

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Pavelka** Jméno: **Libor** Osobní číslo: **484190**
Fakulta: **Fakulta biomedicínského inženýrství**
Studijní program: **Ochrana obyvatelstva**
Studijní obor: **Civilní nouzové plánování**
Název práce: **Připravenost Letiště Václava Havla Praha na teroristický útok**

II. HODNOCENÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

	Kritéria hodnocení práce	Počet bodů
1.	Splnění cíle a vhodnost struktury obsahu diplomové práce z hlediska zadaného tématu (splnění zadání). (0 - 30 bodů)*	10
2.	Teoretická úroveň a využití dostupné literatury v diplomové práci. (0 - 20 bodů)*	10
3.	Formální náležitosti a úprava obsahu diplomové práce (úroveň psaní, označení struktury textu, grafy, tabulky, citace v textu, seznam použité literatury apod.). (0 - 10 bodů)*	9
4.	Rozsah realizačních prací, aplikovaných vědomostí a znalostí, úroveň metodologického zpracování a závěrů práce. (0 - 40 bodů)*	15
5.	Celkový počet bodů	44

* Slovní hodnocení uveďte v komentáři.

III. NÁVRH OTÁZEK K OBHAJOBĚ

1. Jakým způsobem je na letišti Praha/Ruzyně kontrolován vstup do SRA, tj. jaká organizační a technologická opatření jsou využívána? Jaký je rozdíl oproti bezpečnostní kontrole před odletem?
2. Co znamená, že se letiště soustředí v rámci zabezpečení na kvantitu a ne na kvalitu?
3. Jakého dotačního titulu se může provozovatel letiště Praha/Ruzyně účastnit?

IV. CELKOVÉ HODNOCENÍ ÚROVNĚ VYPRACOVÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Hodnocení**:	A (výborně)	B (velmi dobře)	C (dobře)	D (uspokojivě)	E (dostatečně)	F (nedostatečně)
Počet bodů:	100 - 90	89 - 80	79 - 70	69 - 60	59 - 50	< 50
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X

** v případě hodnocení F (nedostatečně) uveďte podrobný komentář

Diplomovou práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm a doporučuji/nedoporučuji k obhajobě.

V. KOMENTÁŘ

Práce nejde do větší hloubky stran postupů a procesů nastavených na letišti Praha / Ruzyně. Ve věci technického vybavení je práce konkrétnější, ale neúplná. Oproti tomu práce detailně pojednává o historii letectví a to až do úrovně navigačních zařízení, která s tématem nemají mnoho společného. Čtenář se tedy dozví všeobecná doporučení a popis některých technologií. Paradoxně jsou pak při hodnocení vyslovena silná tvrzení, jako např.:

- letiště má k dispozici nedostatečný počet proškolených zaměstnanců
- letiště má nedostatečný počet kamer
- letiště má nedokonalý systém monitorovacího zařízení
- propouštění zaměstnanců letiště, které proběhlo v rámci reakce na útlum letectví při pandemii covid-19, se dotklo bezpečnosti na letišti
- systém monitorovacího zařízení a počet kamer CCTV je nedokonalý v důsledku neuskutečněných investic
- objekty letiště jsou v nočních hodinách nedostatečně zabezpečeny
- managementem letiště je upřednostňován rozvoj byznysu před lepším zabezpečením

Některá z těchto tvrzení se rozcházejí s jiným textem práce. Např. když je v kapitole 5.3.5 Komerový systém CCTV uvedeno, že byl tento systém posílen a inovován. Většina z tvrzení má pak pravděpodobně základ v dotazníkových odpovědích sedmi zaměstnanci letiště, kteří pracují na úrovni:

- úředníci reklamace zavazadel
- pracovník halové služby a nadměrných zavazadel
- zaměstnanci bezpečnostní kontroly

Domnívám se, že toto není dostatečný a reprezentativní výzkumný soubor. Ten by měl být rozšířen minimálně o adekvátní počet zaměstnanců na pozicích specialistů a manažerů, kteří se bezpečností letiště zabývají v širším kontextu, např. pracovníci organizačních jednotek bezpečnostní kontroly, ostražky, krizového řízení a strategie a bezpečnosti letiště. Zvláště, pokud jsou součástí otázek dotazy směřující na nejčastěji selhávající opatření a důvody proč se tak děje a jestli letiště v posledních letech zainvestovalo do vylepšení bezpečnostních pravidel a opatření. Autor také zcela pomíjí existenci pravidelných vnitropodnikových, národních i mezinárodních bezpečnostních auditů a vnitřní kontrolní mechanismy provozovatele letiště. Hodnocení stran investic pak není možné uvádět bez dat a faktů, která by je zdůvodnila. Zvláště pokud autor práce tvrdí, že provozovatel letiště neinvestuje do své bezpečnosti nebo dokonce, že ji zanedbává oproti maximalizaci zisku. Také chybí jakákoliv srovnání s jinými letišti. V samotné práci je pak uvedeno, že návrhy oslovených zaměstnanců představují ve valné většině jen kosmetické úpravy a vylepšení. Z textu tedy není zřejmé, jak autor k jednotlivým závěrům došel.

Metoda výzkumu je nestandardně pojatá. Dle autora bylo s dotazníkem pracováno formou řízeného rozhovoru, což je ale jiná výzkumná metoda. Forma odpovědí nelze ověřit, protože v práci není přílohou přepis dotazníků/rozhovorů ani alespoň nevyplněný dotazník s jednotlivými otázkami. Následná SWOT analýza pak nepracuje s podloženými závěry, viz výše. Její výstupy bych pak doporučil ohodnotit váhovými koeficienty a následně vyhodnotit.

V textu jsou uvedeny některé zastaralé informace, např. v kapitole 7.1 Optimalizace bezpečnostního systému letiště, podkapitole 7.1.3 Minimalizace neautorizované manipulace se zavazadly je uvedeno, že ti zaměstnanci, kteří se pohybují v tzv. citlivých zónách, by zároveň měli být prověřeni Národním bezpečnostním úřadem. Toto opatření se dlouhodobě uplatňuje s tím, že ověření nejdříve prováděl NBÚ a nyní jej zajišťuje Úřad civilního letectví. Takových míst je v textu více, domnívám se, že je to dáno citacemi malého počtu zdrojů uveřejněných před více jak pěti lety,

např. bakalářské práce z roku 2011. Letectví je ale dynamický obor, který se rychle vyvíjí. Zahraniční zdroje chybí úplně.

Také jsou v textu neúplné nebo nepravdivé informace, např. že za riziko spojené se zaměstnanci je možnost: "se nechat podplatit s vidinou peněz a pomoci s propašováním bomby či jiného zakázaného předmětu apod." Ze zahraničních zkušeností a znalostí ale vyplývá, že toto riziko je u kmenových zaměstnanců naopak nízké, ale hrozí, že k tomuto skutku dojde v důsledku vydírání zaměstnance přes únos rodinného příslušníka a pohrůžkou jeho likvidace. Argument, že je rizikové zaměstnávat větší množství cizích státních příslušníků zase pokulhává, pokud si uvědomíme, že v SRA zóně mohou pracovat pouze lidé řádně prověřeni. Takovýchto informací je v textu mnoho, např. návrh na získání financí dotacemi naznačuje, že autor nerozumí mechanismu jejich získávání a pokud autor práce ví o nějakém dotačním titulu ministerstva vnitra, ve kterém by společnost Letiště Praha, a.s. mohla účastnit, pak by jej měl uvést. Obdobná situace je u zmínění získání sponzorských darů. Autor vůbec nereflktuje postavení provozovatele letiště jako obchodní společnosti na trhu, hospodářskou soutěž, etický kodex Letiště Praha, a.s. a s tím spojenou firemní kulturu. Jako hrubou chybu považuji prohlášení, že složky IZS jsou BEK, OLE a PČR, kde BEK a OLE jsou organizační složky provozovatele letiště.

Některé kapitoly s tématem nesouvisí, např. 5.3.4 Biologická ochrana letiště.

Oproti výše uvedenému se pak jeví jako maličkost to, že je nesprávně uveden název letiště, kdy je jeho název Letiště Václava Havla Praha ve velké části textu zkrácen na Letiště Václava Havla.

Závěrem chci zmínit, že výše uvedená hodnocení, které nemají faktický základ, mohou poškodit dobré jméno Letiště Praha, a.s. což považuji za neetické.

Jméno a příjmení: Ing. Milan Mráz
Organizace: ČVUT v Praze, Fakulta biomedicínského inženýrství
Kontaktní adresa: Nám. Sítná 3105, 272 01 Kladno

Podpis:

Datum: