POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Problematika přepravy surovin využívaných v potravinářském průmyslu

Autorka diplomové práce: **Bc. Nela MARŠÁLKOVÁ**

Oponent diplomové práce: **Ing. Jan TICHÝ, Ph.D.**

Diplomantka sepsala rozsáhlou práci, jejímž cílem je cílem vyhodnocení výhodnosti přepravy hnědého uhlí na konkrétní relaci z Tušimic do Opatovic nad Labem. V dalším textu bohužel nedostatečně vysvětluje, jak je hnědé uhlí využíváno v potravinářském průmyslu.

V úvodních pasážích práce je uvedena historie přepravy uhlí v ČR a jsou popsány dopravní prostředky, kterými je tato doprava uskutečňována. Poněkud nelogicky a bez užší vazby na cíl práce je v další pasáži rozebírána produkce uhlí v celosvětovém kontextu, stejně tak jako jsou zbytečně uváděny krátké odstavce o letecké a námořní dopravě. Nic z toho nemá žádný vliv na praktickou stránku diplomové práce.

Studentka pro vybranou relaci vhodně porovnává cenu přepravy vztaženou na 1t zboží, přičemž kromě jednomodální dopravy uvažuje i kombinaci vodní se silniční resp. železniční dopravou. Z hlediska rozdílnosti technologií jednotlivých dopravních módů správně uvádí přepočet i na jednotku přepravního výkonu nákladní přepravy, kterou je 1 tkm.

V kapitole o silniční dopravě je uvedeno, že nabídkové ceny jsou uvedeny s DPH, ale u nabídek železničních dopravců a rejdařů taková informace chybí. Musíme tedy doufat, že studentka porovnává relevantní hodnoty (v ideálním případě hodnoty bez DPH).

Jako dílčí závěry práce lze považovat obrázek č. 26, ve kterém porovnává přepravné za 1 tunu zboží a obrázek č. 32, ve kterém porovnává přepravné za 1tkm. Tyto grafy (obrázky) bohužel nejsou doplněny tabulkami, které by se hodily pro multikriteriální hodnocení uvažovaných variant. To by umožnilo vyhodnotit jednotlivé varianty komplexněji, tj. s ohledem na další zmíněné parametry - celkovou dobu přepravy, přepravní výkony, externí náklady, množství emisí, spotřeba energií, bezpečnost a spolehlivost dodávky. Takto sepsaná práce opravdu navádí hodnotitele posuzovat pouze ceny za přepravu, aniž by umožnila lepší srovnání jednotlivých variant při zohlednění mnoha dalších aspektů.

Zarazilo mě, že jsem v práci nenarazil na to, že by byla řešena poptávka odběratele, tj. požadované množství zboží v čase a studentka se zaměřila pouze na hodnocení výhodnosti přepravy bez úzké vazby na potřeby objednatele. Z práce tedy nevyplývá, jestli bude poptávka uspokojena a jaké negativní dopady (např. na skladování uhlí, zatížení dopravní infrastruktury) bude ta která varianta mít. Nemluvě o tom, že není řešeno, zda je uvažovaná přeprava dostatečná. Předpokládám, že ano, ale v práci to zmíněno není.

V kapitole č. 7 je zmíněno, že je žádoucí rozvíjet vnitrozemskou vodní dopravu, ale na uvažované relaci bylo ukázáno, že pro cenu přepravy 1t zboží je jakákoliv úprava vodních cest na dané trase prakticky zbytečná, tudíž je tato pasáž v DP zavádějící.

Dále bych měl mnohé výhrady ke grafům, které vytváří podstatnou část práce. Jde o tyto dotazy, nejasnosti, připomínky:

1. *Neměl by být popis křivek v grafu č.19 obrácený?*
2. *Co je smyslem grafu č. 21, v němž jsou porovnány náklady silničních dopravců?*
3. *Čím je v grafu č.24 způsoben zlom lineární křivky, když je v textu konstatováno, že je vývoj lineární a nejsou uvedeny žádné další parametry, které tento zlom způsobují?*
4. *Obdobný zvláštní zlom je též např. v grafu č.19, ale tam si ho vysvětluji tím, že vypočtenými body nebyla proložena polynomická křivka.*
5. *Sladit nadpisy a celé záhlaví tabulek č. 14 a 15, z nichž není zcela jasné, kterých druhů dopravy se týká.*
6. *Graf č. 26 mi přijde zavádějící, neboť evokuje dramatické snížení ceny za přepravu splavněním dalšího úseku Labe, ale pokles ceny je jen 2 Kč / t, tj. 0,5%. Stejně tak graf č. 28.*
7. *Co je smyslem grafu č.29? Obdobně i graf č. 30. Je přece jasné, že když je jedním druhem dopravy přeprava 1t zboží o něco málo dražší, jaký bude průběh takového grafu.*
8. *Zvláštní název grafu č. 32: Srovnání všech druhů dopravy přepravy nákladu za 1 tkm. Lepší by bylo „… při přepravě nákladu".*
9. *V grafu č. 35 jsou uvedeny doby přepravy zboží 4 variant. Jsou uvažovány i časy na přeložení zboží?*
10. *Pro doplnění grafu č. 38 by se hodilo v textu zmínit, kolik silničních dopravních prostředků by dopravce potřeboval k tomu, aby zajistil přepravu požadovaného objemu uhlí. Toto je zmíněno až o několik stran dále (1 loď = 22 železničních vagónů anebo 42 kamionů.*
11. *V práci mně chybí tabulka, ve které by byly srovnány ceny za přepravu 1t zboží jednotlivými druhy dopravy a stejně tak tabulka s údaji o době přepravy resp. množství dopravních prostředků, které by byly odvozeny od poptávky odběratele uhlí.*
12. *Šla by tabulka č.27 zmenšit, aby nebyla nešťastně přes 2 stránky?*

atd.

DP též bohužel obsahuje mnoho zevšeobecňujících tvrzení, která nejsou podložena žádnými fakty, např.:

1. Co myslí autorka větou: „Ještě nedávno u nás byla přeprava z makroekonomického hlediska chápána jako „nutné zlo", kdy je za nejlepší přepravu považována žádná přeprava."? (str. 10)

2. Jak mám rozumět větě: „Finanční stránka dopravy byla totiž do značné míry potlačena, důležité byly hlavně ukazatele přepravních výkonů."? (str. 10)

3. O jaké podklady se opírá tvrzení, že „Převis nabídky nad poptávkou má za následek dlouhodobou stagnaci silničního přepravného, a to i při růstu vlastních nákladů dopravců."? (str. 12)

4. Jak došla autorka k tvrzení, že „V posledních letech avšak její (železniční sítě) využití značně kleslo."? (str. 14) Podle údajů v Ročence dopravy MD objem přepraveného zboží na železnici stoupl ze 76 tis. t v roce 2009 na 97 tis. t v roce 2015 (tj. o 27,6%).

5. Na základě jakých faktů autorka konstatuje, že „České dráhy, a.s. (ČD) a její dceřiná společnost ČD Cargo, a.s., také dlouhodobě trpí nedostatkem financí, ale mnohdy nízkou efektivitou jejich využívání.“? (str. 14) Provedla studentka finanční analýzu nebo má údaje o využití dopravních prostředků?

6. Co myslí autorka větou: „Významným nedostatkem ČD, resp. ČD Cargo, je také struktura a stav vozového parku.“? (str. 14) Vzhledem k výše zmíněnému nárůstu objemu přepraveného zboží je poklesu počtu nákladních vozů z celkových cca 35 tis. v roce 2009 na cca 32 tis. v roce 2015, bych spíše než strukturu parku a stav (myšleno nejspíš průměrné stáří a kvalita) očekával diskusi nad jeho rozsahem.

7. Proč autorka zařazuje kapitolu 3.3 Letecká doprava? Obsahem je kapitola krátká, nevýznamná a na uvedené trase zřejmě ani možná.

8. Autorka (na str. 17) uvádí: „Vodní doprava v ČR je značně omezena především délkou splavných úseků řek pro nákladní dopravu.“ Mám za to, že zásadním problémem je zejména doba splavnosti splavných úseků, ne? Toto však myslím v práci není uvedeno.

9. Nerozumím konstatování, že hlavním rozhodovacím kritériem je cena, na další parametry se již tolik ohled nebere, jde třeba o rychlost, bezpečnost nebo časovou jistotu dodání… (str. 61)

10. Proč uvádí autorka na str. 61 obecnou větu „…pro vzdálenosti do 150 km je určena spíše doprava silniční…“, když je právě cílem její práce pro vybranou relaci vhodný druh dopravy určit?

atd.

I přes uvedené výhrady jde o práci, která de facto v tabulce č. 19 shrnuje hlavní, byť nekomplexní, závěry a vyhodnocení dalších zjištěných faktů je logické a odpovídá vypočteným zjištěním.

Navrhuji proto známku **C - dobře**.

V Praze dne 10.6.2016

Klasifikační stupnice

Klas. stupeň ECTS	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**
Číselná klasifikace	1	1,5	2	2,5	3	4