

VŠB – Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Ústav letecké dopravy

Potenciál rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti
Letiště Ostrava

The Potential of Air Transport Development
in Ostrava Airport Subregion

Student: Bc. Jiří Procházka
Vedoucí diplomové práce: Ing. Michal Červinka, Ph.D.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Fakulta strojní
Institut dopravy

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Jiří Procházka**
Studijní program: N2301 Strojní inženýrství
Studijní obor: 2301T003 Dopravní technika a technologie
Specializace: 40 Letecká doprava
Téma: **Potenciál rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava**
The Potential of Air Transport Development in Ostrava Airport Subregion

Zásady pro vypracování:

1. Charakteristika spádové oblasti a význam dopravy pro tuto oblast
2. Úloha a funkce letiště
3. Analýza současného stavu letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava
4. Návrh možného rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava

Cíl DP: Provést analýzu současného stavu a navrhnout koncepci rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava

Seznam doporučené odborné literatury:

PRŮŠA, Jiří, Svět letecké dopravy. 1. vyd. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9
DOGANIS, Rigads, The Airport Business. 1. vyd. Taylor & Francis. 1992. ISBN 10:0415081173
DRAHOTSKÝ, Ivo; ŘEZNIČEK, Bohumil. Logistika - procesy a jejich řízení. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-521-0.
SEDLÁČEK, Bohuslav. Letecká doprava. Žilina: Žilinská univerzita, 2000. ISBN 80-7100-674-2.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michal Červinka, Ph.D.**

Datum zadání: 14.12.2012
Datum odevzdání: 20.05.2013



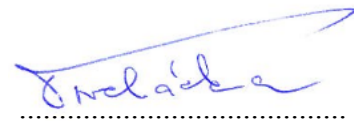
doc. Ing. Aleš Slíva, Ph.D.
vedoucí katedry

doc. Ing. Ivo Hlavatý, Ph.D.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě dne 20. května 2013

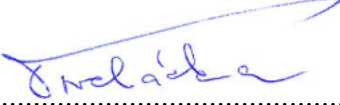


.....
podpis studenta

Prohlašuji, že

- Jsem byl seznámen s tím, že na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě diplomovou práci užit (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užit dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užit své dílo – diplomovou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě dne 20. května 2013


.....
podpis

Jméno a příjmení autora práce: Jiří Procházka

Adresa trvalého pobytu autora práce: Zimmlerova 27, 70030, Ostrava 3

ANOTACE DIPLOMOVÉ PRÁCE

PROCHÁZKA, J. *Potenciál rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava: diplomová práce*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2013, 89 s. Vedoucí práce: Červinka, M.

Diplomová práce se zabývá potenciálem rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava. V úvodu práce je charakterizována spádová oblast z pohledu obyvatelstva, cestovního ruchu, makroekonomických údajů a významu dopravy pro tuto oblast. Stručně zmíněny jsou také všeobecné úlohy a funkce letiště. Letiště Ostrava je podrobena důkladné analýze současného stavu letecké dopravy především s ohledem na porovnání s nejuživějšími konkurenčními letišti, které ovlivňují jeho provoz. Na základě této analýzy a provedení marketingového výzkumu zaměřeného na poptávku služeb obchodních cestujících je proveden návrh řešení možného rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava.

ANNOTATION OF MASTER THESIS

PROCHÁZKA, J. *The Potential of Air Transport Development in Ostrava Airport Subregion: Master Thesis*. Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2013, 89 p. Thesis head: Červinka, M.

The master thesis is dealing with the potential of the air transport development in Ostrava Airport subregion. The introduction quotes the characteristic of the subregion from points of view of the population, the tourism, the macroeconomics data and the transport's significance of this subregion. General assignments and all of the airport's functions are also briefly covered. The current situation of the air traffic is thoroughly analyzed especially with regard to the comparison with the most competitive airports, which most affect the operations of the Ostrava Airport. Based on this analysis and the creation of the marketing research which examines the demand of business passengers, a suggestion for the solution of the potential development of the air transport in Ostrava Airport subregion is made.

Obsah

Seznam použitých zkratek	8
0. Stanovení cílů	9
1. Úvod	10
2. Spádová oblast Letiště Ostrava	12
2.1 Moravskoslezský kraj.....	13
2.2 Zlínský kraj.....	15
2.3 Olomoucký kraj.....	16
2.4 Žilinský kraj.....	17
2.5 Trenčínský kraj.....	18
2.6 Slezské vojvodství	19
2.7 Opolské vojvodství.....	20
2.8 Význam dopravy pro spádovou oblast	21
3. Faktory ovlivňující rozvoj letecké dopravy ve spádové oblasti.....	22
3.1 Obyvatelstvo.....	22
3.2 Cestovní ruch	24
3.3 Makroekonomické ukazatele.....	29
3.4 Konkurenční spádové oblasti.....	33
4. Definice a funkce letiště	35
5. Úlohy letiště	36
5.1 Provozní úloha	36
5.2 Ekonomická úloha	37
5.2.1 Finanční zdroje letiště	37
5.2.2 Finanční náklady letiště	38
5.3 Sociální úloha	39
6. Letiště Ostrava	40
6.1 Pravidelné linky	40
6.1.1 Celoroční pravidelné linky.....	41
6.1.2 Sezónní pravidelné linky.....	43
6.2 Nepravidelné linky.....	44
6.3 Přeprava nákladu	45
6.4 Cestující	46
6.5 Technický rozvoj letiště.....	48
6.6 Projekty rozvíjející činnost letiště	49
6.6.1 Opravárenské centrum Job Air - Technic	50
6.6.2 Lakovna Eirtech Aviation Czech Republic	50
6.6.3 Multimodální Logistické Centrum	50
6.7 Dopravní napojení letiště	51

7. Konkurenční letiště.....	54
7.1 Letiště Katowice.....	54
7.2 Letiště Brno - Tuřany.....	56
8. Porovnání letiště Ostrava s konkurencí.....	59
8.1 Počet odbavených cestujících.....	59
8.2 Nabídka destinací	60
8.3 Počet pohybů letadel.....	62
8.4 Množství přepraveného nákladu.....	62
8.5 Ceny letenek	63
8.5.1 Paříž	64
8.5.2 Londýn.....	65
8.5.3 Shmutí.....	67
9. Marketingový výzkum spádové oblasti.....	68
9.1 Metodika výzkumu	68
10. Výsledky marketingového výzkumu	70
10.1 Cestování na služební cesty do zahraničí.....	70
10.2 Využití letecké dopravy pro zahraniční služ. cesty.....	71
10.3 Nejčastěji navštěvované destinace.....	72
10.4 Nejčastější letiště odletu	72
10.5 Nejčastěji požadované letecké spojení	74
10.6 Nejčastější destinace, ze kterých přilétají zahraniční návštěvy.....	75
10.7 Analýza výsledků	76
11. Návrh řešení pro rozvoj letecké dopravy	77
11.1 Zhodnocení současné situace	77
11.2 Výběr nové destinace.....	78
11.3 Tok cestujících	80
12. Zhodnocení cílů	83
13. Závěr	84
14. Seznam použité literatury	87
Seznam příloh.....	91

Seznam použitých zkratk a symbolů

CZK	Česká koruna	
ČR	Česká republika	
ČSA	České aerolinie	
ČSÚ	Český statistický úřad	
EUR	Euro	
GOP	Hornoslezská průmyslová oblast	Górnośląski Okręg Przemysłowy
GUS	Hlavní statistický úřad v Polsku	Główny Urząd Statystyczny
HDP	Hrubý domácí produkt	
HUZ	Hromadné ubytovací zařízení	
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců	International Air Transport Association
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví	International Civil Aviation Organization
IT	Informační technologie	
NATO	Severoatlantická aliance	North Atlantic Treaty Organization
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje	
PLN	Złoty	
RWY	Vzletová a přistávací dráha	Runway
ŘLP	Řízení letového provozu	
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic	
SÚSR	Statistický úřad Slovenské republiky	Štatistický úrad Slovenskej republiky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty	
ÚAN	Ústřední autobusové nádraží	
USA	Spojené státy americké	United States of America

0. Stanovení cílů

Cílem diplomové práce je přiblížit současnou situaci letecké dopravy Letiště Ostrava a jeho pozici v porovnání s konkurenčními letišti v okolí. Na základě této analýzy následně navrhnout koncept rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava

V teoretické části popsat úlohy a funkce letiště a definovat spádovou oblast Letiště Ostrava. Cílem je charakterizovat vymezenou spádovou oblast z pohledu demografických údajů, makroekonomických údajů, statistických údajů cestovního ruchu a významu dopravy pro tuto oblast.

Praktická část si klade za cíl zmínit současný stav letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava, porovnat tento stav s nejvíce konkurenčními letišti a provést analýzu poptávky letecké dopravy ve spádové oblasti u obchodních cestujících firem působících v Moravskoslezském, Zlínském a Olomouckém kraji.

Výsledkem diplomové práce bude na základě provedených analýz návrh řešení, které by mělo přispět k možnému rozvoji letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava.

1. Úvod

V současné době zaznamenává letecká doprava, v Evropě po mírném útlumu zapříčiněném celosvětovou hospodářskou recesí, opět výrazný rozvoj, s čímž souvisí každoroční nárůst počtu přepravených cestujících. IATA prognóza zabývající se predikcí vývoje letecké dopravy do roku 2016 předpovídá v Evropě dokonce každoroční nárůst počtu přepravených cestujících o 4,4%. [20] S tímto velmi pozitivním trendem souvisí také pravděpodobný rozvoj mnoha letišť, přičemž vzhledem ke zvyšujícím se nárokům cestujících existuje předpoklad rozvoje především těch regionálních, které mají stále nevyužitý potenciál generovat nové zákazníky a zároveň mohou odlehčit vytíženost velkých mezinárodních uzlů. Regionální letiště mají velký ekonomický i sociální význam pro oblast, ve které se nacházejí, jelikož dobré spojení s významnými destinacemi přispívá nejen k zvyšování životní úrovně, ale také je to například důležitý předpoklad pro realizaci investičních záměrů zahraničních investorů, které jsou velmi významné nejen pro ekonomický rozvoj regionu, ale také mnoho dalších oblastí, které ovlivňují jeho další rozvoj.

Takovýmto letišťem, které má dle mého názoru výrazný potenciál pro rozvoj letecké dopravy ve své spádové oblasti je Letiště Ostrava. Jedná se o největší regionální letiště v ČR, které disponuje vzhledem k okolní konkurenci velmi dobrým technickým vybavením, nadstandardními parametry přistávací a vzletové dráhy, či geografickou polohou na česko-slovensko-polském rozmezí, která se nenachází v bezprostřední blízkosti žádného velkého mezinárodního letiště. I přes tyto vlastnosti se však Letiště Ostrava dlouhodobě potýká s velmi malým počtem odbavených cestujících, který je dokonce stabilně nižší než v případě konkurenčního regionálního letiště Brno Tuřany, které oproti Ostravě nedisponuje takovým technickým vybavením a nachází se v blízkosti velkých mezinárodních letišť v Praze a ve Vídni. Nezájem cestujících o Letiště Ostrava je dle mého názoru zapříčiněn především malou nabídkou celosezónních pravidelných leteckých linek do hlavních evropských metropolí, čímž Letiště Ostrava přichází o spoustu potenciálních zákazníků.

