

## HODNOCENÍ OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce	František Ševeček
Studijní program	Aplikovaná logistika
Forma studia	prezenční
Akademický rok	2023/2024
Téma práce	Možnosti modernizace vozového parku ve firmě Odpady-Třídění-Recyklace a.s.
Autor posudku	Doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.

	Kritéria hodnocení	Váha	Hodnocení
1	Formulace cílů práce a použité metody	0,10	C
2	Úroveň teoretické části práce	0,30	C
3	Úroveň analyticko-empirické části práce	0,20	E
4	Výstavba textu a jeho logická provázanost, kvalitativní a kvantitativní parametry práce	0,13	C
5	Splnění cílů práce a relevance závěrů	0,15	E
6	Jazyková úroveň práce	0,05	C
7	Formální náležitosti práce (včetně citací a užití šablony)	0,07	C
	<b>Návrh hodnocení dle váženého průměru</b>	<b>1,00</b>	<b>D (2,35)</b>

Práce si dala za cíl předložit doporučení pro modernizaci vozidel ve společnosti zabývající se svozem odpadu. Již v úvodní části autor uvádí poněkud zavádějící tvrzení: „Hlavním z důvodů je to, že nákladní auta jsou předurčena pro dlouhé trasy a např. tahače na elektřinu nemají takový dojezd a jejich dobíjení trvá poměrně dlouhou dobu, pro dopravce je tedy jejich zdoluhavé dobíjení poměrně velké plýtvání časem.“ Z tohoto tvrzení bohužel vyplývá, že se autor neorientuje v problematice silniční nákladní dopravy a v nových trendech, kdy bylo v reálném provozu prokázáno, že BET obostojí ve srovnání s diesellovými vozidly, mj. výzkum, jehož jsem se nedávno zúčastnil s kolegy z Fraunhofer ISI, rovněž prokázal, že provoz BET na evropské silniční síti je zcela reálný. Autor dále v úvodu tvrdí, že: „Na druhou stranu jsou ale moderní diesellové motory velmi sofistikované, vybavené např. filtry pevných částic, které zachytávají velké množství škodlivin.“ Toto ve skutečnosti není pravda, protože metodika měření emisí v ČR jednoduše není schopna zachytit např. velmi malé prachové částice PM2.5, které vznikají právě v důsledku instalace filtrů pevných částic, a které jsou spolu s ostatními produkty spalování prokazatelně rakovinotvorné. Diesellové automobily, ať už osobní či užitkové, s filtrem pevných částic či bez něj, tak zásadním způsobem přispívají k tvorbě zdraví ohrožujícímu prostředí. Na str. 19 zase autor uvádí: „Nákupní cena nového bateriového nákladního vozu může dosahovat až trojnásobku ceny nového nákladního vozidla na fosilní paliva. Tudíž se jejich provoz v současnosti příliš ekonomicky nevyplácí.“ Toto je opět zavádějící tvrzení, protože nezohledňuje náklady na provoz takového vozidla navíc s ohledem na klesající cenu BEV/BET v čase. V praktické části práce autor mezi rozhodovací kritéria zahrnul i barvu vozidla, což je dle mého názoru

zcela zbytné kritérium, neboť toto lze jistě specifikovat při objednání vozidla. Namísto toho se měl autor zaměřit na poctivější představení vhodných vozidel, kdy užívá slovního popisu, který opomíjí některé vlastnosti vozidel, např. dojezd BE vozidla dle WLTP a odhad reálného dojezdu, kdy se později na str. 52 pouze dozvíme, že dojezd v zimě klesá na 70 km. Jedná se sice pouze o bakalářskou práci, nicméně s ohledem na zvolené téma, je třeba říci, že vhodnost výběru vozidla se odvíjí rovněž např. od denních nájezdů, umístění a vlastností obsluhované oblasti, servisu vozidel a pochopitelně i nákladů na PHM. Uvedená analýza nic z toho nezohledňuje a zůstává tak značně povrchní.

#### **Otázky k obhajobě:**

1. V kapitole 8 uvádíte u jednotlivých vozidel i jejich orientační cenu. Není však uveden žádný zdroj, odkud jste tuto cenu získal. Mohl byste tedy tyto zdroje uvést? U firemních nákupů rovněž není zvykem uvádět cenu s DPH.

**V Uherském Hradišti dne 07.05.2024**

**Podpis:**

Hodnocení odpovídá stupnici ECTS:

A = 1,00-1,24    B = 1,25-1,50    C = 1,51-2,00    D = 2,01-2,50    E = 2,51-3,00    F = 3,01-...