



Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor:

POSUDEK

Student:

Název:

Hodnocení závěrečné práce:

[\(link\)](#)

		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.	
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.	
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 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.	
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).	
5.	Celkový počet bodů	

Komentář:

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

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

pozn.: prosím uveďte komentář odůvodňující hodnocení.

práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm

Jméno a příjmení:

Podpis:

Organizace:

Datum:

Příloha k oponentnímu posudku na bakalářskou práci s názvem *Dopady Covid-19 na vývoj nákladní letecké dopravy na vybraných tratích*

Předložená bakalářská práce je svým rozsahem (96 stran) na první pohled obsáhlé dílo. Ovšem při bližším pohledu se ukazuje, že autor, problematiku práce naprosto nezvládl zpracovat. Nedostatečná je nejen teoretická, ale především praktická část závěrečné práce. Formální úprava celé práce je kapitolou sama o sobě.

Již v úvodu se autor uvádí velké množství faktických dat, která zřejmě vycházejí z podkladů organizace IATA, avšak citace zdroje těchto dat není zřejmá. Podkapitolu 1.2 autor věnuje dopravcům, věnujícím se nákladní letecké dopravě. Je však zarážející, že zde nezmiňuje ani FedEx ani UPS, jako největší zásilkové dopravce. V kontextu této podkapitoly je ještě více zarážející obsah podkapitoly 1.3, která se věnuje letadlům, využívaným v nákladní letecké dopravě. Autor opět vybírá velmi nesourodou kombinaci příkladů nákladních letadel, kde pouze jeden typ (B-747) je provozován výše zmíněnými dopravci. Možná již zde by nestálo od věci zaměřit se na rozdělení cargo dopravy a v závislosti na tom volit vhodnější příklady letadel. Obecně obsahová náplň obou zmíněných kapitol je na velmi nízké úrovni, a navíc v podkapitole 1.3 se vyskytují odstavce, které do této podkapitoly zjevně nepatří (str. 21). Taktéž následující podkapitola 1.4 je na nízké úrovni a autor by se v ní měl spíše zamyslet nad faktory, které vedou leteckého dopravce k přestavbě z cestovní verze na verzi nákladní. Spousta věcí je v podkapitole popsána velmi obecně nebo původně dobrá myšlenka není nakonec plně nebo správně interpretována. O značných mezerách studenta svědčí podkapitola 1.5, kde přibližuje ukazatele výkonnosti nákladní dopravy. CTK nejprve popisuje jako množství přepraveného nákladu na jeden kilometr, avšak vzápětí odhaluje výpočetní vzorec, kde překvapivě není podíl množství nákladu vůči počtu kilometrů, ale součin těchto dvou hodnot. To samé se opakuje při definici a popisu ACTK. Paradoxní je, že student se v podkapitole zabývá i popisem meziměsíčního srovnávání (MoM) a meziročního srovnávání (YoY), ale nakonec oba pojmy v praktické části používá nesprávně. Velmi zvláštní je způsob, jakým se autor vypořádal s kapitolou řešerše. Autor zde uvádí 3 odborné články. Avšak místo jejich analýzy a vyvození aktuálního stavu problematiky pouze přeložil vybrané pasáže z těchto článků. K citacím, které autoři ve svých člancích použili (citace je jiným stylem, než cituje student) přidal pouze čísla a zařadil do seznamu použité literatury. A navíc ještě ne všechny.

Kapitolou 3 začíná praktická část. Tato kapitola by měla obsahovat metodiku na jejímž základě bude autor zpracovávat statistická data a následně je vyhodnocovat. Bohužel nic takového kapitola neobsahuje. Je zde uveden jakýsi původní plán, který nakonec nebyl realizován. Následně student prezentuje výběr 15 tras, které bude zkoumat. Není zde však uvedeno na základě, jakých kritérií byla tato volba realizována. Tento klíč není možné vyčíst ani z následujících dat, která prezentuje v kapitole 4. Nadbytečná se jeví tabulka obsahující množství letecké nákladní dopravy v jednotlivých evropských zemích. Mnohem užitečnější by byla tabulka ukazující objemy přeprav na vybraných trasách, což by možná napomohlo pochopení jejich výběru. Student v metodice uvádí: "Na zvolených trasách bylo zváženo množství přepraveného nákladu a byly porovnány měsíce březen, duben a květen 2019 s týmiž měsíci v roce 2020. Stejně tak bylo porovnáno celkové množství leteckého nákladu za celý rok 2019 a 2022." Avšak následně v grafech jsou hodnoty od roku 2015 do roku 2022. Opět nadbytečná je podkapitola 3.1.1 popisující web Cargofacts. Nikde dále totiž není zřejmé, zda data z tohoto webu nějakým způsobem přispěla k řešení práce, či nikoliv.

Kapitola 4 obsahuje prezentaci výsledků. Jedná se však spíše o čtyřicetistránkový výčet grafů (pro každou trať 4 grafy, tedy 60 grafů), u kterých se čtenář nedozví nic o jejich skutečné vypovídací hodnotě. Popis každého grafu začíná stejnými dvěma větami: "Na tomto grafu je vidět, jak se od roku 2015 měnil počet přepravovaného leteckého nákladu v měsíci březen. Měří se náklad v tunách." (pozn.: bylo by podezřelé, kdyby se neměnil). Dále následuje popis průběhu křivky grafu bez zjevného zamyšlení nad tím, co tvar křivky skutečně způsobuje. Student stejně jako v konečné diskusi a závěru vyvozuje neopodstatněné a často i zavádějící vyjádření např.:

str. 45 Lze vyvodit, že pouze silné trasy během začátku pandemie byly ještě více vytěžované, a pak, když se svět přizpůsobil, se množství nákladu začalo vracet na předpandemickou úroveň a to znamená, že provoz nízko objemových tras byl na ústupu – s tímto tvrzením nelze souhlasit, protože například linka do Paříže patřila z prezentovaných dat k nejslabším, ale s postupem času objem přepraveného nákladu rostl.

