

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Analýza přepravy dřeva v logistickém procesu
Jméno autora:	Iva Maslikiewiczová
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav logistiky a managementu dopravy
Oponent práce:	Ing. Michal Komeščík
Pracoviště oponenta práce:	GR ČD Cargo, a. s., Odbor plánování kapacit O 14

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
Náročnost zadání odpovídá úrovni bakalářské práce, rozsah práce 35 stran. Jde o aktuální problematiku v období zvýšené poptávky po přepravě dřeva, zejména kalamitního.	

Splnění zadání	nesplněno
Práce obsahuje jednotlivé kapitoly, dle zásad pro vypracování, opticky odpovídá zadanému rozsahu. V použitých zdrojích není uvedena publikace Přepravní, zasilatelské a logistické služby, dle seznamu odborné literatury uvedeného v zadání. Práce je nerovnoměrně vyvážená, převyšuje počet stran analýzy oproti vlastnímu řešení, avšak podkapitoly v řešící části jsou také analytické (25 str. analýza, 4 str. samostatné řešení, 1 str. zhodnocení). Příčinou nevyváženosti je nedostatečná analýza, založená na popisu, chybí analýza možností silniční a železniční dopravy, ekonomické zhodnocení jednotlivých druhů dopravy a zejména pak objemy zátěžových proudů nebo nakládky, potenciál přeprav do budoucna. Autorka věnovala větší pozornost logistice přepravy dřeva od těžby po odvozní místa a možné přepravní prostředky. Cíl práce není splněn.	

Zvolený postup řešení	nesprávný
Vzhledem k nedostatečnosti analytické části nejsou navržená řešení v praxi realizovatelná. Autorka v práci hledá důvody, proč navržená řešení nelze realizovat, není hledán způsob, jak by ho bylo možno dosáhnout. Například v úvodu kapitoly 4.1 Silniční doprava ... „V této části kapitoly jsou uvedeny důvody proč nelze“..., Železniční doprava ...“ V této části kapitoly jsou uvedeny důvody proč nelze“... „V této oblasti to bohužel není možné.“ Řešením práce je využití sdílené dopravy, kterou nelze využít pro přepravu zboží s povahou hromadného substrátu. Výsledky a řešení práce jsou pouze obecného charakteru.	

Odborná úroveň	E - dostatečně
V práci chybí využití odborných pojmů (př. vagon > železniční vůz). Odborně jsou zpracovány pouze kapitoly týkající se lesnictví, znalost dopravní problematiky je nízká. Dostupné poklady nejsou dostatečně využity. Vzhledem k převaze analytické části, která je nedostačující, je pak vlastní řešení práce bohužel minimální a neúplné. Autorka chybně rozlišuje pojmy provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy a správce staničních budov. Hodnoty grafu 1 a grafu 2 neodpovídají, u grafu 2 je chybný popis objemu přepravy dřeva, správně dle součtu z grafu 1, nebo grafu 2 je celkový objem v roce 2015: 46 925 m ³ . V kapitole 3.2.1 Sezónnost - chybí porovnání nerovnoměrnosti těžby dřeva. Obrázek 21 nemá žádnou vypovídací hodnotu, chybí jednotky vzdálenosti. Autorka nerozeznává základní principy cenotvorby v dopravě, viz. kapitola 3.2.3. V kapitole 3.2.3 autorka nevyužila možnosti sběru cenových nabídek od jiných silničních dopravců, cenová nabídka ČD Cargo	

je také nedostatečná. Shromážděné ceny za přepravu nelze jednoznačně porovnat.

Kapitola 4.1 nepatří do úrovně vlastního řešení, je analýzou.

V kapitole 4.1 jsou uvedeny problémy při větším zapojení silniční dopravy, přičemž železniční doprava má kapacitní rezervy, to nekoresponduje se závěrem práce a volným textem v práci. Dílčí tvrzení v práci si významně odporují.

Podobně v kapitole 4.2 je vítán rozvoj přepravy velkého objemu dřeva po železnici a na jiném místě je odvoz uceleného vlaku z oblasti Broumovska nemožný.

Kapitola 4.3 je analytická, splývá s kapitolou 2.2.

V kapitole 4.3, délka koleje není pro nakládku rozhodující, navíc není definováno, o které koleje jde. Pro nakládku se především užívají všeobecně nakládkové a vykládkové koleje (VNVK), nebo smluvní místa, kde je rozhodující užitečná délka koleje.

Kapitola 4.5 Dostatek železničních vozů se opakuje z analytické části kapitoly 2.4.1, nedostatek železničních vozů byl již v textu popsán.

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

E - dostatečně

Text práce není sjednocený, např. bude popsán – popisuje – popíše – je věnována popisu, apod.

V práci jsou drobné překlepy a pravopisné chyby.

Na koncích řádků textů se nachází nepřipustné spojky a jednoslabičná slova, stejně tak zkratky, které mají být zalomené na nový řádek.

Řada slovních spojení a skladby vět neodpovídají odbornosti absolventské práce.

Nedostatečná kvalita použitých fotografií.

V práci není sjednocen pojem dřevo, dříví, dřevní hmota, doporučuji uvést na začátku dle harmonizované nomenklatury zboží, o jakou komoditu se jedná, případně označit dřevní kulatina, dále je „dřevo“.

Na straně 12 Lesní hospodářské celky uvést (LHC), nebo dále LHC, a následně použít zkratku v textu.

