

Oponentský posudek disertační práce

Autor: Ing. Simona Činčalová

Téma: Řízení společenské odpovědnosti v dopravních podnicích

Školitel: doc. Ing. et Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

Oponent: doc. PhDr. Dana Linhartová, CSc.

Předložená disertační práce je orientována na aktuální odbornou problematiku, tj. řízení společenské odpovědnosti, která si jistě v českých podmínkách zaslouží oprávněnou pozornost, neboť tato jí doposud nebyla, zejména v odborných studiích, v dostatečné míře věnována. Předpokládám tedy, že její výstupy mohou nejen dopravním podnikům pomoci v její implementaci do jejich každodenních aktivit.

Struktura disertační práce je logická, obsahuje, kromě Seznamu obrázků, tabulek a zkratk, Úvodu, Závěru, Seznamu použité literatury, Přehledu vlastních publikací autorky a Příloh, celkem 8 základních kapitol.

Kapitola 1 – ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU V OBLASTI ZKOUMANÉ PROBLEMATIKY je koncipována v 9 podkapitolách a je věnována objasnění základních odborných pojmů sledované problematiky. Je zpracována s využitím četných (137) odborných zdrojů, ale ne všechny jsou v textu nejen této kapitoly vyznačeny. Současně upozorňuji na skutečnost, že na některých místech, např. na s. 9 je špatně uveden rok publikování sdělení autora (Turban a Greeting, 1998; Carroll, 1998) nebo je v textu uveden autor, který není uveden v Seznamu použité literatury, např. na s. 9 (Mura, 2011), na s. 27 Maux a Saout (2004) nebo True (2016). Dále je na s. 13 špatně vyznačen odborný zdroj (Erlédy, 1990). Autorka preferuje nepřímé citace a z odborných zdrojů nejvíce využívá zdroj Kunz (2012). Nejsem si jistá, zda příklady CSR aktivit na s. 16 v Tabulce 2 jsou vždy, vzhledem k zařazení do jednotlivých pilířů, uvedeny správně a mezi metody hodnocení CSR, uvedené na s. 21, patří Global Reporting Initiative. V této souvislosti se nabízí otázka, zda podkapitola 1.6 je věnována *metodám* hodnocení CSR nebo *metodice* hodnocení CSR (porovnej s Tabulkou 4).

Obsah Kapitoly 2 – ODVĚTVÍ DOPRAVA A SKLADOVÁNÍ je teoreticky zaměřen především na analýzu podniků z odvětví Doprava a skladování, ale v následných částech disertační práce není tato s ohledem na sledovaný podnik nikterak dále využita.

Pokládám za velmi vhodné, že autorka v Kapitole 3 – CSR V PRAXI DOPRAVNÍCH PODNIKŮ popisuje výzkum, který byl uskutečněn v listopadu 2017 a jeho závěry vytvořily obecný rámec jí následně sledované problematiky. Označuje jej jako *empirický*, ale v Metodologickém schématu disertační práce na s. 54 je označován jako *primární* výzkum v dopravních podnicích. Upozorňuji také na skutečnost, že postrádám vymezení cíle uskutečněného výzkumu a zejména jím doložená získaná primární data. Poukazují také na rozpor

v autorkou uvedených datech (viz s. 38 – v textu uvedeno: 21 zkoumaných podniků (75 % dotazovaných) koncept CSR využívá, v Obrázku 7 je ale uvedeno 80 %). Autorka v této části své disertační práce prokazuje svoji schopnost využívat statistické metody ke zpracování výzkumem získaných dat.

Jednou ze stěžejních kapitol disertační práce se jeví Kapitola 4 – DEFINICE CÍLŮ, STANOVENÍ VÝZKUMNÝCH OTÁZEK A METOD ZPRACOVÁNÍ DISERTAČNÍ PRÁCE, která obsahuje 2 podkapitoly. Autorka v ní stanovuje jak hlavní cíl, tak i 5 dílčích cílů, které ale také nazývá jako *kroky*. *Výzkumné otázky* jsou netradičně vázány pouze k teoretické části disertační práce (viz Kapitola 1), obtížně by mohly k jejich zodpovězení přispět též výsledky výzkumného šetření, popsaného v rámci podkapitoly 6.2 (VÝZKUM VE SPOLEČNOSTI MD LOGISTIKA). Podkapitola 4.2 je koncipována spíše jako studijní text, což v rámci disertačních prací není opodstatněné. Současně podotýkám, že autorka všechny uvedené metody zpracování své disertační práce při její tvorbě nevyužila. Metodologické schéma disertační práce (viz s. 54) považuji za zdařilé.

