FAKULTA DOPRAVNÍ ČVUT V PRAZE

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta dopravní - Ústav letecké dopravy
Horská 3, 128 03, Praha 2
e-mail: hanakle1@fd.cvut.cz

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Letecká doprava

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Studenta: Tomáše Kříže

s názvem: Návrh optimálních náhradních cílových letišť ve vybraných světových aglomeracích

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.	25
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.	30
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.	20
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 standardníchzásad (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).	7
5.	**Celkový počet bodů**	82

Komentář:

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

Bakalářská práce zpracovává problematiku výběru náhradních letišť z pohledu leteckého provozovatele. V rámci teoretické části je představen rozdíl mezi nouzovým přistáním a odklonem letu a hlavní příčiny, které mohou odklon zapříčinit s uvedením konkrétních příkladů. Krátce jsou shrnuty také ekonomické a provozní dopady diverze letu. Metodologie vychází z existujícího výzkumu a zahrnuje kromě základních faktorů také komerční faktory, které mají za cíl ohodnotit dopady odklonu letu na leteckého provozovatele. Vybraným parametrům je přidělen index závažnosti, který je násoben současným indexem dostupnosti, a na základě součtu těchto hodnot je určen celkový index vhodnosti letiště (ASI). V rámci praktické části autor zpracoval aplikaci navržené metodologie na konkrétní příklad letu Delta Air Lines z Atlanty do Tampy a identifikoval nejvhodnější letiště pro odklon letu na základě určené hodnoty ASI.

V cíli práce je zadáno vytvoření optimalizovaného seznamu náhradních letišť pro vybrané světové aglomerace, což může být zavádějící, protože práce se ve skutečnosti věnuje aplikaci metodiky výběru optimálního letiště pro jeden konkrétní let za uvážení aktuálních podmínek, nikoliv vytváření optimalizovaných seznamů náhradních letišť pro určité lokality. Velmi pozitivně hodnotím zpracování teoretické části práce. Naopak v praktické části chybí popis návrhu metodiky na validaci výsledků, který je pouze naznačen v kapitole č. 4, kde jsou výsledky porovnány s reálným počtem odkloněných letů na hodnocená náhradní letiště. Kladně je hodnocen také výběr anglického jazyka pro psaní práce. I když se autor nevyhnul drobným gramatickým chybám, nijak nebrání porozumění textu. Z hlediska formálních náležitostí shledávám v práci také několik drobných nedostatků (např. kapitola č. 1.4 je následována přímo názvem podkapitoly bez vlastního textu).

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 B a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

Otázka č. 1: Jaký je přínos Vámi vytvořené metodiky (vybraných faktorů) oproti vědeckému článku Enhancement of the diversion airport selection methodology autorů M. Špák a P. Olexa, který uvádíte pod referencí [36]?

Otázka č. 2: Z jakého důvodu nebyly v práci zkoumány skutečné požadavky leteckých provozovatelů na výběr náhradních letišť, jak uvádíte v kapitole 5.1?

Otázka č. 3: V rámci navržené metodiky se nezabýváte situací, kdy budou dvě náhradní letiště ohodnocena stejným indexem vhodnosti. Jaké parametry by v tomto případě byly upřednostněny z pohledu leteckého dopravce?

Jméno a příjmení: Ing. Tereza Topková

Organizace: Ministerstvo dopravy

Podpis:

Datum: 09. 06. 2021