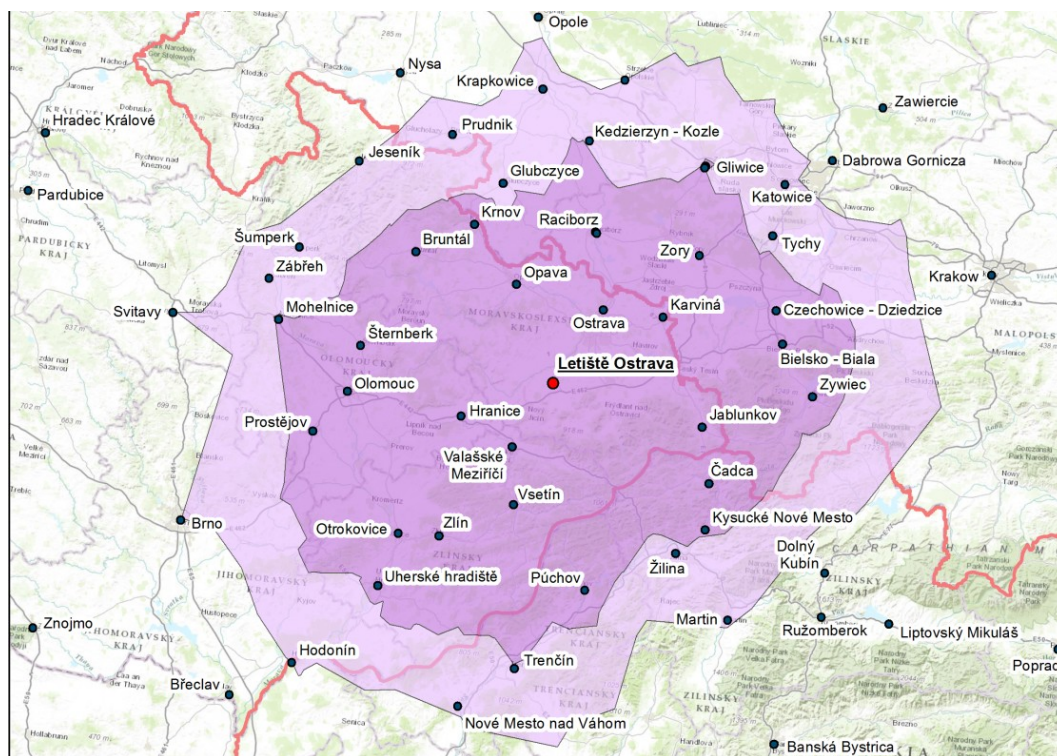
Vzhledem k tomuto nevyužitému potenciálu nárůstu počtu odbavených cestujících se tato práce zabývá analýzou současného stavu letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava a návrhem řešení jak tento potenciál využít. Pozornost je věnována nejen přesnému vymezení spádové oblasti včetně nejrůznějších faktorů, které tuto oblast ovlivňují, ale také porovnání letiště s nejbližšími regionálními konkurenčními letišti, kterými jsou letiště Brno Tuřany a polské Letiště Katowice. Obě tyto letiště těží zájem

zákazníků především ze spolupráce s předními evropskými nízkonákladovými přepravci, se kterými však Letiště Ostrava dlouhá léta vedlo neúspěšná jednání a teprve na jaře tohoto roku vznikne první letecké spojení klasickým nízkonákladovým přepravcem a to dokonce do jedné z nejperspektivnějších destinací, kterou je Londýn. Ve své práci se však spíše zaměřuji na odlišný segment trhu, kterým jsou obchodní cestující. Tato skupina potenciálních zákazníků je dle mého názoru totiž vzhledem velkému množství low-coastových spojů z Katowic a poměrně úspěšnému charterovému provozu nejvíce aktuálním tématem, kterému by se měla věnovat pozornost. Pro zjištění poptávky obchodních, neboli tzv. business cestujících po službách Letiště Ostrava, na základě které by bylo možné vytvořit adekvátní nabídku, byl vytvořen marketingový výzkum zaměřený na firmy působící ve spádové oblasti, který přispěl k finálnímu návrhu možného rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava.

2. Spádová oblast Letiště Ostrava

Spádovou oblast je možno definovat jakožto rozsah území, které je možné obsluhovat ze zvoleného bodu. V případě této práce je takovýmto bodem tedy letiště Ostrava a jeho spádová oblast byla vytyčena jakožto oblast, ze které je letiště dostupné jízdou osobním automobilem o délce trvání přibližně 90 min. Takto vymezená oblast čítá odhadem necelých 4,8 miliónů obyvatel a rozkládá se na území 6 krajů. Vzhledem ke geografické poloze letiště Ostrava Mošnov na česko-slovensko-polském rozmezí se jedná jak o regiony České republiky, tak i o regiony našich sousedních států. Na území České republiky se jedná o kraj Moravskoslezský, Zlínský a Olomoucký, na území Slovenské republiky o západní část Žilinského a Trenčinského kraje a na území Polské republiky o jižní část krajů (vojvodství) Opolského a Slezského. Sílu polohy celé oblasti se snaží ještě více zvýraznit regionální aktéři, kteří dlouhodobě usilují o propojení aktivit Moravskoslezského kraje s Žilinským samosprávním krajem a Slezským vojvodstvím v určitých aktivitách s výhledem na vytvoření jakéhosi velmi výrazného území z celoevropského hlediska. [30]

Graficky je vymezení spádové oblasti znázorněna na Obr. 2.1, kde tmavou barvou je vyznačena oblast, která je dostupná jízdou osobním automobilem do 90 min a světlou barvou oblast dostupná do 120 min.



Obr. 2.1 Spádová oblast letiště Ostrava [zdroj: vlastní zpracování]

Spádová oblast letiště Ostrava nepatří mezi příliš turisticky zajímavé a cizinci hojně navštěvované regiony. Jedná se spíše o průmyslovou oblast, která se v posledních letech

výrazně otvírá zahraničním investorům, takže potenciál letecké dopravy lze hledat spíše v oblasti obchodních cestujících. Dle statistik agentury CzechInvest je nejvíce investující zemí v českých krajích spádové oblasti Letiště Ostrava jednoznačně Německo. Za období od roku 1993 do 1. poloviny roku 2012 bylo zaznamenáno 25 zrealizovaných investičních projektů pocházejících z Německa v Moravskoslezském kraji, 15 projektů ve Zlínském kraji a 12 v kraji Olomouckém. [11] Detailnější počet zahraničních investičních projektů dle jednotlivých zemí uvádí Tab. 2.1¹

Kraj	1.	2.	3.	4.
Moravskoslezský	Německo (25)	USA (21)	Korea (19)	Nizozemsko (12)
Zlínský	Německo (15)	USA (6)	Japonsko (6)	Španělsko (2)
Olomoucký	Německo (12)	Japonsko (8)	USA (7)	Nizozemsko (5)

Tab. 2.1

Přestože spádová oblast zasahuje i na polské a slovenské území, čímž se naskytuje především potenciál využití velkého polského trhu, je nutné si uvědomit, že především Slezské vojvodství, které je oproti vojvodství Opolskému mnohem lidnatější a ekonomicky vyzrálejší, nabízí služby katowického letiště, které je jedno z nejrychleji se rozvíjejících letišť ve střední Evropě. Z tohoto důvodu obyvatelé žijící ve spádové oblasti Letiště Ostrava na polském území v současné době volí cestování leteckou dopravou především právě z Katowic, případně z nedalekého Krakova.

2.1 Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj se nachází v severozápadní části České republiky a od jejího hlavního města je vzdálen přibližně 300 km vzdušnou čarou. Tato poloha na hranici 3 států dává regionu výrazný potenciál pro mezinárodní spolupráci v mnoha oblastech. Ze všech výše uvedených krajů se jedná o zcela nejdůležitější region spádové oblasti, jelikož letiště Ostrava se nachází právě v tomto kraji. Počet obyvatel žijících v Moravskoslezském kraji je 1 243 220 [30], což z něj činí jeden z nejlidnatějších krajů celé České republiky. Dopravní obslužnost kraje je na velmi vysoké úrovni. Hlavními silničními tepnami jsou dálnice D1 vedoucí od Bohumína k Lipníku nad Bečvou, a dále přes úsek R46 až do Prahy, E75 ve směru Opava – Mosty u Jablunkova, nebo E462 Nový Jičín – Český Těšín. Zároveň kraj protínají dvě železniční tratě evropského významu: trať 270 Bohumín - Praha a trať 320 Bohumín – Čadca. Moravskoslezský kraj je jednou z nejprůmyslovějších oblastí

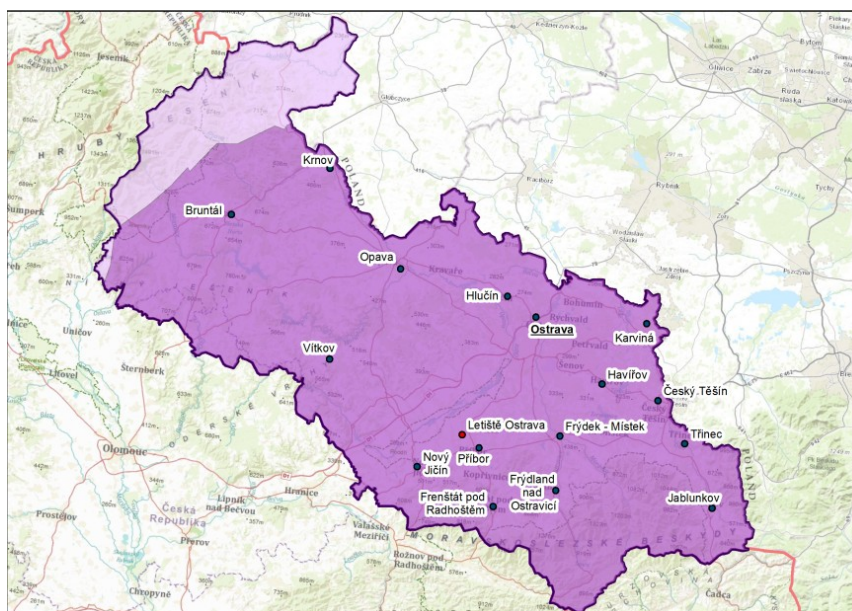
¹ Tabulka rozhodnutých projektů agentury CzechInvest informuje o projektech z oblasti zpracovatelského průmyslu, technologických center a strategických služeb, s jejichž zveřejněním investor souhlasil, případně byly projektu uděleny investiční pobídky. Součástí uvedeného přehledu nejsou investice nevýrobního charakteru, či privatizační projekty, a nelze jej tedy považovat za informaci o celkovém přílivu přímých zahraničních investic do České republiky. [11]

celé České republiky a potažmo i celé střední Evropy. V kraji podniká 197 069 fyzických osob a 24 422 obchodních společností [30]. Těžký průmysl, kterým je region historicky proslavený, v současné době nahrazuje především zpracovatelský a automobilový průmysl, nebo firmy zabývající se elektronikou a IT odvětvím. Kraj disponuje mnoha průmyslovými zónami, jejichž průměrná obsazenost se pohybuje kolem 74%. Mezi ty nejvýznamnější patří průmyslová zóna v Karviné – Novém Poli, Nošovicích a z hlediska letecké dopravy průmyslová zóna v Mošnově [18]. Nejdůležitější zahraniční investoři, z hlediska objemu investice a počtu zaměstnanců, se zabývají především automobilovým průmyslem: Hyundai (Jižní Korea), Plakor (Jižní Korea), Behr (Německo), Brose Group (Německo), nebo hutnictvím: ArcelorMittal (Indie) a Evraz Group (Rusko). Z hlediska cestovního ruchu disponuje Moravskoslezský kraj hlavně přírodním bohatstvím, kulturními památkami a lázeňstvím. Mezi nejvýznamnější kulturní a sportovní pravidelně konané akce, které přitahují výrazné množství turistů patří hudební festival Colours of Ostrava, atletický mítink Zlatá Tretra, nebo největší vojenská přehlídka ve střední Evropě konaná přímo na ostravském letišti – Dny NATO.