Název Kapitoly 5 – NÁVRH CSR AKTIVIT A VYMEZENÍ JEDNOTLIVÝCH PILÍŘŮ je uveden špatně, ale její obsah je vcelku výstižný. Pouze připomínám, že jednotlivé indikátory uvedených pilířů CSR na s. 55 ne vždy korespondují s navrženými aktivitami CSR.

Kapitola 6 – CSR VE SPOLEČNOSTI MD LOGISTIKA je rozčleněna na 4 hlavní podkapitoly. Jak autorka na s. 57 uvádí: „*Účelem je doplnit společensky odpovědné aktivity, které již byly zjištěny rešerší odborné literatury.*“ Z uvedené formulace otázek řízeného rozhovoru pro skladníky (5 osob) a řidiče (20 osob), viz Příloha C a D, však spíše vyplývá, že se autorka v nich pouze zabývá problémy daných skupin pracovníků a jejich názory na akce, které jejich dopravní podnik pořádá. Z obsahového schématu rozhovoru pro THP pracovníky (16 osob) a management, viz Příloha E, vyplývá, že rozhovor s touto skupinou pracovníků byl zaměřen především na oblast benefitů, které dopravní podnik svým zaměstnancům nabízí. Šetření se také zúčastnila 1 projektová manažerka dopravního podniku, ale schéma řízeného rozhovoru s ní není v Přílohách disertační práce uvedeno. Doložení získaných primárních dat a metod jejich vyhodnocení autorkou práce by jistě přispělo k vyšší kvalitě této kapitoly disertační práce. Obávám se proto, že zodpovězení výzkumných otázek (viz podkapitola 6.4) nemohlo být realizováno též na základě výsledků řízených rozhovorů ve společnosti MD logistika. Není zřejmé, kdy a jak byla autorkou uskutečněna v praxi *metoda pozorování*, již autorka uvádí na s. 58.

V klíčové Kapitole 7 – VÝSLEDKY DISERTAČNÍ PRÁCE, jež obsahuje 3 podkapitoly, autorka předkládá vlastní model společenské odpovědnosti podniku, metodický postup implementace CSR podniku pomocí cyklu PDCA a ověření navrženého modelu společenské odpovědnosti konkrétního zvoleného podniku. Připomínám, že autorčin model společenské odpovědnosti podniku (viz Obrázek 16, s. 74) nezahrnuje *etický pilíř*, i když tento není opomenut v Tabulce 13 na s. 79-81 (Návrh CSR aktivit pro Akční plán CSR). Proč tomu tak je? Nutno podotknout, že výše zmiňovanou Tabulku 13 považuji obsahově za zdařile koncipovanou. Také podotýkám, že v Obrázku 17 je špatně očíslováno pořadí základních 4 fází cyklu PDCA a ověření modelu společenské odpovědnosti

zvoleného podniku za obtížně dokazatelné, neboť je zřejmě postaveno převážně na sděleních projektové manažerky daného podniku. Neuskutečnění jednoho z kroků metodického postupu implementace konceptu společenské odpovědnosti vybraného dopravního podniku, tj. *analýzy současného stavu*, považuji pro ověření navrženého modelu za zásadní.

Kapitola 8 – PŘÍNOSY DISERTAČNÍ PRÁCE A DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ VÝZKUM jsou formulovány spíše obecně. V čem autorka konkrétně spatřuje největší přínos své disertační práce není zcela zřejmé.

Některé nepřesnosti lze najít též v SEZNAMU POUŽITÉ LITERATURY (uvádění časopiseckých zdrojů, nejednotnost v uvádění celkového počtu stran publikací, některá špatně uvedená čísla ISBN).

Shrnutí:

I přes uvedené kriticko-přátelské připomínky, předpokládám, že autorka vynaložila své úsilí k vytvoření kvalitní disertační práce. Prokázala svoji schopnost vcelku zdařile nakládat s mnohými odbornými prameny, koncipovat jak teoretické, tak i praktické části svého odborného pojednání, realizovat empirický výzkum a formulovat jeho závěry. Prokázala tedy, že dokáže splnit stěžejní požadavky kladené na vytvoření vysokoškolské práce výše uvedeného typu.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem **doporučuji** disertační práci Ing. Simony Činčalové k obhajobě a po jejím úspěšném průběhu navrhuji udělit jí vědeckou hodnost Ph.D..

