které by mohly být označeny za stěžejní s cílem eliminovat stresové situace v rámci výkonu řidiče profesionála. Nicméně však v této snaze nebyl autor zcela neomylný – např. ve vztahu k tvrzení (s. 29), že hlavním důvodem v setrvání výkonu práce řidiče profesionála je, i přes nespokojenost s nákladním vozem a jeho kabinovým uspořádáním, velká oddanost svému zaměstnavateli – v této části však není žádný jasný odkaz zdroj, který by potvrdil relevanci tohoto tvrzení. Další skutečnost, na kterou autor v rámci analytické části zcela jasně neupozorňuje, je porovnání výstupů demonstrováných na obr. 10, respektive obr. 34. Oba výstupy více méně odpovídají na otázku týkající se vnímání stresu při výkonu profese s tím, že výstup na obr. 10 demonstruje, že 47 % respondentů se nestresuje, výstup na obr. 16 však dokládá, že výkon práce řidiče profesionála považuje 68 % respondentů za stresující. Z textu práce je zřejmé, že výstupy neřeší vnímání stresu řidiči v rámci stejné kategorie otázek, nicméně se autor práce mohl blíže k danému výsledku šetření v této souvislosti vyjádřit.

Závěr analytické části shrnuje výstupy, kterých bylo dosaženo, a autorovi posloužily k vymezení oblastí pro samotnou třetí návrhovou část BP. Návrhy, které T. Budík definuje, lze považovat za relevantní ve vztahu k provedené analýze. Autor správně upozorňuje na nutnost etablování řešené problematiky do osnov teoretické výuky, ať už v rámci výuky řidičů profesionálů (pravidelná školení) či neprofesionálů (možný budoucích řidičů profesionálů). Definované návrhy lze považovat za proveditelné (v obecné rovině jejich aplikace) s tím, že v některých případech by však pro jejich lepší vymahatelnost bylo nutné pozměnit stávající legislativní úpravu.

Z hlediska formálních požadavků se v práci vyskytuje několik nedostatků, např. používání osobní formy (s. 12) „*Nicméně je dobré zdůraznit, že bez ní, bychom měli nedostatek podnětů...*“. Některé části práce obsahují přímé citace i v místech, kde to nepůsobí vhodně, např. (s. 20) podkapitola 1.10.6. Obecně k této části práce – celá kapitola 1.10 řešící legislativní úpravu mohla být zpracována bez využití třetí úrovně číslování, a to vzhledem k délce textu těchto podkapitol. V práci se také vyskytují překlepy např. (s. 25) „*Více než 50 % respondentů tvoří věková skupina od 31-50 let...*“. Dále věta na str. 26 postrádá logiku: „*Odpověď na otázku, proč peníze u českých řidičů dnes stojí na druhém místě, se nachází např. na internetové stránce iDnes.cz. Článek popisuje to, že němečtí dopravci nabízejí za stejnou práci vyšší ohodnocení, a to až o 10 000 Kč. Důvodem je tedy nedostatečné finanční ohodnocení.*“ V seznamu literatury považuji za vhodné použít i číslování zdrojů. Uvedené nedostatky mohou snížit celkovou odbornou úroveň práce, nicméně nejsou vzhledem k celkovému rozsahu práce natolik závažné, aby hrály zásadní význam v rámci celkového hodnocení BP.

Závěrem konstatuji, že T. Budík ve své BP zpracoval velmi zajímavé téma, které je v současných tržních podmínkách vysoce aktuální. I přes uvedené výtky v hodnocení se domnívám, že BP splňuje podmínky na kvalifikační práce daného typu. Práce je zpracována logicky a její v úvodu definovaný cíl se autorovi podařilo naplnit.

V rámci obhajoby prosím, aby se autor vyjádřil k následujícím komentářům:

1. Na základě čeho je možné tvrdit, že hlavním důvodem v setrvání výkonu práce řidiče profesionála je (i přes nespokojenost s nákladním vozem a jeho kabinovým uspořádáním) velká oddanost svému zaměstnavateli?
2. Z jakého důvodu byla do seznamu na obr. 10 (s. 30) zařazena možnost odpovědi „Dám si kafe a cigaretu“, respektive „Večer si dám pivo“? Lze tyto strategie zařadit i do skupiny „pozitivní strategie předcházení stresovým situacím“?
3. Budou závěry Vaší BP poskytnuty např. osobám zodpovědným za školení řidičů, dopravcům atp.? Domníváte se, že by v určité podobě mohl být některý z Vašich návrhů v předcházení, respektive eliminaci stresových situací uveden do praxe (cca v horizontu dvou let)?

Poznámky:

100 - 91 bodů = výborně
90 - 81 bodů = výborně minus
80 - 71 bodů = velmi dobře

70 - 61 bodů = velmi dobře minus
60 - 51 bodů = dobře
50 - 0 bodů = nevyhověl