

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Inovace v provozu lůžkových a lehátkových vozů v rámci dálkové železniční dopravy v ČR
Autor práce: Bc. Jaroslav Cetkovský
Oponent: Ing. Aleš Kučera

Hodnocení práce:

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

Zpracovatel popisuje téma noční dopravy v širokých souvislostech, je patrné že o segmentu noční dopravy má přehled, avšak některé informace popisuje povrchně a důležité skutečnosti zapadnou v množství informací. Nepřesnosti a faktické chyby jsou způsobeny právě širokým záběrem problematiky (tarif, vývoj, popis vozů, ekonomika, výzkum).

Velmi cenný a dobře zpracovaný je výzkum kvality a spokojenosti cestujících (přepravní průzkum) na nočních spojích provozovaných ČD. Získaným údajům bych doporučil věnovat větší prostor pro analýzu a komentář výsledků (nyní uvedeny v kap. 2.2.6.) a následně návrh řešení pro odstranění negativních hodnocení.

Považuji ze strany autora nedostatečné nastudování a popis metodiky účtování mezinárodních sazeb KV (ujeté vozové kilometry) mezi železničními dopravci. Noční vlaky jsou provozovány v několika režimech, kde sazby KV hrají významnou roli na ekonomiku noční dopravy.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

V modelovém případě v kap. 4.3 autor uvažuje, že spoj Praha - Benátky bude fungovat v režimu plateb za ujeté vozové kilometry (KV). Jako pravděpodobnější s ohledem na obsazenost obdobných spojů se však zabývat modelem sezonního spoje Praha - Benátky, příp. zjistit ekonomiku spoje na komerční riziko dopravce v celé trase, nebo jeho části (Rakousko nebo Itálie). Významnou nákladovou položkou jsou náklady na provoz v zahraničí, v modelové studii neuvedeny.

Přepravní průzkum (kap. 2.2.6.) konstatuje zjištěnou situaci, ale nenavrhuje případná opatření, která by vedla ke zlepšení na základě zjištěných výsledků spokojenosti a hodnocení (ve vztahu přepravním směrům, obsazenosti, sezonosti, příp. použité řadě vozů). Provedený přepravní průzkum je velmi dobře zpracován, ale analýza a možná řešení k odstranění nedostatků chybí.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Autor správně popisuje legislativní rámce mezinárodní přepravě osob (kap. 1.2.3.)

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Široký záběr autora by vyžadoval přehlednější členění s důrazem na stěžejní témata práce, kterými je modelový případ a výzkum.

Mezi formální nepřesnosti patří i drobnosti typu dislokace vozů, které autor uvádí v kap. 2.2.2. (lůžkové a lehátkové vozy jsou dislokovány do DKV - dep kolejových vozidel - Praha a Plzeň, PJ Cheb, nikoliv pod domovské stanice Praha hl.n. nebo Praha ONJ, jak autor na straně 37 uvádí.

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

Připomínky a dotazy k práci:

V bodě 1.2.2 je nedostatečně popsána metodika výpočtu KV - sazeb za ujeté vozové kilometry v zahraničí (každý vůz má jiný koeficient podle typu - lůžko / lehátko / osobní vozy, ale i dle kvality - klimatizace / kotoučové brzdy). Dále chybí pohled na komerční a nekomerční provoz nočních vlaků. Sazba KV je kap. 4.3 použita, ale není pospána metodiky sazeb dle druhu vlaků a vozů.

V kapitole 2. Analýza vývoje provozu lůžkových a lehátkových vozů v dálkové dopravě v ČR chybí pro lepší pochopení vývoje (především v 90.letech) a změnám směrů dálkové dopravy souvislost s geopolitickým vývojem v Evropě (rozpad východních bloku, který postihl spoje v 90.letech / vznik EU, nové směry na západ a požadavky na vozidla / rozpad SNS a redukce spojů východ - západ / dělení ČSR a změna dopravních proudů / rozpad Jugoslávie a omezení proudu ČR - Balkán)

Samostatnou kapitolu by bylo vhodné věnovat sezonním spojům, neboť jejich problematikou se zabývají všichni železniční dopravci (z hlediska konkurenceschopnosti musí mít dopravce k dispozici pro cca 3 až 4 měsíce v roce kvalitní vozy, čímž se sezonní spoje ocitají z hlediska ekonomiky za hranici rentability). Na str 31. a 32 je několik nepřesností - autovozy do Rimini z Prahy nikdy nejezdily. Není mně též známo, že by ČD provozovaly sezonní spoje do Puly a Rijeky. Na str. 32 autor uvádí, že spoj Praha - Split v roce 2003 nebyl veden v jízdních řádech a služebních pomůckách. Toto sdělení je velmi povrchní a předpokládal bych, že se autor bude snažit tuto skutečnost ozřejmit - spoj byl totiž veden jako charterový, zvláštní vlak ČD Travel a byl veden na základě samostatného rozkazu.

V modelovém případě v kap. 4.3 autor uvažuje že spoj bude fungovat v režimu plateb za ujeté vozové kilometry (KV). Jako pravděpodobnější se však z hlediska provozu sezonního spoje Praha - Benátky dá uvažovat spoj na komeční riziko dopravce v celé trase, nebo části (Rakousko, Itálie).

Doporučil bych zmínit i otázku bezpečnosti nočních spojů, která je závažná.

Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře minus (2-)

V Praze dne 23.10.2014 .