Otázky a úkoly do diskuse:

1. Zdůvodněte, proč jste v Tabulce 2 na s. 16 zařadila aktivitu *Vztahy mezi zákazníky a dodavateli* do *Ekonomické oblasti*?
2. Jak byly zjištěny *nejčastější překážky* při zavádění konceptu CSR, které jsou uvedeny na s. 20?
3. Vysvětlete, v čem spočívá podstata metody *Global Reporting Initiative*, kterou jste na s. 21 zařadila mezi exaktní metody hodnocení společenské odpovědnosti firem.
4. Uveďte, které konkrétní *indikátory* ekonomického a environmentálního pilíře se vážou k uvedeným CSR aktivitám (viz s. 55).
5. V jakých souvislostech, kdy a jak konkrétně byla v disertační práci použita metoda *pozorování*?
6. Jaký zásadní rozdíl je mezi Obrázkem 4 a Obrázkem 17?
7. Proč v Obrázku 16 (Model společenské odpovědnosti podniku) není vyznačen též *Etický pilíř*?
8. Co autorka pokládá za největší *přínos* své disertační práce?

Brno, 31. 8. 2018


doc. PhDr. Dana Linhartová, CSc.

Oponentský posudek k disertační práci

Řízení společenské odpovědnosti v dopravních podnicích

Autor: Ing. Simona Činčalová

Školitel: doc. Ing. et Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

Oponentka: doc. PhDr. Martina Rašticová, Ph.D.

Téma disertační práce se zaměřuje na problematiku společenské odpovědnosti v dopravních podnicích, což je jasně vymezená oblast, které doposud v české literatuře nebyla věnována patřičná pozornost. Výzkum v této oblasti považuji za aktuální a výsledky si nepochybně zaslouží publicitu v odborných i popularizačních periodících.

Předložená práce má tradiční strukturu, je tvořena osmi kapitolami obsahovými: (1) *Analýza současného stavu v oblasti zkoumané problematiky*, (2) *Odvětví doprava a skladování*, (3) *CSR v praxi dopravních podniků – empirický výzkum*, (4) *Definice cílů, stanovení výzkumných otázek a metod zpracování disertační práce*, (5) *Návrh CSR aktivit a vymezení jednotlivých pilířů*, (6) *CSR ve společnosti MD logistika*, (7) *Výsledky disertační práce*, (8) *Přínosy disertační práce* a dále úvodem, závěrem a kapitolami se seznamy použité literatury, seznamy obrázků, tabulek a přehledem zkratk. Práce obsahuje přehled vlastních publikací a přílohy. Rozsah obsahové části práce je 93 stran, což je standardní rozsah u vysokoškolských prací tohoto typu. Úctyhodný je počet použitých literárních zdrojů - 137, jejichž seznam je řazený abecedně. Citace v textu jsou korektní.

V úvodu mám komentář ohledně terminologie, která je v předložené práci nejednotná. Autorka píše o *společenské odpovědnosti v dopravních podnicích* (viz název práce), přičemž tento termín svévolně substituuje zkratkou CSR, v seznamu zkratk (str. 7) však tuto zkratku vysvětluje jako *společenská odpovědnost firem*, ještě před tím však v anotaci používá obrat *společenská odpovědnost v podniku*. Nejsm si jistá, zda je možno chápat termíny *společenská odpovědnost podniku*, *společenská odpovědnost v podniku* jako synonyma. Osobně to nedoporučuji, už vůbec ne na úrovni disertační práce. Dále v anotaci autorka uvádí, že *hlavním cílem* (opět poznámka, další cíle neuvádí, stačilo by tedy definovat *cíl*, nikoliv *hlavní cíl*) je vytvořit model pro vymezení a řízení aktivit CSR v podniku (zde obrat *společenská odpovědnost* zcela vypadl a je nahrazen zkratkou CSR). Také mě znepokojil výběr klíčových slov, kde autorka zmiňuje pouze *společenskou odpovědnost*, nikoliv *společenskou odpovědnost podniků*, ani *společenskou odpovědnost v podniku*, ani *společenskou odpovědnost firem*, ani CSR... Totéž v anglických key words, kde se objevuje *social responsibility*, nikoliv CSR atd. Je tedy někde pouze termín *společenská odpovědnost* definován, a jak se liší od CSR a dalších výše zmíněných termínů? A čemu se tedy věnuje disertační práce?