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Ostrava	22 km	20 min
Havířov	35 km	40 min
Opava	40 km	50 min

Tab. 2.2



Obr.2.2 Spádová oblast – Moravskoslezský kraj [zdroj: vlastní zpracování]

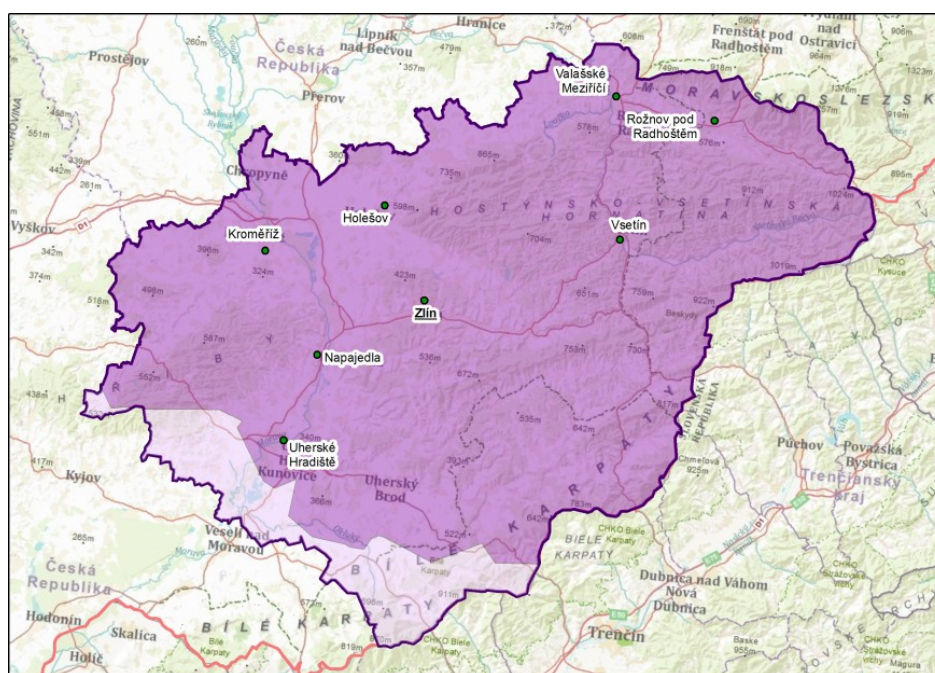
2.2 Zlínský kraj

Jedná se o region s nejrozmanitějším spektrem krajinné scenérie, folklóru, či historických a technických památek nacházející se ve východní části České republiky. Počet obyvatel je 588 343, přičemž tato populace je z větší části tvořena obyvatelstvem žijícím především na venkově. V kraji se tak nenachází žádné město, které by mělo více než 100 000 obyvatel. Průmyslové odvětví je v kraji zastoupeno zejména obuvnickým, dřevozpracujícím, potravinářským a gumárenským průmyslem. [43] Problémem kraje z hlediska většího hospodářského rozvoje a přílivu zahraničních investorů je dopravní dostupnost, která je na špatné úrovni. V kraji se nachází jen velmi omezená síť dálnic a rychlostních silnic, které by tvořily větší návaznost na ostatní kraje a regiony. Nejdůležitější železniční tratí je trať 330 Přerov – Břeclav, jenž je součástí 2. tranzitního železničního koridoru mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné. K nejvýznamnějším kulturním a sportovním akcím, které mají výrazný vliv na příliv turistů, patří Barum Czech Rallye Zlín a největší nesoutěžní filmový festival v ČR – Letní filmová škola v Uherském Hradišti.

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Zlín	83 km	80 min
Vsetín	53 km	60 min
Uherské Hradiště	125 km	100 min

Tab. 2.3



Obr. 2.3 Spádová oblast – Zlínský kraj [zdroj: vlastní zpracování]

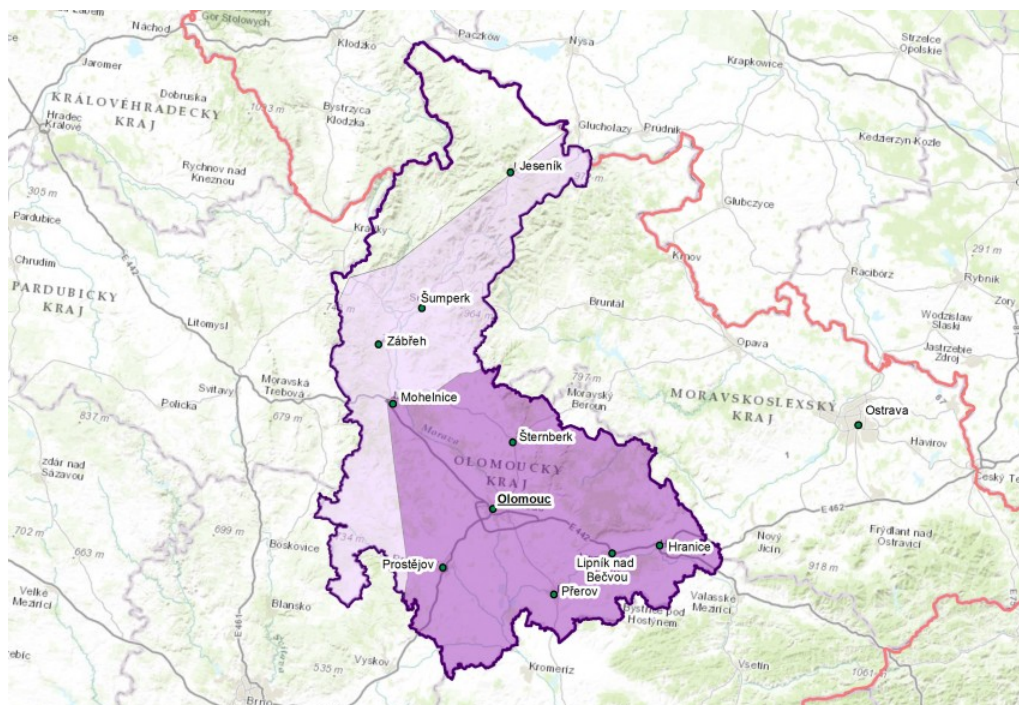
2.3 Olomoucký kraj

Olomoucký kraj se nachází především ve střední části Moravy, avšak zasahuje i do její severní části. Jedná se o kraj s velice pestrou minulostí, neobyčejnou přírodní scénérií a množstvím kulturních, sportovních a relaxačních příležitostí. Vzhledem ke své poloze a především dobrému dopravnímu napojení železniční tratí 270 Praha – Bohumín a dálnicí D47 na Moravskoslezský kraj, tvoří tento region významnou část spádové oblasti letiště Ostrava. Počet obyvatel Olomouckého kraje je 637 688, přičemž nejvíce obyvatel pracuje v elektrotechnickém, strojírenském a potravinářském průmyslu, nebo ve stavebnictví. Nejsilnější zázemí mají průmyslové obory v centrální části regionu okolo krajského města Olomouc, naopak severní část kraje díky své poloze a horší dopravní dostupnosti patří k průmyslově slabším regionům. [15]

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Olomouc	84 km	55 min
Prostějov	95 km	65 min
Přerov	71 km	60 min
Hranice na Moravě	43 km	35 min

Tab. 2.4



Obr. 2.4 Spádová oblast – Olomoucký kraj [zdroj: vlastní zpracování]

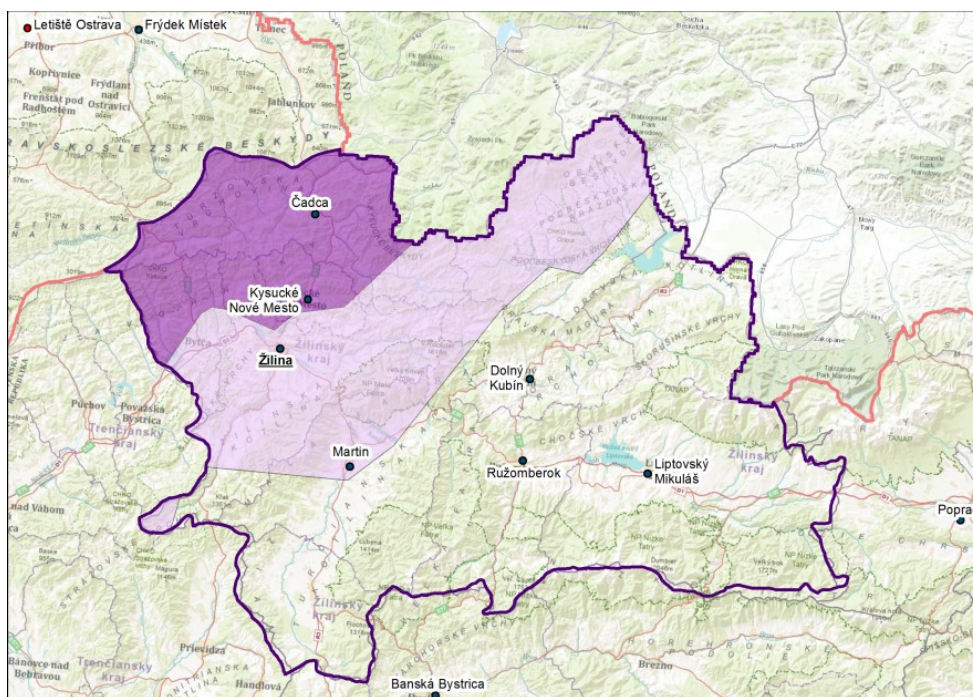
2.4 Žilinský kraj

Žilinský kraj se nachází na severu středního Slovenska. Rozlohou je 3. největší a tvoří 13,8% jeho území. Stejně jako Moravskoslezský kraj i Žilinský kraj sousedí hned se dvěma dalšími státy – Českou republikou a Polskem. Více než polovinu území pokrývají přírodní plochy s různými stupni ochrany, i přesto však žije v kraji necelých 700 000 obyvatel. [42] U hlavního města kraje Žiliny, se nachází veřejné mezinárodní letiště, které ovšem s přibližně 10 000 odbavenými cestujícími nepředstavuje vážnou konkurenci letišti v Ostravě Mošnově. Z důvodu nedostatku úrodné půdy je kraj předurčen k průmyslové výrobě. Nejvíce se daří odvětvím, jako je chemický, strojírenský, nebo textilní průmysl, ale tím hlavním odvětvím, které nejvýrazněji přispívá k ekonomickému růstu kraje, je automobilový průmysl. Důvodem je závod KIA Motors Slovakia nedaleko Žiliny a jeho subdodavatelé Hyundai Mobis, Hysco a Dong Hee Slovakia v Strečne.