Str. 46 Velmi důležitý detail, který stojí za to vzít v úvahu je, že téměř veškerý náklad na této trase přiletěl z Německa. To může být způsobeno skutečností, ... - student neuvádí zdroj, ze kterého by bylo jasné, že jedná o materiál z Německa (na základě čeho ví, že se nejedná o náklad přeložený?)

Str. 47 Tento fakt naznačuje, že Chorvatsku byla potřebná větší pomoc v této krizové situaci – z tabulky tento fakt nevyplývá. Z tabulek pouze vyplývá fakt, že Frankfurt je mnohem větší letiště, takže lze logicky předpokládat, že z něho bude realizován mnohem větší objem přepravy.

Str. 62 V roce 2021 a 2022 již vidíme snížení objemu, příčinou toho je válka na Ukrajině. Litva a Lotyšsko kvůli bezpečnosti začaly létat méně často – tvrzení o vlivu války bude zřejmě jen částečné, protože velmi významný pokles je vidět již v roce 2021, ale válka na Ukrajině začala až na konci února 2022.

Str.: 62 SF v letectví označuje "Special Freighter". Jedná se o označení pro standardní nákladní letoun, který je navržen a vyroben přímo jako nákladní verze bez cestujících – toto není pravda. Naopak B757 ve verzi SF jsou přestavěné letouny z cestovní na nákladní verzi.

Přiznávám, že některé neuvážené soudy mohou pramenit z nezkušenosti studenta.

Velkým problémem této kapitoly je však fakt, že u řady grafů se opakuje stejný text, který očividně k řadě příslušných grafů ani nepatří:

Na tomto grafu je vidět, jak se od roku 2015 měnil počet přepravovaného leteckého nákladu v měsíci květnu. Měří se náklad v tunách. Z tohoto grafu lze vidět, že v měsíci květnu 2020, kdy covid měl nejintenzivnější fázi, vidíme, že ve srovnání s březnem a dubnem za stejné období v covid-19 neměl žádný vliv na měsíc květen. Naopak, počet přepravovaného nákladu vzrostl o 3 % ve srovnání s rokem 2019. – v textu se opakuje 4x!!!! (str.: 49, 67, 70, 73)

Na tomto grafu je vidět, jak se od roku 2015 měnil počet přepravovaného leteckého nákladu v měsíci březnu. Měří se náklad v tunách. Z tohoto grafu lze vidět, že v měsíci březnu 2020, kdy covid měl nejintenzivnější fázi, se přeprava nákladu v porovnání s rokem 2019 snížila o 46 %. V roce 2021 jsme zaznamenali návrat na úroveň roku 2019 a další nárůst přepravy v roce 2022. – v textu se opakuje 6x!!!! (str.: 63, 64, 66, 67, 69, 70)

Toto opakování textu považuji za velký problém.

Dále je v kapitole spousta zbytečného textu (popis typů letadel, obecné a bezvýznamné popisy tras a jejich obsluhy, ...)

Na straně 53 chybí tabulka.

V kapitole Diskuse student chce zdůvodnit své hypotézy, ovšem nikde v předchozím textu si žádné hypotézy nestanovil. Opět v textu uvádí předčasné závěry, které nejsou nikterak podloženy. Student se dále v diskusi věnuje využití konkrétních typů letadel, což však zjevně nebylo způsobeno dopadem pandemie covidu, ale typem linky, který měl být obsluhován.

Formální stránka práce pokulhává především v samotném vyjadřování studenta. Často v textu práce opakuje stejná fakta a zařazuje spoustu textu, který je pro bakalářskou práci nepodstatný a nadbytečný. Práce obsahuje gramatické chyby a některé věty jsou v kontextu zbytku textu velmi překvapivé (např. na str. 16: Spolupráce mezi zúčastněnými stranami průmyslu podpořila odolnost a inovace v tváři bezprecedentních výzev)

Seznam zkratk není formátován a neobsahuje všechny zkratky vyskytující se v práci. Taktéž seznam použitých zdrojů postrádá řádnou formální úpravu.

Celkové hodnocení:

Celkově předloženou práci hodnotím velmi negativně. Student nedokázal využít potenciál, který mu zadané téma nabízelo. Teoretická část práce je zpracována velmi povrchně a chybí jí logická návaznost. Velmi nestandardní je realizace rešerše. Praktická část práce nemá definovanou metodiku řešení a vyhodnocení výsledků. Nelze jasně určit podle jakého klíče byly do sledovaného vzorku vybírány jednotlivé trasy. Analýza sledovaných dat se zúžila pouze na popis průběhu křivek grafu, popřípadě na popis procentuálních změn v jednotlivých obdobích. Naprosto zarážející je opakované použití několika odstavců bez skutečné vazby na popisované grafy. Student ze získaných dat nedokázal vyvodit relevantní závěry, podložené tvrdými daty. Jeho závěry se zúžily na pouhé domněnky, bez jednoznačných podložených dat. A nakonec i samotná formální úprava práce je na velmi nízké úrovni, kdy pokulhává v členění textu, správném citování použitých zdrojů, stylistice nebo dodržování pravidel gramatiky. Vzhledem k výše uvedeným faktům **nedoporučuji** předloženou bakalářskou práci k obhajobě.