



Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Provoz a řízení letecké dopravy

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student: Bc. Jakub Jiříčka

Název: Měření výkonnosti v bezpečnosti provozovatelů "Business Aviation"

### Hodnocení závěrečné práce:

Práce není v rozporu s metodickým pokynem ČVUT ([link](#))  Je dodržen rozsah práce (min. 55 stran)

Zadání je splněno a každý bod zadání má jasný odraz ve zpracované práci

	Kritéria hodnocení diplomové práce	Body
1.	<b>Splnění zadání formálně i odborně. (0 – 30)</b> Hodnoceno je také splnění stanoveného cíle práce a celkové vypracování s ohledem na zadané téma. Excelentně splněné zadání může být ohodnoceno maximálním počtem bodů. V poměru rozsahu části v zadání, která není zcela vhodně či úplně zpracována, je hodnocení odpovídajícím způsobem sníženo.	30
2.	<b>Úroveň teoretické části a využití dostupné literatury. (0 – 30)</b> Posuzována je relevantnost teoretické části k zadání, rozsah rešerší a systematické uspořádání zjištěných poznatků. Převažuje-li doslovné převzetí textů, hodnocení je sníženo až o 15 bodů (za předpokladu dodržení autorských práv). Důvodem pro snížení celkového hodnocení je dále nedostatečný výběr teoretických poznatků, literatury a zdrojů.	30
3.	<b>Rozsah realizačních prací (SW, HW), aplikovaných vědomostí a znalostí, úroveň metodologického zpracování a závěrů práce. (0 – 30)</b> Celkem 30 bodů může být uděleno za velmi komplexní a bezchybnou práci vhodnou k publikování. Tento aspekt se posuzuje zejména z hlediska významu pro obohacení teoretických poznatků a má praktický význam. Obzvláště pozitivně je hodnoceno vytvoření modelu, SW produktu a též technická realizace, validovaný provozní postup nebo metodika. Za drobné metodologické nedostatky je hodnocení sníženo až o 5 bodů. Nekonzistentnost zpracování s teoretickými východiskami a nejasný či ne zcela odborný metodologický přístup vede ke snížení minimálně o 15 bodů. Další snížení hodnocení lze udělit za nedostatečnou diskusi k závěrům.	30
4.	<b>Formální náležitosti a úprava práce (úroveň psaní, označení struktury textu, grafy, tabulky, citace v textu, seznam použité literatury apod.). (0 – 10)</b> Hodnoceny jsou formální náležitosti z pohledu dodržení pravidel o psaní, atributů závěrečných prací, tj. formátování textu, struktury práce, seznamu použité literatury, vybavenosti bakalářské práce grafy a tabulkami, způsobu citování. Za nedodržení jednotlivých pravidel je sníženo maximální hodnocení o 2 body za každý nerespektovaný atribut. Rovněž za výskyt gramatických chyb, překlepů a nevhodné stylistiky a terminologie se snižuje hodnocení o 2–4 body. V práci by se měla objevovat pouze standardní odborná terminologie a to zejména v jazyce práce (je třeba hodnotit schopnost vyjadřovat se technickým jazykem – 2 body), grafy jsou tvořeny dle standardních zásad (2 body) a stejně jako tabulky jsou opatřeny legendou, vše je je v nich čitelné (2 body), jsou dodržena citační pravidla dle ISO690 a ISO690-2 (2 body).	8
5.	<b>Celkový počet bodů</b>	98

### Komentář:

Pokud potřebujete větší prostor pro posudek, přiložte Vámi vytvořený posudek k tomuto formuláři jako přílohu.

Téma diplomové práce se dotýká nejednoduché problematiky systémového přístupu k rozvoji SMS směrem k měření výkonnosti v bezpečnosti, a to v situaci, kdy celkový stav zavádění mnohdy základních elementů SMS v leteckých společnostech je celosvětově v neuspokojivém stavu.

Autor přistupuje k tomuto úkolu v ještě náročnější oblasti nepravidelného provozu Business Aviation a vhodným způsobem kombinuje teoretickou úvodní část s velmi dobře provedenou analýzou specifik tohoto druhu provozu. Z provedeného rozboru je zřejmé, že mu věnoval značné úsilí a zvolil vhodné metody praktického zkoumání reálného provozu ve společnostech provozujících Business Aviation.

V logicky správném členění práce dále autor podává rozbor a volbu metodiky vhodné k provedení detailní systémové analýzy provozu Business Aviation společnosti. Jak v úvodní, tak i v této části práce se opírá o přiměřenou škálu odborné literatury. Následující rozbor a na jeho základě vytvořený model FRAM podrobně mapují aspekty provozu Business Aviation společnosti. K rozboru je možné pouze poznamenat, že reálný provoz tohoto typu společnosti je ovlivněn výrazně vyšším počtem parametrů, což ovšem nijak nesnižuje hodnotu vytvořeného modelu.

Prezentace výsledků v další části práce obsahuje kvantitativní indikátory navržené na základě modelu a ověřené na datech za dvouleté období. Navržené kvalitativní indikátory a na základě nich provedené praktické ověření prostřednictvím osobních rozhovorů s posádkami doplňují celkový výstup práce.

Autor prokázal jak vysokou úroveň znalostí v oboru, tak schopnost analytického myšlení a vytváření relevantních závěrů. Jsem toho názoru, že navržené výstupy práce jsou v praxi použitelné.



### Celkové hodnocení úrovně vypracování:

	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
	X					

pozn.: prosím uveďte komentář odůvodňující hodnocení.

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

### Otázky k obhajobě:

- 1)  
Letová posádka je v provozu Business Aviation v přímém kontaktu s cestujícími. Zhodnoťte možné aspekty vlivu této skutečnosti na bezpečnost provozu.
- 2)  
Vyberte z vámi navržených kvantitativních indikátorů dva, které, bez ohledu na četnost výskytu jevu, podle vás mohou mít největší vliv na bezpečnost provozu a vysvětlíte proč.

Jméno a příjmení: Ing. Martin Orlita

Organizace: ABS Jets, a.s.

Podpis:

Datum: 09. 06. 2023