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Žilina	105 km	100 min
Čadca	80 km	70 min
Liptovský Mikuláš	190 km	180 min
Ružomberok	165 km	160 min

Tab. 2.5



Obr. 2.5 Spádová oblast – Žilinský kraj [zdroj: vlastní zpracování]

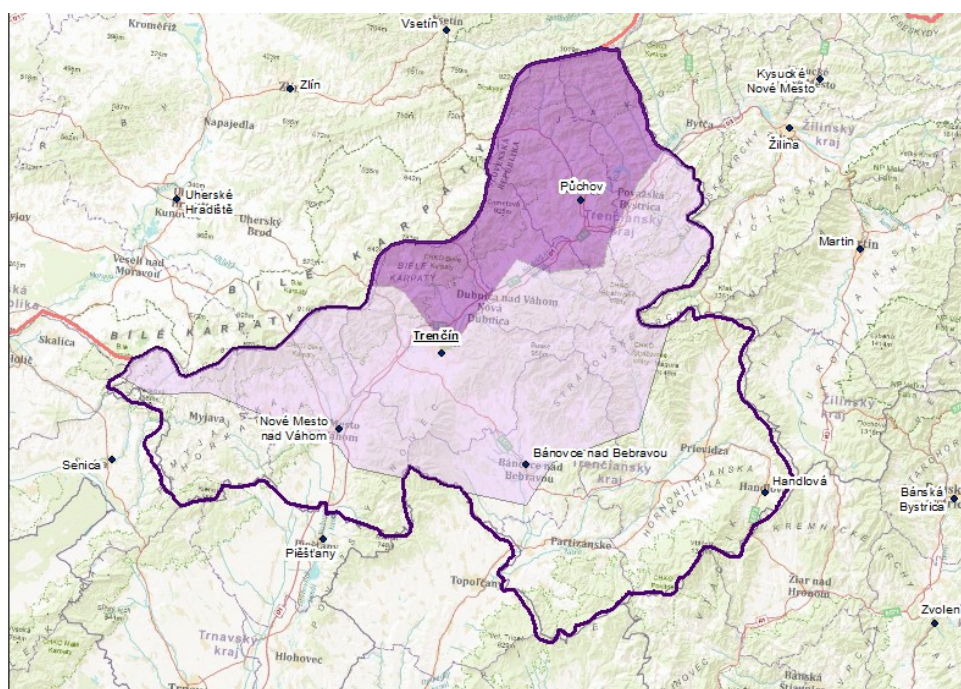
2.5 Trenčinský kraj

Trenčinský kraj se nachází na severozápadní části Slovenska v údolí mezi řekami Váh a Nitra. Se svou rozlohou 4 502 km² je Trenčinský kraj třetím nejmenším slovenským samosprávným krajem. Počet obyvatel je 594 186, přičemž nejvíce obyvatel žije v krajském městě (55 832), které však v porovnání s jinými krajskými městy na Slovensku není tak dominantní. Dalšími velkými městy jsou Prievidza a Považská Bystrica. Z hlediska ekonomické struktury má kraj charakter průmyslovo-zemědělský. Průmysl v kraji je velmi rozmanitý (strojírenský, elektrotechnický, textilní, potravinářský, aj.). V oblasti Horní Nitry je nejvýznamnější hornická oblast Slovenska. Potenciál pro podnikání v kraji našla řada zahraničních společností jako Johnson Controls, Detla Electronics, Velux, a další. Mezi nejdůležitější dopravní komunikace procházející Trenčinským krajem patří železniční trať č. 120 a dálnice D1 spojující Bratislavu s Žilinou. [41]

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Trenčín	120 km	100 min
Prievidza	160 km	160 min
Považská Bystrica	100 km	90 min
Nové Mesto nad Váhom	140 km	120 min

Tab. 2.6



Obr. 2.6 Spádová oblast – Trenčinský kraj [zdroj: vlastní zpracování]

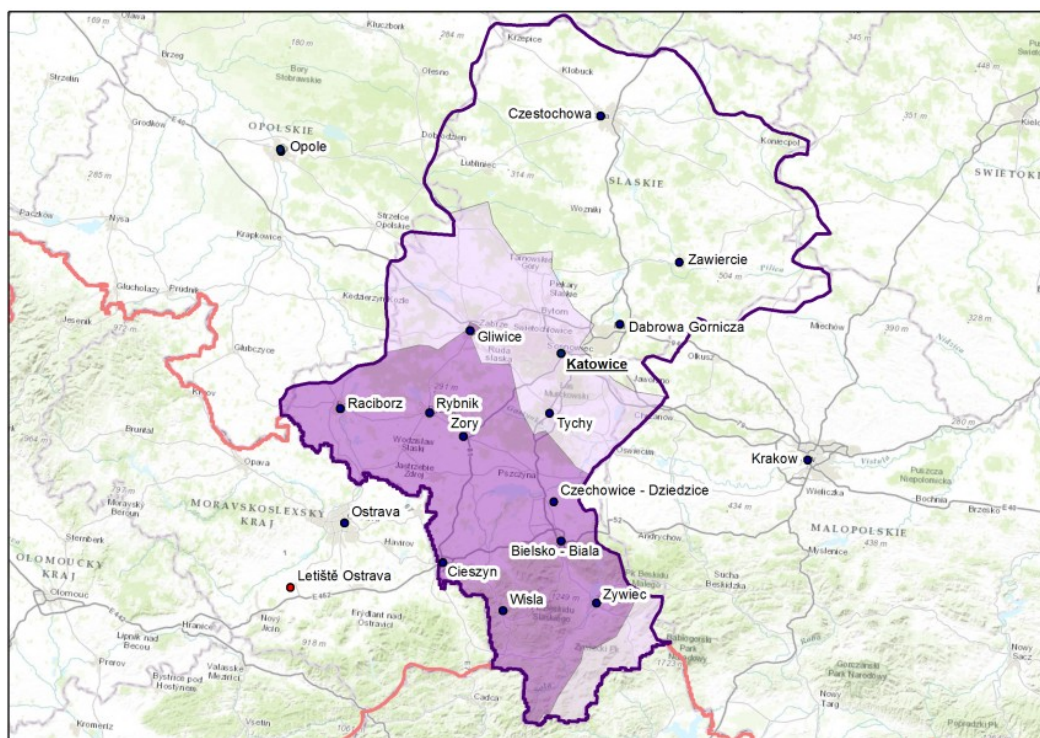
2.6 Slezké vojvodství

Slezské vojvodství se nachází severně od Moravskoslezského kraje a rozkládá na polské části Slezska a západní části Malopolska. Jedná se o poměrně rozsáhlé území s 2. největším počtem obyvatel v Polsku (4 714 982), přičemž většina těchto obyvatel žije v jižní části regionu, tudíž blíže k Letišti Ostrava. [37] Tento region se vyznačuje stejně jako Moravskoslezský kraj rozsáhlým průmyslem. Nachází se přímo v centru GOP (Górnoslaşki Okręg Przemysłowy) – Hornoslezské průmyslové oblasti, která je největší průmyslovou oblastí v Polsku, přičemž hlavními odvětvími jsou: těžba uhlí, výroba železa a oceli, doprava, energetika, strojírenství a koksárenský průmysl. Dopravní napojení tohoto regionu je v současné době především v silniční dopravě ještě stále lehce komplikované nenavázáním české dálnice D1 s polskou A1, které by mělo být podle polské strany konečně hotovo již v létě roku 2013. [10]

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Katowice	130 km	100 min
Gliwice	115 km	90 min
Sosnowiec	139 km	105 min
Bielsko-Biala	90 km	70 min

Tab. 2.7



Obr. 2.7 Spádová oblast – Slezské vojvodství [zdroj: vlastní zpracování]

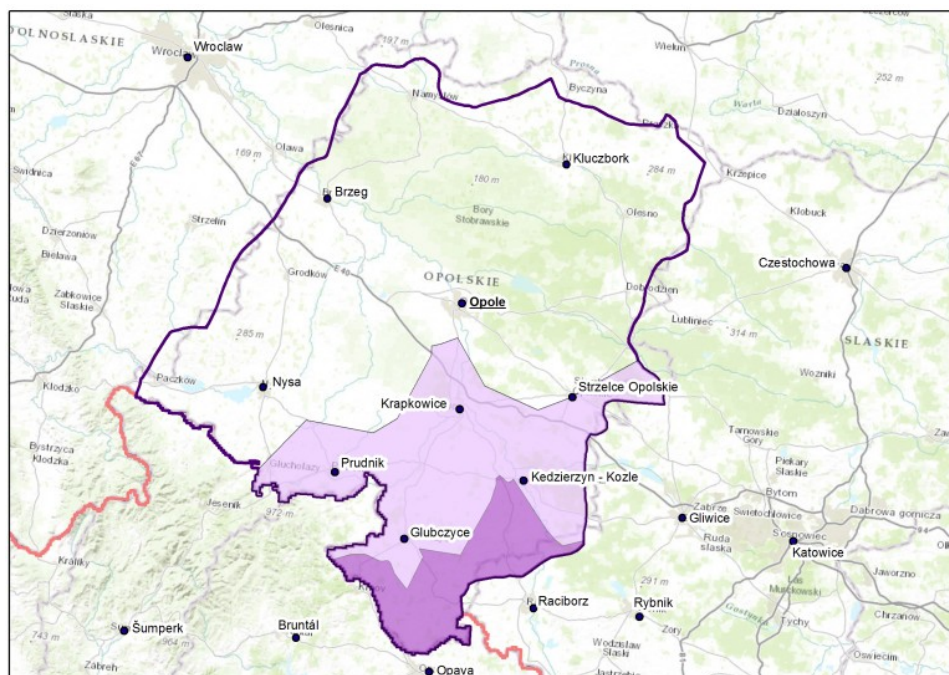
2.7 Opolské vojvodství

Opolské vojvodství se nachází na jihu Polska mezi Slezským a Dolnoslezským vojvodstvím, severozápadním směrem od Moravskoslezského kraje. Kromě kraje Moravskoslezského sousedí také částečně se severní částí Olomouckého kraje. S 1 037 088 obyvateli a rozlohou 9 412 km² (3% z celé země) [35] je jedním z nejmenších vojvodství Polské republiky. Toto vojvodství má poměrně slušnou dopravní infrastrukturu, respektive napojení nejen na vnitrostátní, ale také mezinárodní silniční síť. Důležitým hospodářským odvětvím je zde zemědělství a dřevozpracující, papírenský, chemický, či sklářský průmysl. Z hlediska cestovního ruchu je tento region zajímavý spíše pouze pro domácí turistiku. Mezi nejvyhledávanější místa patří tři velká jezera: Turawské, Nyské a Otmuchovské a řada historických památek v čele se zámekem v Brzegu. Spádová oblast letiště Ostrava do tohoto polského vojvodství zasahuje pouze malou částí, takže tento region je z hlediska potencionálních zákazníků ostravského letiště spíše zanedbatelný.

Vzdálenosti mezi nejvýznamnějšími městy kraje a letištěm Ostrava:

Město	Vzdálenost	Doba jízdy os. automobilem
Opole	150 km	130 min
Brzeg	200 km	160 min
Głubczyce	80 km	80 min
Kędzierzyn-Koźle	110 km	100 min

Tab. 2.8



Obr. 2.8 Spádová oblast – Opolské vojvodství [zdroj: vlastní zpracování]

2.8 Význam dopravy pro spádovou oblast

Celá spádová oblast Letiště Ostrava Mošnov je svým charakterem především průmyslovým regionem a právě z tohoto důvodu je kvalitní dopravní infrastruktura pro tuto oblast naprosto nepostradatelná. Výrazným faktorem pro rozvoj průmyslu bylo napojení Ostravy na dálniční síť, které také odstartovalo větší zájem zahraničních investorů o své aktivity v této oblasti. Kromě zmíněné dálnice D47/D1, která bude ve Slezském vojvodství napojena na polskou A1, jsou dalšími páteřními komunikacemi silnice R48 Bělotín – Polsko, R49 Hulín – Slovensko a na polském území pak dálnice A4, která spojuje Slezské a Opolské vojvodství. Výbornou infrastrukturou disponuje taktéž železniční doprava, jenž spádovou oblast Letiště Ostrava díky druhému (Břeclav – Petrovice u Karviné) a třetímu (Mosty u Jablunkova – Cheb) tranzitnímu koridoru napojuje na veškeré významné regiony nejen v okolí, ale také v zahraničí. Přestože tedy oblast disponuje dobrou a stále se navíc ještě postupně rozvíjející silniční a železniční infrastrukturou, svou důležitost zde nachází také letecká doprava. Nejen velké regionální firmy v čele s Hyundai Motor Manufacturing Czech, Vítkovice Machinery Group, nebo KIA Motors Slovakia totiž potřebují své výrobky expandovat do vzdálenějších regionů, nebo potřebují využít větší přepravní kapacity, kterou letecká doprava disponuje. Zároveň tyto velké firmy, často se zahraničními investory, zaměstnávají množství manažerů, což přispívá k nárůstu obchodních cestujících.

