

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Financování vozového parku ve společnosti provozující nákladní silniční dopravu
Autor práce: Ivana Bundilová
Oponent (titul, jméno, příjmení, pracovní pozice, organizace): Ing. Martin Trpišovský, systémový specialista, České dráhy, a.s.

Hodnocení práce

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

Studentka představuje poměrně úzký okruh metod, které následně zahrnuje do metodiky, jejíž sestavení je cílem práce. Metody jsou zvoleny vhodně. Studentka teoretickou část práce zpracovala s využitím širokého okruhu zdrojů.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Studentka naplnila cíl práce, kterým bylo vytvoření metodiky pro výběr vhodného druhu financování vozového parku pro podnik provozující nákladní silniční dopravu. Navržená metodika je poměrně obecná a lze ji vhodně modulovat pro potřeby různých společností. Studentkou zpracovaná aplikace metodiky na modelovou situaci v posuzované společnosti je poměrně povrchní, na této úrovni je však metodika dostačující.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce je v souladu s požadavky kladenými na diplomovou práci. V seznamu literatury chybí zdroj „Kusové akcie, 2015“, na který se autorka práce odkazuje na straně 21 diplomové práce.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Text práce je místy chaotický, obsahuje větší množství gramatických a stylistických nedostatků. Místy text obsahuje nepřesné informace, např. operativní/operační leasing, statické/statistické metody. Kapitola 3 obsahuje větší množství teorie, která by měla být obsažena v první kapitole.

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

Připomínky a dotazy k práci:

V obecné rovině je navržená metodika sestavena správně, její aplikace by však měla být zpřesněna tak, aby postihovala více aspektů rozhodovacího procesu, zároveň by měla být věnována pozornost volbě vhodných kritérií k hodnocení.

Obecné dotazy k dané problematice:


1. Umožňuje metodika anticipaci dopadu střednědobých hospodářských cyklů do hospodaření společnosti v průběhu hodnoceného období?
2. Věříte, že by daná metodika s menšími úpravami mohla být užita i jako podpůrný nástroj pro rozhodnutí o výběru vhodného druhu financování investic do jiných statků než nákladních automobilů?
3. V podkapitole 4.4.12 na straně 71 provádíte hodnocení investice do nákupu tahače Mercedes-Benz. K jejímu vyhodnocení užíváte pouze jednoduché statické metody (v práci nesprávně označované jako „statistické“). Považujete takové hodnocení investice, byť pouze tříleté, za dostatečné, nebylo by vhodnější kalkulovat s faktorem času a diskontní mírou?

Po přečtení práce mám na studentku následující dotazy ohledně nejasností v práci:

1. V podkapitole 2.2 na straně 35 uvádíte „...proto od roku 2012 disponuje společnost pouze značkami vozidel Renault a Mercedes, s kterými měla dlouholetou zkušenost“. Tato informace je v rozporu s grafem na obrázku 3 a textem na straně 36 „...se (společnost) rozhodla koupit deset vozidel značky MAN v roce 2016 na vyzkoušení.“ Můžete tento rozpor vysvětlit?
2. V podkapitole 2.3 na straně 37 uvádíte, že „...(společnost) od začátku své působnosti klade velký důraz na ekologii, a proto nakupuje pouze nová vozidla, která splňují nejpřísnější ekologické požadavky“, následně ob odstavce píšete „I když společnost klade velký důraz na ekologii, je jediným měřítkem při rozhodování o způsobu financování při koupi vozidel jeho pořizovací cena a následně výše měsíční splátky.“ Můžete vysvětlit rozpor?
3. Můžete okomentovat finanční analýzu zpracovanou v podkapitole 2.4 s ohledem na informaci, že společnost svůj vozový park pořizuje na leasing? Jak to finanční zdraví společnosti ovlivňuje?
4. Mezi rozhodovacími kritérii uvádíte velikost vozového parku, nemělo by toto kritérium být spíše kritériem samotného rozhodování o pořízení nového vozidla?
5. V tabulce 8 na straně 67 uvádíte porovnání sazeb mýtného u vozidel norem EURO 3 a EURO 6. Z jakého důvodu bylo zvoleno vozidlo normy EURO 3?
6. Proč v tabulkách 10 a 11 uvádíte rok zahájení odepisování vozidla v roce 2016, přestože nákup uvažujete v roce 2018 či později?
7. Přestože v podkapitole 4.4.8 na straně 68 při hodnocení daňových dopadů uvádíte u zrychleného způsobu odepisování pouze klady, v praktické ukázce aplikace metodiky v podkapitole 4.4.12 na straně 71 uvažujete pro zjednodušení pouze s rovnoměrným odepisováním. Proč tomu tak je?
8. V tabulkách 13 a 14 na stranách 69 a 70 při hodnocení konkrétní investice pro společnost CROSS SPEED uvádíte možné ceny havarijního pojištění. Neměly by se na společnost s takto širokým vozovým parkem vztahovat ceny s množstevní slevou?

Práci klasifikuji stupněm: D - velmi dobře minus

V Pardubicích dne 4.6.2018



.....
Martin Trpišovský