



Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojiích

Studijní obor: Letecká doprava

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Studenta: Sabína Dobiášová

s názvem: Měření výkonnosti letišť

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.	15
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.	15
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.	15
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
5.	Celkový počet bodů	50

Komentář:

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

Komentář přikládám v příloze formuláře

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 E a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

Prosím, zhodnoťte validitu jednotlivých metod zachycení zpětné vazby cestujících uvedené v práci

- Jakým způsobem lze porovnat výsledky hodnocení např. z google maps vs ASQ vs Skytrax
- Jak si vysvětlujete, že pořadí letišť v hodnocení spokojenosti se liší dle použité metodiky a co nám to vlastně říká

Co bylo klíčem při výběru letišť zahrnutých do analýzy

- může být validita analýzy narušena skutečností, že jsou srovnávána letiště různých kategorií?

V kapitole 3. popisujete řadu indikátorů výkonnosti letišť. Jsou to indikátory, které navrhuje Vy, nebo se jedná o převzaté texty?

Vysvětlete výpočet v pozadí analýzy výkonnosti letišť dle odbavených cestujících/nákladu a co znamenají v grafech vyobrazená procenta.

Vysvětlete, prosím, vztah mezi počtem gatů a množstvím odbaveného zboží, který používáte např. v grafu č.

Jméno a příjmení: Daniel Otta

Organizace: Letiště Praha, a.s.

Podpis:



Datum: 31. 08. 2020

Příloha k oponentskému posudku práce Sabíny Dobiášové – Měření výkonnosti letišť

Cílem zmíněné práce je prozkoumání přístupů k vytváření srovnávacích metodik v oblasti letišť a jejich aplikace na modelových příkladech. Autorka se tohoto cíle snaží dosáhnout. Problémem celé práce je však pouze velmi omezené množství akademických zdrojů z čehož vychází řada nepřesných tvrzení, se kterými se můžeme napříč prací setkat.

V první polovině práce, kde autorka připravila popis jednotlivých standardizovaných metodik a základních informací o vybraných letištích se lze ještě sporadicky s citacemi setkat, zejména se však jedná o prosté převzetí informací ze srovnávacích serverů. Dominantní zdroj faktických informací o letištích je pak "www.google.com", který sám o sobě není vhodným akademickým zdrojem, autorka však ani neuvádí přesné odkazy na uvedená tvrzení a prakticky tak uvádí, že značnou část akademické práce vygooglila. Nepřesné citace vedou k řadě zavádějících tvrzení, které nelze nijak ověřit. Příkladem takových tvrzení je, že na pasové kontrole LKPR cestující většinou stráví 1-2 hodiny, což jednak není pravda a ani není jasné, na základě čeho autorka tuto informaci tvrdí. Obdobným tvrzením je: "Čoraz viac letísk po celom svete je komerčne zameraných" (s.13) a celý zmíněný odstavec, kde autorka dále rozebírá marketing letišť leteckým společnostem, bez uvedení jediného zdroje. Pokud je čím dál více letišť komerčně zaměřených, bylo by vhodné uvést příklady civilních letišť (general aviation), která komerčně zaměřená nejsou (budou se velmi těžko hledat, já o žádném takovém nevím bez ohledu na to, zda jsou firmy vlastněné státem nebo ne). Vybral jsem pouze dva příklady zavádějících tvrzení, avšak práce takových příkladů nabízí mnohem více.

Od strany 40 dále již autorka nepoužívá žádné zdroje, nebo je alespoň necituje. Z práce tak není patrné, zda např. popis indikátorů "výkonnosti" letišť pochází ze standardizovaných metodik, nebo zda se jedná o myšlenku autorky.

Co se týká analytické části práce, není mi jasné, z jakého důvodu autorka vybrala konkrétní letiště. Srovnání typově naprosto odlišných letišť (např. Frankfurt vs. Lublaň) může mít nějaký smysl, ale autorka bohužel nevysvětlila jaký. V rámci analýzy autorka tvrdí, že čerpá z výročních zpráv letišť, které však nejsou uvedeny v seznamu literatury ani na ně není specificky odkazováno, což vede k dalším nejasnostem a nepřesným tvrzením. Jako příklad může sloužit tabulka č.10. V první řadě si nejsem jist, co je zdrojem dat, v druhé řadě si nejsem jist, zda autorka nezaměňuje výnosy a zisky. V poslední řadě jsou data zobrazená v tabulce evidentně nepřesná a autorka je i špatně interpretuje – jako „nejziskovější“ uvádí letiště ve Frankfurtu (revenue 3705,8 mil EUR), avšak v tabulce tvrdí, že Bratislava má „revenue“ 32190 mil EUR a Lublaň dokonce 46483 mil EUR. Autorka pokračuje ve vyhodnocení spokojenosti cestujících dle různých metodik (Skytrax, Google a Flight radar), kde bych jednoznačně ocenil hlubší zamyšlení nad validitou jednotlivých zdrojů a smysluplností jejich srovnání (např. počty recenzí, nebo skutečnost, že pořadí letišť v hodnocení se liší dle metodiky).

V analytické kapitole týkající se výkonnosti letišť z hlediska počtu odbavených cestujících, odbaveného nákladu a počtu pohybů mi není jasné, jaké informace vlastně autorka v grafech zobrazuje. Např. graf č. 6 ukazuje, že letiště Stockholm, Riga, Keflavik a Vilnius mají výkonnost blížící se 0%. Nechápu, co tento údaj znamená, ani jak k němu autorka došla. Toto je však příklad i řady dalších grafů. Pevně věřím, že za výpočtem nějaká logika je, avšak v práci rozkryta není. Není mi jasná logika ani některých dalších srovnání – např. výkonnosti letišť na základě odbaveného množství nákladu vůči gatům (např. graf č.8) a souvislost mezi počtem gatů a množstvím odbaveného nákladu.

Jedná se o bakalářskou práci, jejíž cílem není zásadní akademický přínos, který tato práce rozhodně nepřináší. Vzhledem k velkému množství nepřesností, nejasností a ne zcela vhodnou prací se zdroji hodnotím práci na samé hranici obhajitelnosti. V posudku přikládám několik otázek, jejichž zodpovězení považuji při obhajobě práce za nezbytné.