Kromě průmyslu má letecká doprava také velký význam pro cestovní ruch. Přestože Žilinský a Zlínský kraj navštěvuje stabilně velmi málo zahraničních turistů, v Moravskoslezském kraji a především Slezském vojvodství je situace lepší. Přestože většinu z těchto zahraničních turistů tvoří návštěvníci z příhraničních států, které jsou výhodněji dostupné silniční, nebo železniční dopravou, výrazný zájem o severomoravský region a Slezské vojvodství mají především návštěvníci z Ruska. Z hlediska vycestování ze spádové oblasti je v současné době nejdůležitějším aspektem letní sezóna, kdy lidé létají charterovými spoji na dovolenou. Spádová oblast letiště Ostrava Mošnov jak byla výše definovaná, má dle mého názoru dostatečnou kapacitu na to, aby se letiště Ostrava stalo nejvýraznějším letišťem na poli charterové dopravy na celé Moravě, v Žilinském kraji a v jižních částech Slezského a Opolského vojvodství.

3. Faktory ovlivňující rozvoj letecké dopravy ve spádové oblasti

Existuje celá řada nejrůznějších faktorů, které ať přímo, nebo nepřímo ovlivňují provoz letecké dopravy na každém letišti. Tyto faktory však ovlivňují nejen aktuální provoz, ale zároveň rozvoj příslušného letiště. Mezi nejdůležitější faktory patří geografická poloha letiště s ohledem na dostupnost letiště z regionu, ve kterém se nachází, ekonomická situace tohoto regionu, konkurence, cena ropy, strategie leteckých dopravců, aj.

V této kapitole tak budou níže uvedeny velmi důležité vlastnosti spádové oblasti letiště Ostrava, které tuto oblast výrazně charakterizují z pohledu životní úrovně, skladby obyvatelstva, cestovního ruchu, apod., tak aby došlo k analýze potencionálních zákazníků, na základě které je možno odhadnout vývoj počtu přepravených cestujících do budoucna.

U všech jednotlivých krajů, které jsou součástí spádové oblasti letiště Ostrava, budou v této kapitole zmíněna statistická data cestovního ruchu, která uvádí vývoj návštěvnosti zahraničních turistů za posledních šest let a procentuální rozdělení těchto turistů, kteří navštívili jednotlivé kraje v loňském roce dle jejich národnosti, a dále demografické a makroekonomické údaje všech krajů, které náleží do spádové oblasti letiště Ostrava. Ve všech případech jsou veškerá data čerpána z národních statistických úřadů, tedy Českého statistického úřadu, Statistického úřadu Slovenské republiky a polského Hlavního statistického úřadu.

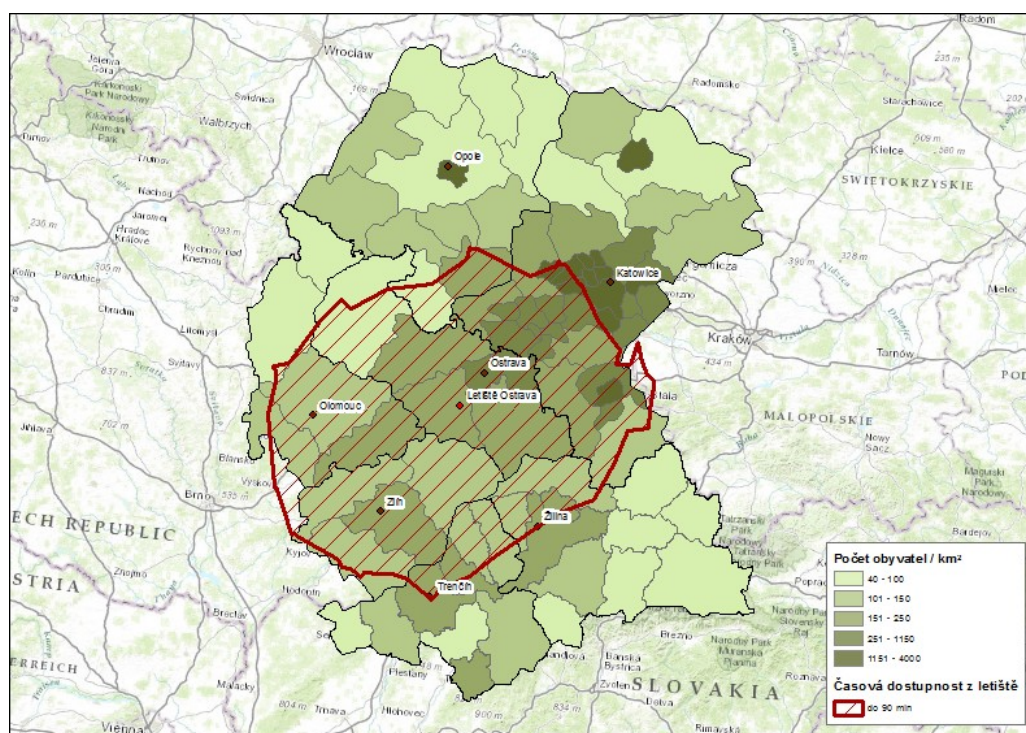
3.1 Obyvatelstvo

Jedním z nejdůležitějších faktorů z pohledu charakteristiky každé spádové oblasti je analýza obyvatelstva, které v tomto regionu žije.

V případě spádové oblasti Letiště Ostrava se dá obyvatelstvo rozdělit do pěti základních skupin, které tvoří příslušné kraje. Nejvíce důležitým krajem celé oblasti je Moravskoslezský kraj, ve kterém žilo v loňském roce 1 226 602 obyvatel, přičemž dle podrobnější statistiky z roku 2011 je možné uvést věkové složení v tomto kraji, kdy 14,5% populace bylo ve věku 0-14 let, 69,7% ve věku 15-64 let a 15,8% ve věku 65 let a více. Průměrný věk v Moravskoslezském kraji byl 40,9 let. V celé spádové oblasti, která je vytýčena 90 minutovým perimetrem dostupnosti jízdou osobním automobilem žije přibližně 4,8 miliónu obyvatel, přičemž 48% obyvatel žije na území České republiky, 44% na území Polska a 8% na Slovensku. Ekonomicky aktivních obyvatel (15-64 let) je přibližně 3,36 miliónů. Pokud by byla spádová oblast definovaná do 120 minut

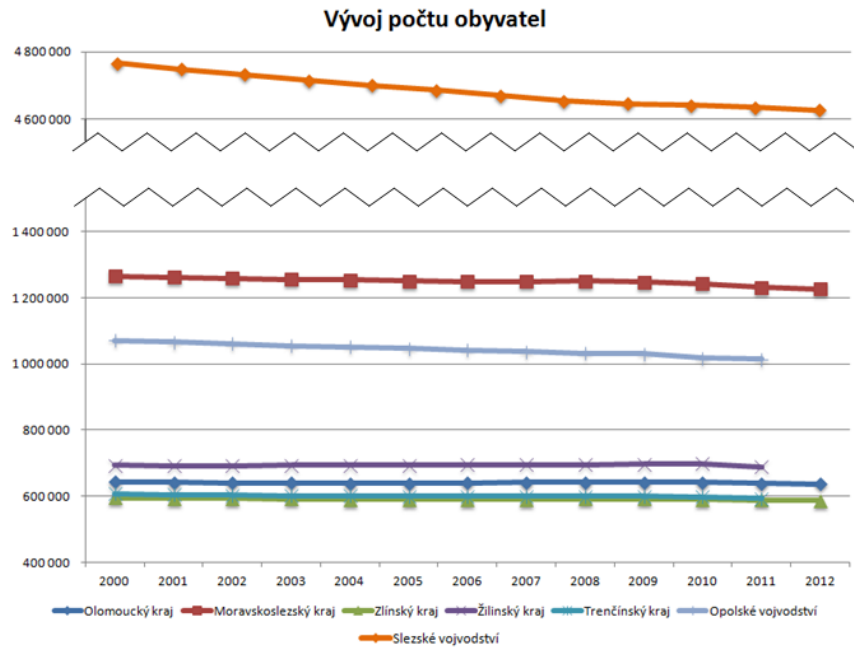
dostupnosti, navýšil by se počet obyvatel žijících v této oblasti odhadem na 7,1 miliónů, přičemž 56% obyvatel by pocházelo z Polska, 34% z České republiky a 10% ze Slovenska.

Rozložení obyvatelstva ve spádové oblasti Letiště Ostrava znázorňuje Obr. 3.1. Uvedena je hustota obyvatelstva na 1 km² dle jednotlivých okresů. Z tohoto znázornění je patrné, že populace v 90 minutovém perimetru dostupnosti je nejvíce soustředěna do pomyslné spojnice mezi krajskými městy Ostrava a Katowice. Jedná se o okres Ostrava-město a na polském území o okres Wodislavski, Rybnicki, Pszczyński, Mikołowski a města Rybnik, Żory a Jastrzębie-Zdrój, u kterých je hustota obyvatelstva v intervalu 141 – 170 obyvatel na 1 km². Nejméně osídlenými okresy jsou okres Bruntál v Moravskoslezském kraji a okres Glubczycki v Opolském vojvodství.



Obr. 3.1 Hustota obyvatelstva spádové oblasti [zdroj: ČSÚ, SÚSR, GUS, vlastní zpracování]

Vývoj počtu obyvatel ve spádové oblasti má bohužel mírně klesající tendenci. Jak je patrné z grafu na Obr. 3.2 nejpatrnější je pozvolný úbytek obyvatel ve Slezském vojvodství, které však na celou spádovou oblast naštěstí nemá nejvýraznější vliv, navíc počet obyvatel v tomto vojvodství stále několikanásobně převyšuje ostatní kraje. Pomalý úbytek obyvatel je však patrný i z hlavního kraje celé spádové oblasti, kterým je Moravskoslezský kraj. V tomto kraji je za posledních 5 let zaznamenán průměrný roční úbytek obyvatel o 0,5%. Tento jev lze přičíst migraci obyvatel za prací do perspektivnějších regionů. [14]



Obr. 3.2 Grafické vyjádření vývoje počtu obyvatel v jednotlivých krajích spádové oblasti
[zdroj: ČSÚ, SÚSR, GUS, vlastní zpracování]

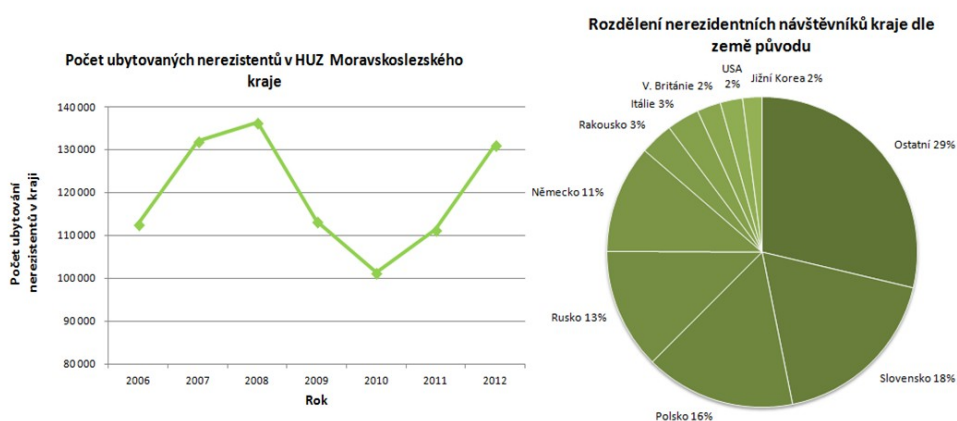
3.2 Cestovní ruch

Cestovní ruch je mnohostranným odvětvím, které zahrnuje dopravu, turistická zařízení, ubytování a poskytování stravování, služby cestovních kanceláří, atd. Jedná se tedy o jakýsi široký komplex činností, na kterém se podílí celá řada subjektů. [12] Odvětví cestovního ruchu je výrazně závislé na ekonomické situaci příslušného regionu a na kvalitě nabízených služeb, mezi které patří i jeho dopravní dostupnost.

