

## Posudek k bakalářské práci „Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha jako asijský dopravní uzel“

Autor: Tuan Anh Nguyen

Název této bakalářské práce tvoří jasný směr, kterým by se autor při jejím psaní měl ubírat. Tedy najít možnosti, kterých by Letiště Václava Havla Praha mělo využít, pakliže by mělo ambici stát se "asijským leteckým uzlem". Nicméně název práce je v nesouladu s jejími cíli. Je nutné rozlišovat mezi „uzlem“ (za tzv. asijský uzel můžeme považovat v Evropě například finské Helsinky), tedy přestupním bodem se silným domácím dopravcem či dopravci s rozsáhlou sítí destinací (dálkových i regionálních), a letištěm, které tímto nedisponuje a nemůže tak být považováno za přestupní (například letiště v Praze). Právě v tomto druhém případě by pak mohl být hodnocen samotný přínos asijských linek pro neuzlové letiště (turisté, obchod, ...), tedy pro Letiště Václava Havla Praha.

Letiště (a například i nádraží) se uzly nazývají proto, že zde cestující ve velké většině přestupují, nikoliv zde svou cestu končí či začínají. Toto označení všeobecně z pohledu Evropy zcela jistě snesou letiště Frankfurt (Lufthansa), Londýn/Heathrow (British Airways) aj. Jsou "uzly" zejména proto, že v nich má základnu jeden či několik velkých dopravců, kteří cestující vozí do celého světa. Jiné "přestupní uzly", třeba zmiňované Helsinky, Madrid, Brusel či Lisabon jsou naopak přestupními uzly z důvodu geografické polohy anebo historických konsekvencí. Z výše uvedeného vyplývá, že prakticky nelze vytvořit přestupní uzel bez silného domácího dopravce (což například v Praze není a tento důležitý fakt v celé práci nebyl zmíněn).

Autor ve své práci (konkrétně v části 6.3 - Statistika asijských návštěvníků) do velké míry popírá název práce - turisté do ČR z uvedených zemí přijíždějí nikoliv proto, že zde přestupují (a tedy využívají letiště jako přestupní bod = uzel), a proto na tomto faktu nelze vybudovat "uzel". Dále musím konstatovat, že student ve své práci používá občas chybné (např. výčet bázovaných dopravců v PRG, opomenutí spojení United Airlines na letiště Newark, počet turistů z Taiwanu) či hůře interpretované informace (např. zjištění obsazenosti dálkových linek s ohledem na sezonnost - všechny linky do USA/Kanady jsou v PRG sezonní). Z mého pohledu je škoda, že v případě například dat o počtech přijíždějících turistů do ČR autor vycházel z několik let starých informací, a to i přes fakt, že veřejně dostupná jsou i čísla aktuální. Poslední problém vidím občas i v použité terminologii.

I přes vše výše uvedené, hodnotím vysoce snahu autora věnovat se dané problematice a jeho zaujetí pro dané téma, které je z celé práce zřejmé. Dále se mi velmi líbila práce z mnoha zdroji, která opět dokládá autorovo zaujetí o dané téma a jistě dokládá i dobu, kterou autor nad prací strávil. Pokud se oprostím od výše uvedeného a zejména nesouladu názvu práce se stanovenými cíli, musím uvést, že cíl práce, tak jak byl v jejím úvodu stanoven, byl splněn. Přínos zavedení přímých linek pro Letiště Václava Havla Praha, Prahu i Českou republiku byl logicky potvrzen.

Jsem si jist, že jakmile student získá náležitě znalosti potřebnou praxí (třeba zaměstnáním na letišti), může se stát plnohodnotným odborníkem na danou problematiku. Tuto bakalářskou práci doporučuji k obhajobě s výše uvedenými výhradami.

Posudek vypracoval: Mgr. Martin Tatek, Route Development Manager, Letiště Praha

30. srpna 2020

