



Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Provoz a řízení letecké dopravy

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student: Bc. Damir Kuchkarov

Název: Posouzení efektivnosti a udržitelnosti přestupů v letecké dopravě

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.	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.	26
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.	28
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).	4
5.	Celkový počet bodů	83

Komentář:

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

Diplomová práce na téma "Posouzení efektivnosti a udržitelnosti přestupů v letecké dopravě" je aktuální a relevantní vzhledem k rostoucímu zájmu o zlepšování provozních procedur a minimalizaci ekologického dopadu letecké dopavy. Autor se zaměřuje na analýzu současného stavu přestupů v hlavních evropských hubech a na identifikaci klíčových faktorů, které ovlivňují jejich efektivitu a udržitelnost. Zadáání hodnotím jako náročnější vzhledem k nutnosti sběru dat a vytvoření vlastní metodiky výpočtu.

V teoretické části se autor věnuje současným konceptům udržitelnosti letecké přepravy a klíčovým faktorům, které rozhodují o efektivitě přestupů v přestupových hubech. Autor vycházel z velkého množství relevantních zdrojů, které dodávají práci požadovanou odbornou úroveň.

V praktické části si dal autor velkou práci se sběrem dat a vytvořením vlastního modelu, který zohledňuje i udržitelnost ve formě vyprodukovaných CO2 oproti modelům, ze kterých vychází teoretická část. Z předložených výsledků a diskuze lze poznat, že autor nabyt znalosti k řešené problematice.

Kvalitu práce snižují formální a jazykové nedostatky. Po formální stránce si autor neohlídal spojky a jednopísmenné předložky na konci řádků. V některých případech není použita vhodná terminologie (letištní operátoři, operace leteckých společností, samopropojení...). Dále se v práci objevují gramatické chyby (široký spektrum, 3 HUBy nevyhověli...). Některé použité zkratky v textu nejsou vysvětlené v seznamu zkratek (např. ECAC).

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 B a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

1) V práci se objevují i tzv. self-connections např. na sekundárních letištích. Jaké jsou výhody a nevýhody tohoto typu transferu?

2) Na str. 28 píšete: "Příliš dlouhá MCT znamená, že letadla a cestující čekají na letištích déle než je nutné, což vede k vyšší spotřebě paliva na zemi a zvýšeným emisím CO2 během vzletu a přistání, což jsou fáze, kdy letadla spotřebují nejvíce paliva." Mohl byste vysvětlit, jaký vliv na spotřebu paliva na zemi má krátké nebo dlouhé MCT?

Jméno a příjmení: Ing. Toan Truong Quang

Organizace: Letiště Praha, a. s.

Podpis:



Datum: 03. 06. 2024