Dále považuji popis pilířů CSR, postupů implementace, metod hodnocení a měření CSR za přehledný a podrobný. V kapitole 2. *Odvětví Doprava a skladování* autorka naznačuje důležitost implementace CSR právě v tomto odvětví a zdůrazňuje především environmentální oblast.

Oceňuji, že před definicí cíle a stanovením výzkumných otázek provedla autorka empirickou sondu do problematiky CSR v dopravním odvětví. Prosim vysvětlete obrázek 10, str. 41 a jeho význam pro další analýzy. Doporučovala bych shrnout výsledky empirické sondy v závěru 3. kapitoly do tabulky, aby šetření a jeho výsledky byly přehlednější. Nicméně autorka také s ohledem na výsledky formuluje cíle disertační práce. Zaujal mě koláčový graf 13, str. 44. Z výsledků vyplývá, že 82% podniků nemá a ani nechce certifikaci CSR, plánuje ji pouze 7% dopravních podniků. Předpokládáte implementaci Vašeho modelu CSR i u jiných než těchto 7% podniků?

Pokud jde o kapitolu 4.2. *Metodika zpracování disertační práce*, osobně považuji takto zpracovanou kapitolu za zcela redundantní a nedomnívám se, že cílem popisu metodiky na úrovni disertační práce je přepisování učebnic statistiky a výzkumných metod. Domnívám se, že autorka velmi podceňuje odbornou úroveň čtenářů, když se uchyluje k vysvětlování termínů jako explanace, analýza, indukce, dedukce apod. Metodika disertační práce má obsahovat zdůvodnění výběru konkrétních metod a postup jejich aplikace, tak aby bylo dosaženo výzkumného cíle, nikoliv suplovat výklad výzkumných metod v pregraduálním stupni studia.

Oceňuji přehledné schéma na str. 54.

Primární výzkum je tedy postaven na celkem 41 polostrukturovaných rozhovorech s řidiči, pracovníky skladu a pracovníky THP a manažery jedné firmy: MD logistika. Můžeme tedy hovořit o kvalitativním přístupu. Je škoda, že pro analýzu tak velkého počtu zřejmě velmi podrobně připravených rozhovorů autorka nevyužila sofistikovaných analytických metod, existují softwary určené k analýze rozsáhlých textů a kvalitativních dat získaných rozhovory. Znáte některé? Autorka se v disertační práci uchyluje pouze k jakési reinterpetaci získaných dat, které stručně shrnuje.

Dále autorka provedla analýzu firemních dokumentů a materiálů. Na základě takto získaných dat autorka odpovídá na zkoumané otázky.

Cílem disertační práce však bylo vytvoření modelu společenské odpovědnosti podniku, který autorka představuje na straně 74 (obr. 16). Autorka propojuje 4 pilíře, které již dříve byly popsány jinými autory, např. Carrollem (1991) ad. (viz str. 17 v předložené práci). Jak se tedy liší model společenské odpovědnosti, který předkládáte od modelů, které byly vytvořeny a publikovány dříve? V čem je Váš přínos? V závěru zmiňujete, že jste ke čtyřem pilířům přidala dimenzi etickou, která prostupuje všemi pilíři, ta ale není ani v náznaku zmíněna právě v obr. 16 (str. 74).



Pro aplikaci modelu společenské odpovědnosti podniku autorka využívá rámec PDCA, v obr. 17 se však asi dopustila překlepu, když fázi plánování (P) označila jako 2. fázi a fázi zlepšování (A) jako 1. fázi.

Největším přínosem disertační práce je dle mého názoru detailně zpracovaný Akční plán CSR aktivit a pak též ověření navrženého modelu v dopravním podniku. Nejsem si však jistá, zda je možno ověřit navržený model, aniž by byla provedena analýza současného stavu.

Závěr:

Předložená disertační práce Ing. Simony Činčalové s názvem *Řízení společenské odpovědnosti v dopravních podnicích*, splňuje nároky, které jsou kladeny na vysokoškolské práce tohoto typu. Domnívám se, že autorka prokázala, že je schopna nastudovat a zpracovat rozsáhlý odborný materiál, připravit výzkumný projekt, zvolit výzkumnou metodiku, předložit výsledky a ty pak implementovat ve vybraném podniku.