Statistiky cestovního ruchu jsou velmi důležitým ukazatelem především z hlediska analýzy tzv. *incomingu*, což je termín pro označení příjezdového cestovního ruchu. Tyto statistické údaje totiž uvádějí celkový roční počet ubytovaných zahraničních turistů, což umožňuje sledovat především při meziročním srovnávání trend návštěvnosti cizinců jednotlivých regionů a také jejich původ. Z takovýchto údajů pak lze snadno odvodit, ze které země do spádové oblasti Letiště Ostrava zahraniční turisté přijíždí nejčastěji (u delších vzdáleností je předpoklad letecké dopravy) a tím pádem tedy určit, které destinace by tak bylo vhodné brát v úvahu při plánování nových leteckých linek. Tyto potřebné statistické údaje jsou níže uvedeny pro jednotlivé kraje, které jsou součástí spádové oblasti Letiště Ostrava, která byla vytýčena výše.

Moravskoslezský kraj

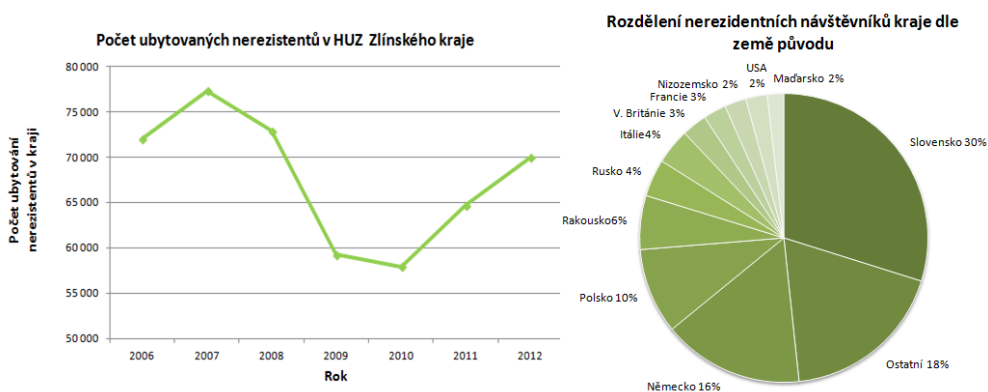
Průměrný počet ubytovaných nerezidentních hostů² v hromadných ubytovacích zařízeních se v Moravskoslezském kraji dle ČSÚ pohyboval okolo 120000 ročně, přičemž od roku 2010, kdy byl tento počet za sledované období vůbec nejnižší, dochází k opětovnému nárůstu. V loňském roce bylo v Moravskoslezském kraji ubytováno 131 195 zahraničních hostů, přičemž největší zastoupení dle národnosti mají zcela logicky sousední státy – Slovensko (18%) a Polsko (16%). Za zmínku však stojí především návštěvníci z Ruska (13%), kterých od roku 2006 přibylo více než trojnásobně. Příčinou tohoto jevu je pravděpodobně rostoucí obchodní spolupráce Ruska a Moravskoslezského kraje.



Obr. 3.3 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu v Moravskoslezském kraji [zdroj: ČSÚ]

Zlínský kraj

V loňském roce dosáhl počet ubytovaných zahraničních hostů ve Zlínském kraji 69959, což je hodnota velmi blízká průměru, který je za posledních 13 let pouze necelých 72000 hostů a dokazuje tak, že cestovní ruch z hlediska návštěvnosti zahraničních turistů v tomto kraji je na velmi slabé úrovni. V celorepublikovém měřítku dokonce 3. nejhorší vůbec.

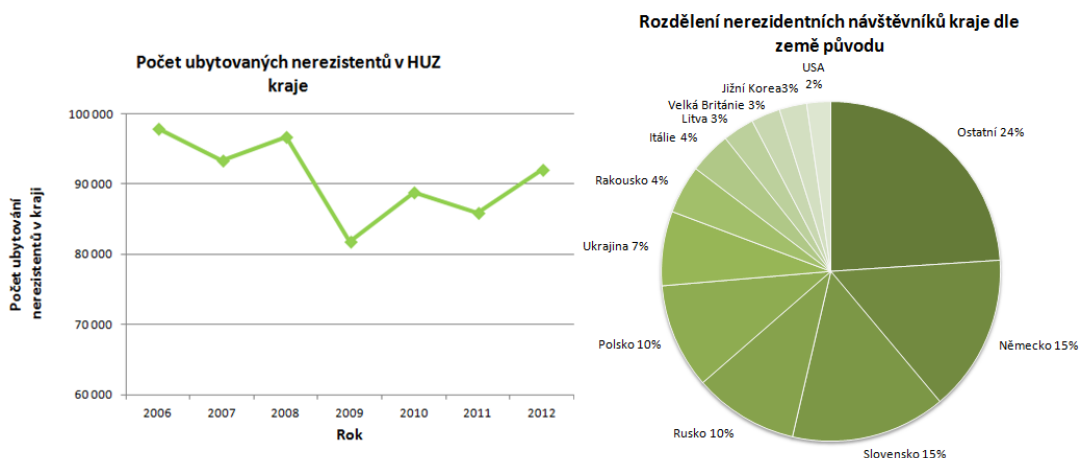


Obr. 3.4 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu ve Zlínském kraji [zdroj: ČSÚ]

² Nerezident = osoba, která trvale žije v jiné zemi, včetně občanů ČR trvale žijících v cizině [13]

Olomoucký kraj

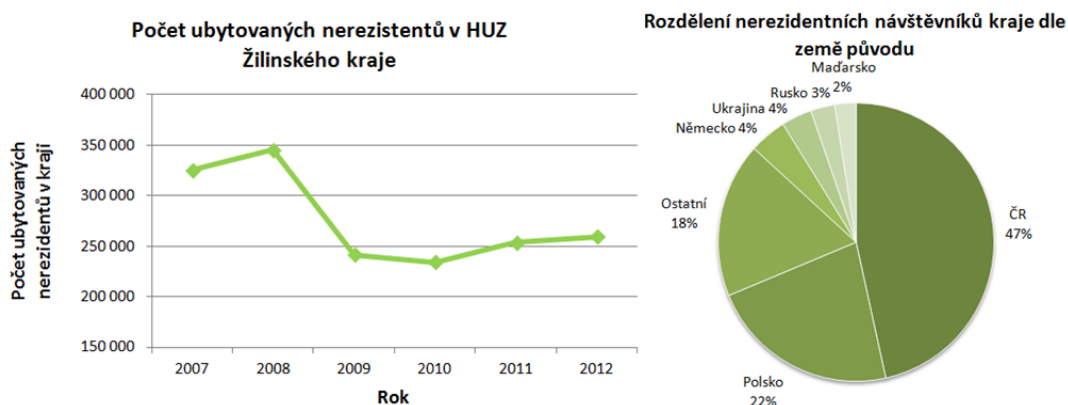
Počet ubytovaných zahraničních turistů v Olomouckém kraji má z dlouhodobého hlediska spíše klesající charakter. Nejpozitivnějším obdobím bylo rozmezí let 2001-2003, avšak k těmto výsledkům se bohužel již v současné době nedaří vyrovnat. Průměrně se v kraji ubytuje 94 375 nerezidentních turistů ročně, přičemž v loňském roce to bylo 92070 návštěvníků. Nejvíce zahraničních hostů přijíždí do Olomouckého kraje z Německa (15%), Slovenska (15%), Ruska (10%) a Polska (10%).



Obr. 3.5 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu v Olomouckém kraji [zdroj: ČSÚ]

Žilinský kraj

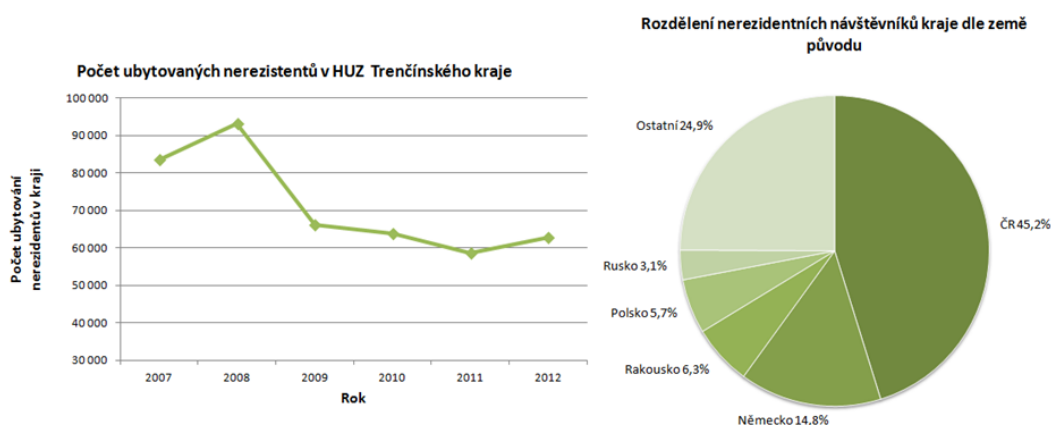
Počet zahraničních turistů v Žilinském kraji dosahuje stabilně velmi vysokých hodnot. Nejvydařenějším rokem z hlediska návštěvnosti cizinců byl rok 2008 s 345223 zahraničními turisty. Ve srovnání s tímto rokem došlo loni k poklesu, i tak je 259641 nerezidentních návštěvníků velmi pozitivním údajem. Z hlediska potenciálu využití Letiště Ostrava jakožto vstupní brány do tohoto kraje je bohužel nutné konstatovat, že většinu z těchto zahraničních turistů tvoří obyvatelé ČR (47%) a Polska (22%), tedy zemí, které jsou výhodněji dostupné silniční, nebo železniční dopravou.



Obr. 3.6 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu v Žilinském samosprávném kraji [zdroj: SÚSR]

Trenčínský kraj

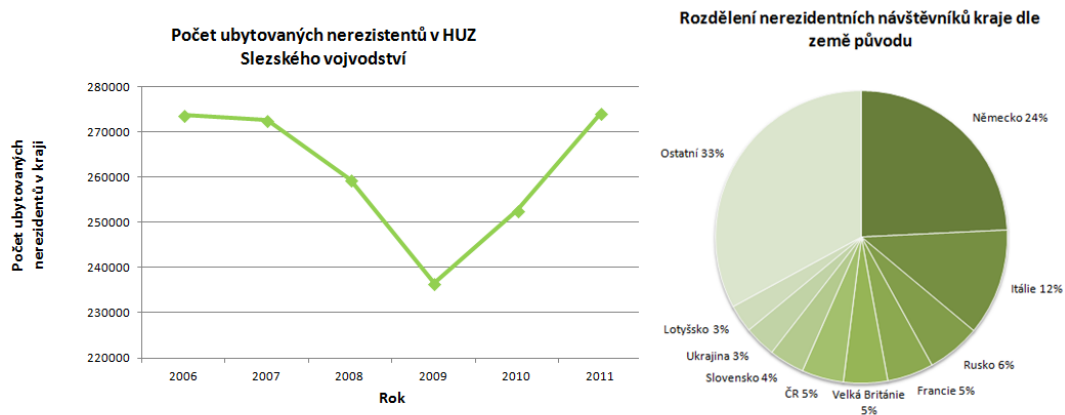
Trenčínský kraj není z pohledu návštěvy zahraničních turistů významným regionem spádové oblasti. V loňském roce navštívilo tento kraj pouze 62 746 nerezidentních hostů, což je nárůst o 6,6% oproti roku 2011. Průměrně tito hosté přenocovali v HUZ 3,4krát. Stejně jako v případě Žilinského kraje, největší podíl zahraničních návštěvníků Trenčínského kraje tvořili v roce 2012 občané České republiky (45,2%). Tato skupina je z pohledu letecké dopravy vzhledem k malé vzdálenosti neperspektivní, avšak hned na druhém místě se umístili návštěvníci z Německa (14,8%), u kterých je předpoklad využití letecké dopravy mnohem reálnější.



