



Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Letecká doprava

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student: Jan Daněk

Název: Zpracování dat z bezpečnostních technologií pro kontrolu osob v letecké dopravě

Hodnocení závěrečné práce:

- Práce není v rozporu s metodickým pokynem ČVUT ([link](#)) Je dodržen rozsah práce (min. 35 stran)
 Zadání je splněno a každý bod zadání má jasný odraz ve zpracované práci

	Kritéria hodnocení bakalářské práce	Body
1.	Splnění zadání formálně i odborně. (0 – 30) 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.	Úroveň teoretické části a využití dostupné literatury. (0 – 30) 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.	25
3.	Rozsah realizačních prací (SW, HW), aplikovaných vědomostí a znalostí, úroveň metodologického zpracování a závěrů práce. (0 – 30) 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 východisky 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.	Formální náležitosti a úprava práce (úroveň psaní, označení struktury textu, grafy, tabulky, citace v textu, seznam použité literatury apod.). (0 – 10) 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.	Celkový počet bodů	93

Komentář:

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

Předložená bakalářská práce pojednává o zajímavém a velmi aktuálním tématu nejen na vybraném letišti. V úvodu práce byl stanoven cíl, tedy vytvořit platformu pro zpracování relevantních dat v rámci procesu bezpečnostní kontroly cestujících a kabinových zavazadel s následnou využitelností pro organizační jednotku "Bezpečnostní kontrola" společnosti Letiště Praha, a. s. Nutno hned v úvodu podotknout, že stanovený cíl byl splněn.

Samotná práce je rozdělena do 9 kapitol (včetně úvodu a závěru práce). Jednotlivé kapitoly jsou dle mého názoru kvalitně zpracovány a logicky na sebe navazují. Jak odborná, tak i jazyková stránka práce je na výborné úrovni. V rámci zpracování je evidentní, že se studentovi podařilo propojit poznatky získané studiem s vlastními zkušenostmi z praxe, což nepochybně značně přispělo ke kvalitě práce a zejména ke stanovení a naplnění jejího cíle.

Úvodní pasáže práce pojednávají o problematice ochrany mezinárodního civilního letectví všeobecně. Student v této části práce nejprve rozebírá významné dokonané či plánované protiprávní činy, na kterých je poukázán reaktivní vývoj legislativních požadavků a pravidel pro kontrolu cestujících a kabinových zavazadel (mimo jiné). Následující kapitola pak rozebírá mezinárodní a národní institucionální rámec AVSEC s návazným výčtem základních legislativních a předpisových dokumentů pro tuto oblast. V poslední pasáži teoretické práce je pak rozebrán samotný proces bezpečnostní kontroly cestujících a zavazadel. Tato kapitola je co do obsahu hodně vztážena na situaci na LKPR, což je pochopitelné vzhledem ke stanovenému cíli práce. Kapitola obsahuje základní průběh kontroly, využívané bezpečnostní vybavení a v úvodu také využívané koncepte stanovišť bezpečnostní kontroly z hlediska centralizace, respektive decentralizace, a také automatizace.

Zbýlé pasáže práce se pak již zabývají popisem tvorby, vývojem a využitím vytvořené platformy. Z mého pohledu bych rád vyzdvihl kvalitu a na první pohled zodpovědný přístup k vývoji takovéto platformy, která je od počátku cíleně tvořená na míru bezpečnostní kontroly Letiště Praha. Platforma evidentně umožňuje sběr a následnou analýzu důležitých dat z jednotlivých dílčích procesů bezpečnostní kontroly, grafická stránka a intuitivní uživatelské rozhraní je na skutečně profesionální úrovni. Na základě výstupů platformy lze skutečně řídit efektivitu jednotlivých procesů, a tím uspořit značné náklady.

Pokud bych měl být velmi kritický, tak bych vytýkal zejména záměny v uvedení názvů letiště a provozovatele letiště, tedy Letiště Praha vs. LKPR. Ve výčtu legislativních a předpisových dokumentů bych doporučoval uvést také Prováděcí vyhlášku (3.2.2) a Bezpečnostní program letiště (3.2.3). Obrázek č. 4 obsahující diagram není dle mého názoru zcela obsahově správný, zejména co do významnosti - letištní předpisy zde stojí nad MD a ÚCL. U některých informací není uvedený relevantní zdroj, např. na str. 33 je uvedeno, že manuální trať mají obecně nižší propustnost. Zdroj zde ale uveden není. Závěr: jedná se o velmi kvalitní práci, která nejen naplnila stanovený cíl, ale je skutečným přínosem pro danou oblast.

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.

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

Otázky k obhajobě:

1. Je v současné době plánován nějaký budoucí rozvoj či úpravy platformy?
2. Jaký je Váš názor na možné komerční využití platformy jako nabídky pro jiná letiště v EU?

Jméno a příjmení: Ing. Tomáš Děkan

Podpis:



Organizace: Letiště Praha, a. s.
Panevropská univerzita, fakulta VŠO

Datum: 28. 08. 2023