Po úspěšné obhajobě **doporučuji**, aby **Ing. Simoně Činčalové** byl udělen vědecký titul *Doctor*, ve zkratce *Ph.D.*

Otázky k diskusi:

Otázky byly formulovány v textu výše:

- 1) Prosím o objasnění základní terminologie (viz výše). Jakému konceptu se tedy věnuje disertační práce?
- 2) Předpokládáte implementaci Vašeho modelu CSR i u jiných než 7% podniků, které plánují certifikaci CSR?
- 3) Prosím jasně a stručně popište výzkumné metody a odůvodněte jejich použití.
- 4) Znáte některé softwary pro analýzu kvalitativních dat?
- 5) Jak se liší model společenské odpovědnosti, který předkládáte, od modelů, které byly vytvořeny a publikovány dříve? V čem je Váš přínos?
- 6) Je možno ověřit navržený model, aniž by byla provedena analýza současného stavu?
- 7) Je možno využít modelu a postupů implementace CSR také v jiných dopravních podnicích?

V Brně, 28.8.2018

doc. PhDr. Martina Rašticová, Ph.D.



Posudek oponenta disertační práce

Autor práce: Ing. Simona Činčalová
Název práce: ŘÍZENÍ SPOLEČENSKÉ ODPOVĚDNOSTI V DOPRAVNÍCH PODNICÍCH
Vedoucí práce: doc. Ing. Et Ing. Renáta Myšková, PhD.
Oponent: *doc. Ing. Marcela Sokolová, Ph.D.*

Stanovení cíle, jeho aktuálnost a míra splnění

Disertační práce se věnuje využití konceptu společenské odpovědnosti (CSR) v podniku a vytvoření návrhu modelu zavedení tohoto konceptu v „dopravních podnicích“.

Hlavním cílem disertační práce je vytvořit model pro vymezení a řízení aktivit CSR v podniku působícím v odvětví Doprava a skladování, a tím podpořit jejich zavedení nebo zlepšení. Autorka ve své práci hledá odpověď na 3 výzkumné otázky:

- 1) Jaké jsou důvody implementace konceptu společenské odpovědnosti do podniku?
- 2) Která oblast společenské odpovědnosti je preferována před ostatními?
- 3) Sledují podniky přínosy a náklady spojené s konceptem společenské odpovědnosti?

K naplnění hlavního cíle a zodpovězení výše uvedených výzkumných otázek si autorka definovala 5 kroků či dílčích cílů.

Rivalita mezi firmami je v současné době stále vyšší. Firmy hledají cesty, jak získat nějakou konkurenční výhodu nad svými soupeři, jednou z možných směrů je implementace konceptu společenské odpovědnosti firem. Zodpovědné chování firmy vůči svému okolí s sebou přináší řadu přínosů, a to nejen pro firmu samotnou, ale i pro zaměstnance, zákazníky, občany, dodavatele, či veřejný sektor.

Lze konstatovat, téma práce je aktuální. Stanovený cíl práce byl naplněn.

Vhodnost použitých metod, metodologie

Předložená disertační práce má rozsah 86 stran, je vhodně doplněna tabulkami a obrázky (schémata) a skládá se kromě úvodu a závěru z osmi hlavních částí/kapitol. Při tvorbě práce autorka čerpala ze 137 zdrojů české i zahraniční literatury.

První část se věnuje analýze současného stavu řešené problematiky - společenské odpovědnosti firem. Na tuto část navazuje krátké představení odvětví Doprava a skladování, kde následně autorka provedla výzkum formou dotazníkového šetření, který zjistil úroveň společenské odpovědnosti u vybraných firem. Hlavní výsledky jsou uvedeny v třetí části. Další část je zaměřena na stanovení cílů a metodiky práce,



součástí je metodické schéma disertační práce, které přehledně prezentuje postup řešení práce. Poměrně zevrubně se autorka zabývá i použitými metodami. V páté kapitole jsou na základě odborné literatury identifikovány CSR aktivity a jejich měřítka, které autorka sestavila na konceptu čtyř pilířů CSR, a jsou nezbytné pro další řešení práce a tvorbu modelu. Struktura navržených CSR aktivit byla následně ověřena na vybrané firmě, konkrétně ve společnosti MD logistika. V sedmé stěžejní části práce je navržen model společenské odpovědnosti podniku pro dopravní podniky včetně postupu implementace. V poslední kapitole jsou shrnuty přínosy práce a navržena doporučení dalšího výzkumu.