Str. 12: „Tyto hodnoty jsou z roku 2012, tudíž se dnes mohou lišit, ale data současné doby nejsou k dispozici.“ Doporučení: „Poslední dostupná data z roku 2012 jsou uvedeny v tabulce 1.“

V kapitole 2.2 splývá pojem odvozní místa určená k soustředování kulatiny a železniční stanice, případně nákladíště určená k nakládce dřeva do železničních vozů. Kapitola 2.2 tak má nesprávné pojmenování.

Graf 3 a graf 4 rozsahově rozšiřuje objem práce, jejich uvedení zvlášť není nezbytné, stačí pouze prezentace hodnot v grafu 5.

Rozsah práce je nedostačující, z důvodu převahy analýzy i v části vlastního řešení, analytická část je opticky rozšířena duplicitními grafy, množstvím obrázků a neúplnými stránkami.

Výběr zdrojů, korektnost citací

E - dostatečně

Autorka nedostatečně využila dostupná data a možnosti získání informací.

Chybné citace na straně 26, obrázek 16 a 17, obrázky neodpovídají použitým zdrojům, obrázek železničních modelů v práci je nevhodný.

Další komentáře a hodnocení

Jak v úvodu, tak i v závěru práce se nachází popis kapitol této bakalářské práce, autorka uvádí splnění cílu práce jako reálné řešení, které je ekonomicky výhodné, avšak v práci není ekonomická výhodnost nijak porovnána, posouzena.

V kapitole 1.2 Infrastruktura v oblasti chybí kapacitní porovnání vytížení silniční a železniční sítě, analýza vedení infrastruktury, tj. vzhledem hlavním místům nakládky a těžby. V železniční dopravě zcela chybí nastudování normativů tratí.

V kapitole 1.4 a 1.5 se opakuje popis pohybu dřeva od těžební činnosti po expedici k zákazníkovi.

V kapitolách týkající se popisu dopravních prostředků silniční a železniční dopravy chybí porovnání možnosti ložení (m³ a tunách).

Na str. 24 je chybně číslován Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů, nikoliv zákon č. 250/2014 Sb., kterým je Zákon o změně zákonů souvisejících s přijetím zákona o státní službě.

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **E - dostatečně**.

Hodnocení práce stupněm E vychází z výše uvedených nedostatků.

Otázky:

- 1) Definujte pojmy provozovatel dráhy a provozovatel drážní dopravy a to i ve vztahu k organizacím SŽDC, s. o.; ČD, a. s. a ČD Cargo, a. s.?
- 2) Jmenujte jaké má možnosti železniční nákladní dopravce při nedostatku vozů dané kategorie, vyjma jejich nákupu?
- 3) Jmenujte hlavní relace kam je přeprava dřevní kulatiny ze stanic nakládky v oblasti Broumovsko realizována?
- 4) Jaký je stávající průměrný denní objem přepravy vzhledem k její sezónnosti a jaký je případný potenciál v budoucnu?
- 5) Vznikají vícenáklady v souvislosti s překládkou při realizaci přepravy po železnici, pokud ano jaké jsou?
- 6) Bylo by možné pro nakládku využít nákladiště Teplice nad Metují město?
- 7) Jaká může být maximální délka silniční jízdní soupravy a jakým způsobem musí být označen náklad přesahující ložnou plochu, např. oplenového přívěsu?
- 8) Definujte, z jakých položek se skládá celkové dovozní za přepravu dřeva při využití silniční dopravy (od místa těžby k zákazníkovi), a z jakých hlavních položek se skládá dovozní za přepravu dřeva po železnici (ze stanice odesílací do stanice určení)?
- 9) Vysvětlete tvrzení: "Cena by mohla být pozitivně ovlivněna konkurencí na železnici. Ale soukromá dopravní společnost na Broumovsku žádná není. Provoz zabezpečuje ČD Cargo, a. s. Ani výhledově o této variantě nemůžeme uvažovat. Tratě na Broumovsku nejsou tak vytíženy, aby se provozování další společnosti finančně vyplatilo."?
- 10) Definujte pojem „sdílená doprava“ a popište její praktické využití v nákladní dopravě při přepravě hromadných substrátů (vlastní realizace, odpovědnost za zásilku, vyúčtování dovozného)?
- 11) Kdo by měl být správcem databáze využitelné pro sdílenou dopravu, vysvětlete návrh jejího fungování, jakým způsobem by to vedlo k zatraktivnění železniční dopravy?
- 12) Jak by měl být poplatek za využití železniční dopravní cesty upraven a kdo jej reguluje?
- 13) Jmenujte důvod, proč není možné vypravit z oblasti Broumovska ucelený vlak (20 vozů)?
- 14) Kolik je dle Vašeho názoru potřeba pravidelných obsluh manipulačními vlaky v oblasti Broumovsko, aby byla zvýšena atraktivita železniční dopravy a jakým způsobem by tyto obsluhy měli být variabilní?
- 15) Jmenujte, jak a v čem může být jakýkoliv jiný železniční dopravce pružnější, oproti dopravci ČD Cargo?
- 16) Jmenujte, jakým způsobem by se měli promítnout případné investiční infrastrukturní akce např. při úpravě nakládkových míst do ceny za přepravu?
- 17) Jmenujte kdo je správcem pozemní komunikace, tudíž odpovědným za údržbu přístupové komunikace k žst. Teplice nad Metují.
- 18) Jakými způsoby chcete zvýšit podíl železniční dopravy oproti dopravě silniční?
- 19) Jakými způsoby chcete zvýšit podíl železniční dopravy, když je v závěru práce uvedeno využití sdílené dopravy s větším zapojením silniční dopravy?
- 20) Jmenujte obecně známý bod zvratu (přepravní vzdálenost), od které je výhodnější použití železniční dopravy oproti dopravě silniční?

Datum: 9.1.2017

Podpis:

