



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

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojiích

Studijní obor: Provoz a řízení letecké dopravy

POSUDEK VEDOUCÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student: Bc. David Tolar

Název: Optimalizace procesů operátora nástupních mostů

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.	26
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 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	80

Komentář:

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

Hlavním cílem předložené práce na téma "Optimalizace procesů operátorů nástupních mostů" bylo vytvořit model optimálního provozu operátorů nástupního mostů na letišti Václava Havla Praha. K zpracování daného tématu bylo nutné se seznámit se současným stavem nastavení procesů operátorů nástupních mostů a identifikovat problémy současného stavu. Student má pracovní zkušenosti v letištním provozu, což umožnilo lepší pochopení tématu a realistický pohled na danou problematiku.

V spolupráci s Laboratoří Aplikované Matematiky v Dopravě a Logistice FD, Lambda, byl navržen model provozu operátorů nástupních mostů na letišti. Logická a grafická část modelu jsou vytvořeny v prostředí programu AnyLogic. Vzhledem k složitosti nastavení tohoto systému, bylo nutné ověřit různé konfigurace. V praxi, je role operátorů nástupního mostů propojena s rolí řidiče autobusu. V rámci analýzy byly vytvořeny simulační scénáře, které následně byly hodnoceny. Scénáře reprezentují potenciální konfigurace systému z pohledu jednotlivých rolí. Pro správné nastavení modelu a následné výpočty student použil reálná provozní data poskytnuta Letištěm Praha.

Práce je celkově dobře a logicky uspořádána. Body zadání jsou splněné i když některé z nich mohli být důkladněji vysvětlené v rámci samostatných kapitol. V práci autor prezentuje i vlastní názory, ale závěry vytváří na základě dosažených výstupů. Použitá literatura a zdroje jsou relevantní, ale celkový výběr mohl být značně rozsáhlejší.

Student odevzdání práce odložil, ale zadání zůstalo původní. I když student komunikoval a práci s vedoucím konzultoval, trochu aktivnější přístup k řešení tématu v průběhu studia by každopádně pomohlo k dosažení kvalitnějších výstupů. Práci hodnotím stupněm B a doporučuji k obhajobě.

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				

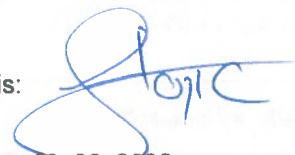
pozn.: prosím uveďte komentář odůvodňující hodnocení.

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

Jméno a příjmení: Ing. Slobodan Stojić, Ph.D.,

Organizace: FD ČVUT v Praze

Podpis:



Datum: 06.06.2022