Struktura a obsah jednotlivých kapitol práce je adekvátní v rámci řešení dané problematiky. K práci mám několik málo dílčích připomínek či námětů:

- dle mého názoru by bylo vhodnější z logického hlediska uvést kapitolu 4. Definice cílů, stanovení výzkumných otázek a metod zpracování disertační práce na začátek práce, protože součástí navrženého schématu práce jsou i dvě předsazené kapitoly;
- na straně 38 a následujících je pro vyhodnocení otázky týkající se motivů pro zavedení CSR použit poměrně „složitý“ aparát testování, není jasné, co autorku vedlo ke stanovení této hypotézy a hledání souvislostí mezi jednotlivými motivy zavedení CSR, dle mého názoru to nemá své opodstatnění a smysl, navíc do hodnocení nejsou zakomponovány všechny motivy z nabídky (vlastní neuvedené motivy a žádná motivace); na závěr autorka uvedla graf průměrů pro jednotlivé motivy (Obrázek 10), který má dle mého názoru nejlepší vypovídající schopnost a byl by pro vyhodnocení otázky dostačující;
- na straně 74 je uveden Obrázek 16, kde autorka prezentuje její model společenské odpovědnosti podniku, kde existují vzájemné vazby pouze mezi některými pilíři – chybí například mezi ekonomickým a sociálním pilířem; dle mého názoru by v tomto modelu měl být vzájemný vztah mezi všemi pilíři nebo by světlé šipky neměly být nikde a jejich vztah by byl přes CSR systém v podniku;
- dílčí připomínku bych měla k Obrázku 17: Metodický postup implementace CSR do podniku pomocí PDCA (str. 75), resp. k číslování fází, kdy např. fáze Plánování CSR je označena chybně jako druhá – došlo zde pravděpodobně pouze k posunutí číslování, čímž to nesedí s číslováním v textu a je to samozřejmě nelogický postup;
- z formálního hlediska je práce na velmi dobré úrovni, přesto se autorka nevyvarovala drobných nevýznamných chyb, např. v Seznamu tabulek vypadla tabulka č. 6.; str. 75 obrázek č. 17 před očíslovanými řádky jsou ještě odrážky apod.

Za hlavní přínos práce považuji navržený model společenské odpovědnosti podniku pro dopravní podniky včetně postupu implementace, čímž autorka naplnila i hlavní cíl práce.



Otázky pro autora při obhajobě práce

1. V kapitole 3 autorka deklaruje, že do výzkumu jsou zařazeny firmy s 50 a více zaměstnanci, ve výsledcích na straně 37 uvádí: „*Nejmenší podnik ve výzkumném vzorku měl 30 zaměstnanců ...*“. Nechtě autorka tuto nesrovnalost vysvětlí?
2. Dále ať se autorka vyjádří k připomínce 4 - Obrázek 16: Model společenské odpovědnosti podniku (str. 74).
3. Cílem práce je vytvořit model pro vymezení a řízení aktivit CSR v dopravním podniku. Vytvořený model ve své obecné rovině vypadá velmi univerzálně s možností aplikace i v jiných odvětvích. Bylo by možné tento model modifikovat i pro jiná odvětví? Kde by muselo dojít k největším úpravám?

Závěrečné stanovisko

Předložená disertační práce má nejen přínos vědecký, ale především aplikační pro praxi. Výše uvedené připomínky nemají zásadní vliv na kvalitu předložené práce. Přeložený výčet publikačních výstupů doktorandky je dostatečný a odpovídá požadavkům kladeným na studenty doktorandského studia.

Závěrem lze konstatovat, že autorka přichází se zajímavým nápadem jak rozšířit dosavadní stav poznání ve vybrané oblasti, svou prací prokázala schopnost orientovat se ve vědecké literatuře svého oboru, vysokou úroveň zvládnutí metodologie vědy a schopnost tvůrčím způsobem své znalosti aplikovat.

Práce splňuje požadavky kladené na tento typ prací, a proto DISERTAČNÍ PRÁCI DOPORUČUJI K OBHAJOBĚ a po jejím úspěšném vykonání doporučuji udělit Ing. Simoně Činčalové vědeckou hodnost Ph.D.

V Hradci Králové dne 30. 8. 2018

doc. Ing. Marcela Sokolová, Ph.D.
Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu