

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Mezinárodní sportovní události a jejich vliv na poptávku v letecké dopravě
Autor práce: Bc. Vojtěch Čejka
Oponent: Ing. Martin Trpišovský, Ph.D.

Hodnocení práce

Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:

Autor se v rámci první části práce zaměřuje na teoretickou bázi, představuje poptávku, kde se zaměřuje na její elasticitu, a dále mezinárodní sportovní akce a leteckou dopravu.

V druhé kapitole se zaměřuje na dvě konkrétní sportovní akce a zde představuje výsledky analýz jejich dopadů na leteckou dopravu provedené ve zdrojových dokumentech, v případě fotbalového MS 2022 v Kataru jde o zdroj Cirium (2023), v případě OH 2016 v Rio de Janeiru především zdroj ANAC (2016). Patrně vzhledem k omezenému rozsahu dostupných dat jde v podstatě o převzetí a představení závěrů daných zdrojů, přičemž prostor pro analytickou práci nad daty je limitován, jedinou autorem užitou ekonometrickou metodou je dopočet obecné míry rozdílnosti na straně 38.

Třetí kapitola pak představuje autorovy návrhy. Tyto jsou poměrně rozpracovány, je z nich vidět jasně autorův zájem o leteckou dopravu a orientace v problematice i kreativní přístup, avšak chybí vazba na předchozí analýzu.

Zhodnocení návrhů ve čtvrté kapitole pak je spíše povrchní, odkazuje se na větší množství odhadů finančních dopadů, které nejsou doloženy žádnými zdroji.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Student si stanovil cíl práce „kvantifikovat nárůst poptávky po letecké dopravě během MS ve fotbale v roce 2022 a LOH v roce 2016, zhodnotit účinnost infrastruktury letecké dopravy a strategií řízení, které použil Katar, respektive Brazílie, a formulovat doporučení pro budoucí hostitele, jako je Paříž, která bude pořádat olympijské hry v roce 2024, nebo Severo-americká města v roce 2026.“ (Úvod, str. 10). Z definovaného cíle byla provedena pouze kvantifikace nárůstu využití letecké dopravy (nikoliv však poptávky po ní), na základě čehož autor usuzuje „poptávka byla velmi signifikantní. (...) Z toho vyhází, že bylo v případech těchto sportovních meetingů, zapotřebí úprav strategií v obou segmentech.“ (Závěr, str. 99, cituji bez opravy pravopisu).

Výsledky analýzy lze shrnout do závěru, že celosvětově významné sportovní akce vedou k výraznému nárůstu poptávky po letecké dopravě, což vede k růstu přepravního výkonu a vyšším cenám letenek. Na základě tohoto závěru autor přináší dva návrhy, zaprvé určitou

strategii revenue managementu pro letecké dopravce a návrh na výstavbu nového terminálu na dotčeném letišti.

Domnívám se, že dané návrhy, ač obecně možné a patrně i realizovatelné, nejsou podloženy analýzou v první části práce tak, jak je autorem představena. Tyto návrhy by měly vycházet z analýzy revenue managementu, respektive infrastrukturních investic, které byly realizovány ve vazbě na předchozí analyzované akce, a volné kapacity aktuální infrastruktury, tato oblast však v analýze rozporně s deklarovaným cílem práce absentuje, pouze je uvedena zmínka o znovuotevření letiště DIA při MS ve fotbale v Kataru, revenue management leteckých společností Qatar Airways či LATAM se pak nevěnuje vůbec.

Chybějící část analýzy a z toho plynoucí neexistující provazbu mezi analytickou a návrhovou částí pak považuji za nejzásadnější nedostatek hodnocené diplomové práce.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce je v souladu s formálními požadavky kladenými na diplomovou práci. V práci jsou užity různé způsoby odkazování na zdroje. Zároveň práce obsahuje velké množství odhadů nákladů v podkapitole 4.2, kde se sice jedná o autorův návrh, ale kompletní náklady navrhované výstavby nového terminálu jsou jistě podloženy, je zde pouze informace o výstavbě nového terminálu na letišti CDG společností Bouygues Construction, avšak žádný zdroj.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Text práce je převážně přehledný a vhodně strukturovaný. Styl práce je formální, na několika místech se však autor nevyvaroval formulací a frází, které považuji ve formálním textu tohoto typu za nevhodné, např. „*mistrovství světa (...) bylo pro letecký průmysl nezapomenutelné*“ (str. 42), „*fenomenální nárůst cestovního ruchu*“ (str. 45), „*...obsluha olympijských her nemohla být skvělým byznysem*“ (str. 48), „*nárůst rezervací (...) o neuvěřitelných 148 %*“ (str. 57).

Práce především ve čtvrté kapitole obsahuje větší množství překlepů a stylistických nedostatků.

Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.? NE

Připomínky a dotazy k práci:

Přestože student jistě musel věnovat zpracování práce mnoho úsilí, považuji vybrané pasáže práce za slabší. K předloženým návrhům bych rád požádal studenta o zodpovězení následujících dotazů v rámci obhajoby:

1. V práci na několika místech hovoříte o nové infrastruktuře, která je vystavena v návaznosti na mezinárodní sportovní akce globálního významu, kdy je to vnímáno jako významný kladný dopad pro pořadatelskou zemi či město. V realu se ale často ukazuje i problém naddimenzovanosti či nedostatečného využití těchto staveb po dané akci, primárně se jedná o jednoúčelová sportoviště, ale může se to týkat i jiných. Nepovažujete v této souvislosti významné investice do letecké infrastruktury při jednorázové akci za rizikové? Jedním ze dvou stěžejních návrhů v této práci je návrh na výstavbu nového odbavovacího terminálu „Terminal Olymp“ na letišti CDG, přičemž náklady na výstavbu

odhadujete na více než 30 milionů dolarů, provozní náklady pak nejsou ani odhadnuty. Vzhledem k chybějící analýze dokládající potřebnost výstavby takového investičního projektu, zabýval jste se při přípravě návrhu aktuálním vytížením současné infrastruktury na letišti CDG a jejími kapacitními limity? Existuje alespoň odhad navýšení provozních nákladů?

2. Výše uvedený návrh výstavby nového terminálu hodnotíte výpočtem NPV, přičemž klíčovým vstupem pro výpočet čisté současné hodnoty jsou uvedené čisté peněžní toky reprezentující výnosy z projektu. Zde pouze krátce uvádíte „*Celková investice (počáteční náklady): \$32 050 000; Odhadované roční přínosy: 20 % (na základě údajů o návratnosti z finanční zprávy od ADP Groupe ADP (2024)) z \$32 050 000*“ (podkapitola 4.2.1 Finanční a ekonomické hodnocení projektu, str. 91). Zde se tedy odkazujete na závěrečnou Přílohu G Vaší práce. Můžete, prosím, uvést, kde v této příloze je uvedena informace o 20% návratnosti investic? Jedná se skutečně o předpoklad, že všechny realizované investice budou mít garantovanou 20% míru návratnosti? Chápu správně předpoklad, že investice libovolné výše (bez ohledu na její potřebnost či efektivitu) hodnocená tímto přístupem vždy bude generovat kladnou NPV? A dále proč se analýza nezabývá i provozními náklady?
3. V rámci návrhů na segmentaci zákazníků dle jejich geografických charakteristik navrhuje v podkapitole 3.1.3 Geografické ceny na straně 69 pro letenky v době olympijských her v Paříži ze zemí v EU slevu 10 % z důvodu podpory poptávky na kratších trasách z důvodu mnoha substitutů v podobě jiných dopravních módů. Pro oba ostatní segmenty (Severní Amerika, Jihoamerické a asijské trhy) pak je navrhováno zvýšení cen letenek. Domníváte se, že při výrazném nárůstu poptávky po dopravě do Paříže bude třeba letenky ze zemí EU zlevnit? A pokud by tomu tak skutečně dle autora mělo být, není vhodnější spíše snížit kapacity pro lety z EU a volné kapacity převést na lety ze zemí, kde je navrhováno zvýšení cen letenek?
4. Vzhledem k tomu, že OH v Paříži začínají již za dva měsíce, porovnával jste Vaše návrhy s reálným vývojem u Air France a Aéroports de Paris, byly některé Vaše návrhy či jejich analogie opravdu realizovány?

Dále pak mám několik dotazů obecněji k ostatním kapitolám práce:

1. V první kapitole představujete poměrně podrobně elasticitu poptávky i její aplikaci v oblasti letecké dopravy. Přestože jsou uvedeny faktory i vzorce pro výpočet, nadále v práci je pouze jednou zmíněna, kdy je bez výpočtu pouze uvedeno sdělení „*Během průběhu mistrovství bylo možné pozorovat i jev „funflation“, tedy zvýšení cen v letecké dopravě a ubytovacích kapacitách během vrcholných období, což potvrdilo nízkou elasticitu poptávky vůči ceně, typickou pro velké sportovní události.*“ (2.1.7 Konkluze, str. 45). Proč je elasticitě věnován tak velký prostor v teorii, když s ní dále není nijak pracováno?
2. V teoretickém představení problematiky řadíte mezi geoekonomické faktory ovlivňující poptávku po letecké dopravě „*...geografickou polohu, dostupnost dopravy, geologické podmínky, klimatické faktory a další geostrategické aspekty*“ (1.5.3 Poptávka v letecké dopravě, str. 25). Můžete jmenovat příklady dalších geostrategických aspektů?

3. Při hodnocení ekonomiky letecké dopravy se výrazně odkazujete na ukazatele RPK (Revenue Passenger Kilometers) a ASK (Available Seat Kilometers), případně jejich poměr. Považujete je skutečně za ty zásadní ukazatele pro hodnocení ekonomiky sledovaných leteckých linek? Neměly by pro hodnocení ekonomického dopadu být zahrnuty i ukazatele reflektující skutečnou výši výnosu z 1 RPK?

Práci klasifikuji stupněm: D - velmi dobře minus

V Praze dne 20. 5. 2024