Obr. 3.7 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu v Trenčínském samosprávném kraji [zdroj: SÚSR]

Slezské vojvodství

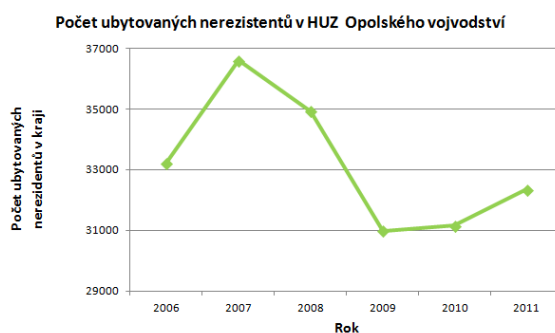
Bohužel polský Hlavní statistický úřad v době tvorby této práce stále ještě nezveřejnil data za loňský rok a vycházeno je tak pouze z hodnot do roku 2011. Vzhledem ke konání světového šampionátu ve fotbale, které se v roce 2012 v Polsku konalo, tak nepředpokládám výrazný pokles návštěvnosti zahraničními turisty, ale spíše opačný jev. Slezské vojvodství disponuje největším počtem přijíždějících cizinců ze všech krajů, které náleží pod spádovou oblast Letiště v Ostravě Mošnově. V roce 2011 navštívilo Slezské vojvodství 274 151 nerezidentních hostů, přičemž největší zastoupení má Německo (24%), Itálie (12%), Rusko (6%), Francie (5%), Velká Británie (5%) a ČR (5%). Ve většině se jedná o státy, které jsou díky své vzdálenosti od Slezského vojvodství výhodněji dostupné leteckou dopravou, z čehož může ostravské letiště jedinečně těžit.



Obr. 3.8 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu ve Slezském vojvodství [zdroj: GUS]

Opolské vojvodství

V případě Opolského vojvodství doposud stejně jako u Slezského vojvodství zatím nejsou známa data o počtu zahraničních návštěvníků v loňském roce, stejně tak jako údaje o rozdělení těchto nerezidentních návštěvníků dle své národnosti. Přesto je ze statistických dat předešlých let zřejmý pokles návštěvnosti, který započal v roce 2007. V posledním sledovaném roce 2011 navštívilo Opolské vojvodství 32346 zahraničních turistů, což je v porovnání s ostatními výše uvedenými kraji spíše zanedbatelný počet.



Obr. 3.9 Grafické vyjádření statistických údajů cestovního ruchu v Opolském vojvodství [zdroj: GUS]

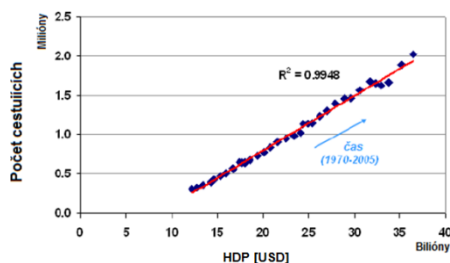
Závěr

Z výše uvedených statistických údajů cestovního ruchu v jednotlivých krajích je patrné, že ve všech případech má křivka celkového počtu ubytovaných nerezidentů v HUZ v posledních letech vždy stoupající charakter, což je optimistickým výhledem do budoucna. Co se národnosti týče, nejčastěji se jedná o občany sousedních zemí, u kterých se tak nepředpokládá cestování leteckou dopravou vzhledem k neekonomičnosti tohoto druhu dopravy na krátké vzdálenosti. Pokud se však zaměříme na návštěvníky ze vzdálenějších zemí, nejčastěji se jedná o občany Německa a Ruska. V případě návštěvnosti krajů na území ČR, tedy Moravskoslezského, Zlínského a Olomouckého kraje, v loňském roce 2012 bylo ubytováno v těchto krajích dohromady 293 224 zahraničních turistů,

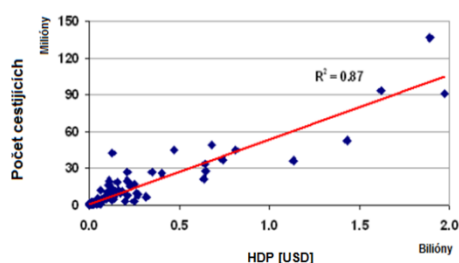
přičemž 19,9% tvořili Slováci, 13,4% Němci, 12,7% Poláci a 9% Rusové. I z těchto čísel je tak patrné, že by bylo nejvhodnější se zaměřit na letecké spojení s Německem, nebo Ruskem, odkud zahraničních turistů ze vzdálenějších destinací přijíždí nejvíce.

3.3 Makroekonomické ukazatele

V závislosti na kombinaci specifických ekonomických atributů a atributů letecké dopravy existuje velmi úzký vztah mezi leteckou dopravou a hospodářskou činností. Přestože se tento vztah může jevit jako velmi složitý a nehomogenní, podle studie M. A. Mishuktina (2009) [22] jsou na sobě tyto dva systémy navzájem závislé. Tento předpoklad je patrný z obr. 3.10 a obr. 3.11, kdy vysoký korelační koeficient³ mezi cestujícími v letecké dopravě a hodnotou HDP naznačuje existenci silného lineárního vztahu mezi těmito proměnnými. Hodnota korelačního koeficientu byla počítána dvěma způsoby, a to jak pomocí časové řady, tak pomocí průřezové analýzy. Na obr. 3.10 vykazují cestující letecké dopravy a HDP korelační koeficient 0,99, přičemž tento koeficient byl počítán ze souhrnných celosvětových údajů od roku 1970 do roku 2005. Obr. 3.11 znázorňuje výpočet korelačního koeficientu pomocí průřezových dat 137 států v roce 2005 a jeho hodnota je 0,93.



Obr. 3.10 Korelační koeficient mezi počtem cestujících a HDP pomocí časové řady
[zdroj: M. A. Mishuktina]



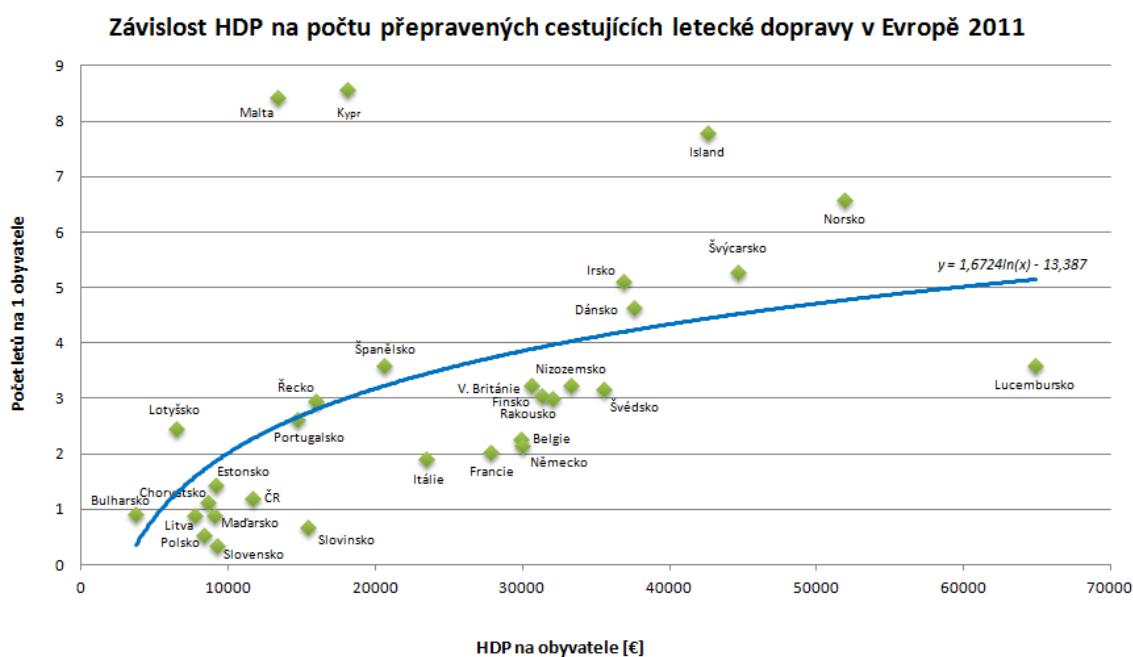
Obr. 3.11 Korelační koeficient mezi počtem cestujících a HDP pomocí průřezové analýzy
[zdroj: M. A. Mishuktina]

Tento příklad tedy ukazuje jistou závislost mezi hodnotou HDP a počtem přepravených cestujících leteckou formou dopravy, což dokazuje předpoklad, že ekonomická situace země může velmi výrazně ovlivnit poptávku po letecké dopravě. [5]

Vztah mezi ekonomickou úrovní evropských zemí a využitím letecké dopravy na 1 obyvatele těchto jednotlivých zemí v roce 2011 dle statistických údajů agentury Eurostat⁴ znázorňuje Obr. 3.12.

³ Korelační koeficient = určuje relativní míru lineární závislosti dvou náhodných veličin

⁴ Kompletní hodnoty použité v Obr. 3.12 jsou uvedeny v příloze I.



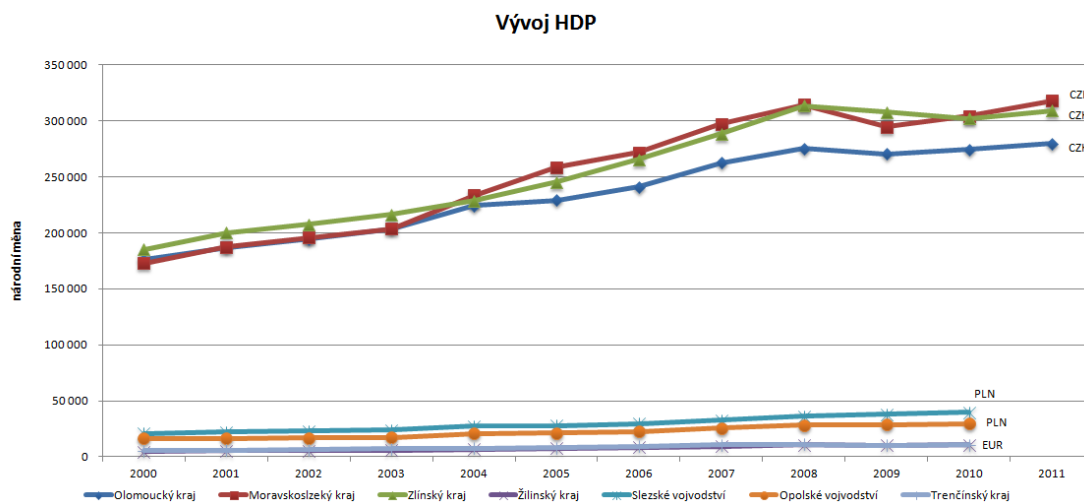
Obr. 3.12 Graf vyjadřující závislost počtu přepravených cestujících dle jednotlivých evropských států v roce 2011 vůči HDP [zdroj: Eurostat, vlastní zpracování]

Po vynesení modře znázorněné logaritmické regresivní křivky, která je definovaná vztahem $y = 1,6724 \cdot \ln(x) - 13,387$, se naskytuje teoretická možnost odvodit potenciaální poptávku po letecké dopravě v jakékoliv oblasti, pro kterou je znám její HDP.

