

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název práce:</b>	<b>Přeprava nebezpečného nákladu z ČR do USA (případová studie)</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>Eliška Karabellová</b>
<b>Typ práce:</b>	diplomová
<b>Fakulta/ústav:</b>	Masarykův ústav vyšších studií (MÚVS)
<b>Katedra/ústav:</b>	Institut ekonomických studií
<b>Oponent práce:</b>	Ing. Martin Lana
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	Logflex CZ s.r.o.

## II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

<b>Zadání</b>	<b>náročnější</b>
Náročnost zadání je v souladu s požadavky na úroveň diplomové práce.	

<b>Splnění zadání</b>	<b>splněno</b>
Vypracovaná práce plní zadání v plném rozsahu, v závěru jsou dobře zpracována zhodnocení a některá navrhovaná doporučení, se kterými by bylo možno dále pracovat.	

<b>Zvolený postup řešení</b>	<b>správný</b>
Zvolený postup řešení je zcela správný, u tohoto tématu samozřejmě také záleží, s kým byla tato případová studie u oslovené společnosti konzultována a jaké cesty, metody a subjekty tato společnost k řešení přepravního procesu využívá. Výstižně zde byl popsán celý přepravní proces i s jednotlivými úskalími a problémy, se kterými se musí oslovená společnost vypořádat.	

<b>Odborná úroveň</b>	<b>A - výborně</b>
Diplomová práce je zpracována na odborné úrovni, v první, teoretické části, jsou podrobně popsány jednotlivé náležitosti přepravního procesu včetně využití grafů a tabulek. Druhá, praktická část, je zpracována přehledně a logicky a jsou v ní popsány skutečné procesy, které při řešení dané problematiky připadají v úvahu a se kterými je potřeba při zpracovávání obchodních případů počítat. S některými popsávanými skutečnostmi (z hlediska oslovené společnosti) by se dalo polemizovat, ale to je spíše otázka pohledu a metod práce daného vývozce a na celkovou kvalitu zpracování diplomové práce toto žádný vliv nemá.	

<b>Formální a jazyková úroveň, rozsah práce</b>	<b>B - velmi dobře</b>
Formální a jazyková úroveň je v pořádku, škoda několika překlepů a chyby v druhé části práce. Některá vyjádření, která se ve spediční praxi běžně používají, např zboží „spadne“ do velkého celního řízení by bylo vhodnější v práci nahradit např výrazem „je zařazeno“ do velkého celního řízení. Podobně je tomu u slovního spojení „časový pres“ (lépe „časová tíseň“).	

<b>Výběr zdrojů, korektnost citací</b>	<b>A - výborně</b>
Autor využil celou řadu odborné literatury a dostupné materiály k této problematice. Přehled použité literatury k teoretické části je vyčerpávající. Je třeba upozornit také na to, že k druhé praktické stránce celého přepravního procesu neexistuje mnoho materiálu, se kterým by se dalo pracovat a v práci ho využít. Přesněji řečeno neexistuje prakticky žádný, a i proto hodnotím tuto část práce na výbornou.	

#### **Další komentáře a hodnocení**

Diplomová práce byla zpracována velice pěkně, celý přepravní proces byl komplexně a přesně popsán a závěry, které z práce zpracovatel vyvodil lze pouze pochválit. Ze zpracování celé problematiky je vidět, že se student zajímal o praktickou stránku konkrétních přepravních procesů, předpokládám nejen v oslovené společnosti.

Zajímavé by jistě bylo tuto problematiku zpracovat i z pohledu spediční firmy nebo rejdaře, kde by bylo možno zkoumat další podrobnosti přepravního procesu z jiného pohledu, který zůstává oslovené společnosti samozřejmě skrytý, ale to nebylo předmětem této práce.

Z hlediska oponenta práce bych si dovolil polemizovat s některými popsány zjištěními a skutečnostmi, které se v práci objevily na straně oslovené společnosti, zvláště pak její odpovědnost za některé problémy, které by v průběhu přepravy mohly nastat a za které nenese žádnou zodpovědnost, ale měly by jít v konečném důsledku k její tíži (nestihnutí termínu nalodění, rejdař bere zpět schválení přepravy, nové značení kontejnerů na cestě atd.). I zde by mělo (až na některé výjimky vyplývající ze zvyklostí v mezinárodní námořní přepravě) platit, že vícenáklady nese ten, kdo je skutečně zavinil nebo je za ně zodpovědný.

Na závěr uvedu ještě jednu zajímavost, která mne v práci zaujala, a to sice metodu kontroly těsnosti kontejneru proti vlhkosti před nakládkou u výrobce. I díky těmto příkladům z praxe je práce oživena praktickou skutečností a je svým způsobem originální.

### **III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE**

Předložená diplomová práce splňuje všechny požadované aspekty, je logicky uspořádána a její závěry vycházejí z pečlivého prostudování a prozkoumání celého přepravního procesu s ohledem na jeho jednotlivé účastníky. K práci nemám z hlediska studenta žádné výhrady a doporučuji ji k obhajobě.

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **A - výborně**.

#### **Otázky do diskuze:**

1. Jaký byste viděla rozdíl ve zpracování přepravního požadavku, kdyby bylo třeba do zámoří zaslat menší zásilku, která zabere pouze část přepravní jednotky (kontejneru)?
2. Jak byste se postavila k otázce případně vzniklých vícenákladů a odpovědnosti z toho plynoucí u jednotlivých zúčastněných subjektů (dodavatel/objednatel, spediční firma, dopravce, rejdař, případně celní úřad..) v průběhu přepravy?
3. V kapitole 17.3.1 bod 9 uvádíte, že za přistavení nevyhovujícího kontejneru nemůže ani odesílatel, ani spediční firma. Kdo je tedy za přistavení kontejneru zodpovědný?

Datum: 22.5.2023

Podpis: Ing. Martin Lana v.r.