V případě spádové oblasti Letiště Ostrava, jejíž průměrné HDP je 11779,54 EUR vychází po dosazení do definice získané regresivní křivky hodnota 2,29 letů na 1 obyvatele oblasti. Pokud uvažujeme, že spádové oblast disponuje 4,7 miliónů obyvateli, vychází po jednoduchém vynásobení potenciál této oblasti na 10 763 000 odbavených cestujících ročně. Avšak v takovém případě nejsou brány v úvahu důležité faktory, jako je počet nabízených destinací, atraktivita regionu pro cestovní ruch z pohledu inomingu, kapacita letiště, aj. Jednotlivé údaje jsou totiž uváděny pro celostátní statistiky odbavených cestujících a nezohledňují postavení regionálních letišť v tomto souhrnu. Vypovídající je tak pouze údaj, že celá Česká republika při svém současném počtu 10 516 125 [13] obyvatel má potenciál odbavit 23 814 720 cestujících, což je 47% více než tomu bylo v roce 2011 reálně. Mezi další faktory, které tuto predikci můžou výrazně ovlivnit, patří vývoj ceny ropy, nákup emisních povolenek leteckými dopravci, nečekané přírodní jevy jako byl výbuch sopky Eyjafjallajökull v roce 2010, aj.

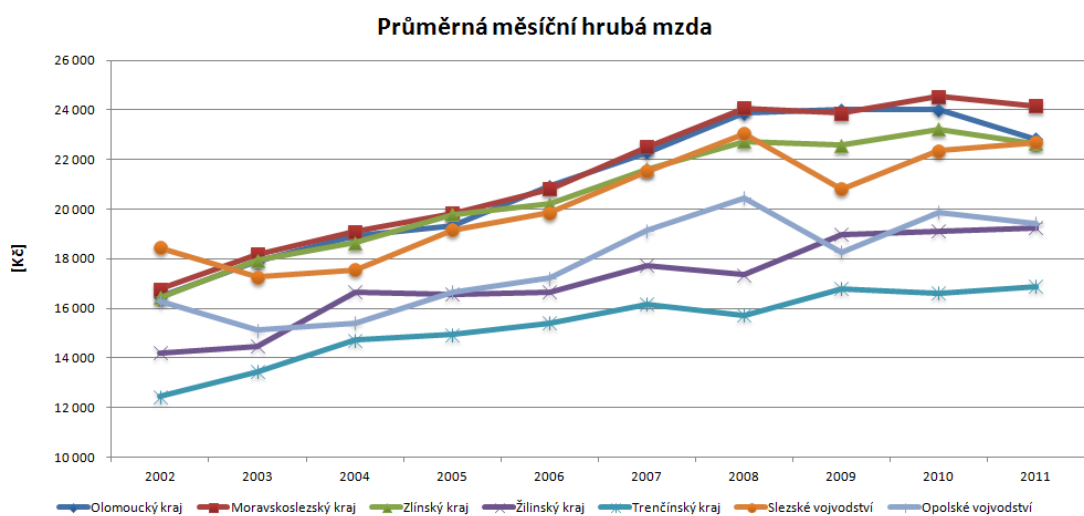
Vývoj hodnoty HDP všech krajů, které se nachází na území spádové oblasti letiště Ostrava, znázorňuje Obr. 3.13. Poměr mezi jednotlivými kraji nelze brát v úvahu, jelikož hodnoty HDP v tomto grafu jsou uváděny vždy v příslušných národních měnách států, do

kterých kraje náleží. Nejdůležitějším hlediskem však je trend vývoje HDP v jednotlivých regionech.



Obr. 3.13 Grafické vyjádření vývoje HDP v jednotlivých krajích spádové oblasti
[zdroj: ČSÚ, SÚSR, GUS, vlastní zpracování]

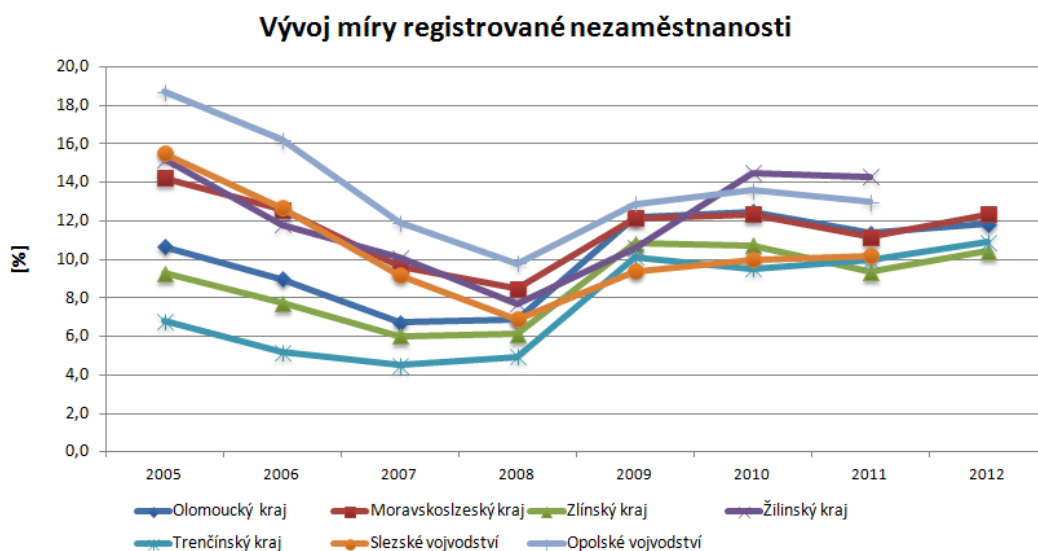
Dalším údajem, který vypovídá o potenciálu rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti je průměrný hrubý měsíční příjem obyvatel, kteří v tomto regionu žijí. Tento údaj totiž v sobě odráží stav životní úrovně těchto obyvatel, který je velmi důležitý z hlediska zájmu o leteckou dopravu. Čím je životní úroveň vyšší, tím je totiž výraznější předpoklad zájmu cestovat letecky, čímž je splněn předpoklad rozvoje letecké dopravy. Vývoj hrubého měsíčního příjmu ve spádové oblasti Letiště Ostrava znázorňuje Obr. 3.14. Veškeré hodnoty polských vojvodství a slovenských krajů jsou převedeny na české koruny dle průměrného kurzu ČNB v jednotlivých letech.



Obr. 3.14 Grafické vyjádření vývoje průměrné hrubé měsíční mzdy v jednotlivých krajích spádové oblasti
[zdroj: ČSÚ, SÚSR, GUS, vlastní zpracování]

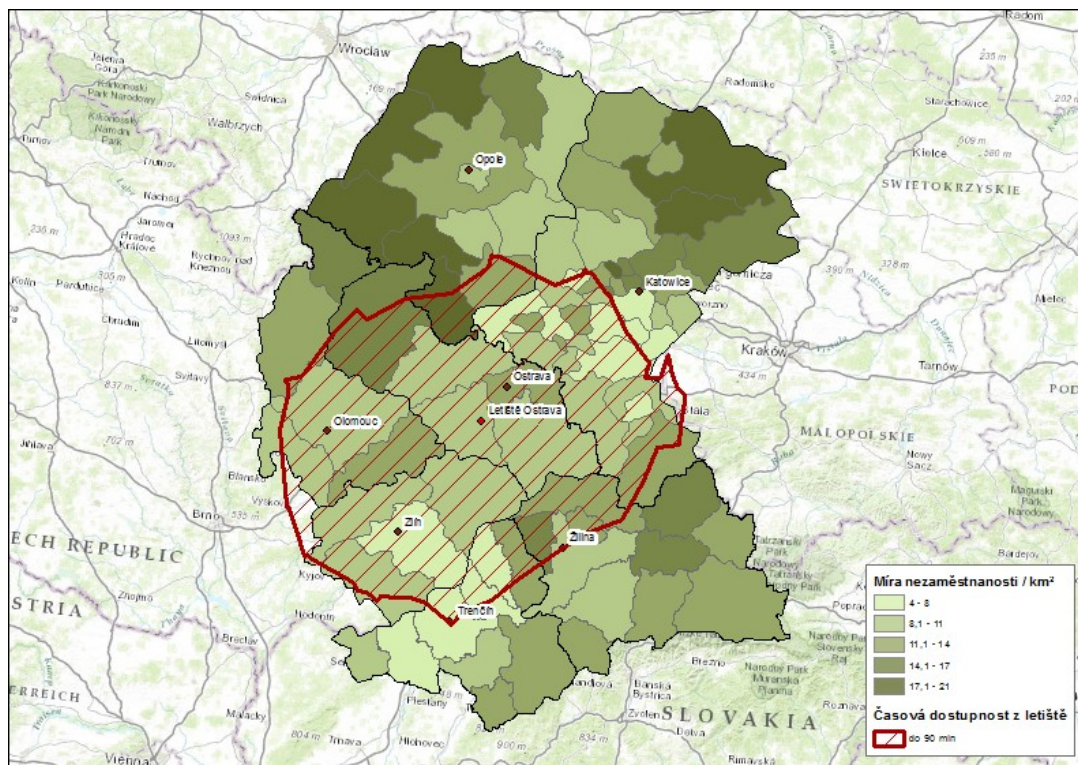
Z grafu na Obr. 3.13 je patrné, že téměř stabilně je historicky ze všech pěti krajů nejvyšší hrubý měsíční příjem v Moravskoslezském kraji, což je vzhledem k jeho dominantnímu postavení v rámci celé spádové oblasti velmi příjemným zjištěním. Velmi pozitivním vývojem, který je ze všech krajů nejstrmější, se může rovněž pochlubit Slezské vojvodství, které se v roce 2011 přiblížilo Moravskoslezskému kraji na rozdíl pouhých 268 Kč měsíčně. Naopak nejhůře na tom jsou Žilinský kraj a Opolské vojvodství, tedy regiony, které se na složení spádové oblasti podílí spíše minoritně. Mírným znepokojením může být pokles hodnot Olomouckého a Zlínského kraje za poslední sledovaný rok 2011.

Posledním údajem, který zde bude zmíněn díky jeho vypovídající hodnotě vzhledem k životní úrovni v regionu, je míra registrované nezaměstnanosti. Tento údaj vyjadřuje podíl počtu nezaměstnaných na celkové pracovní síle uváděný v procentech. Z hodnot míry registrované nezaměstnanosti je možné usoudit, který region se potýká s nejhorší ekonomicko-sociální situací, což je předpokladem o menší zájem cestovat letecky, než v opačném případě. Vývoj míry registrované nezaměstnanosti je znázorněn na Obr. 3.15, kde je za sledované období patrný téměř totožný vývoj ve všech pěti krajích. Nejlepším rokem byl z pohledu zaměstnanosti rok 2008, avšak od tohoto roku opět započal růst registrované míry nezaměstnanosti ve všech krajích. Z grafu je dále patrné, že nejnižší míra registrované nezaměstnanosti je téměř stabilně ve Zlínském kraji, zatímco opačného výsledku dosahuje Opolské vojvodství a Žilinský kraj. Nejúspěšnějším krajem z pohledu snižování míry reg. nezaměstnanosti je Slezské vojvodství, ve kterém se od roku 2004 do roku 2011 podařilo snížit tuto proměnnou o 6,7%.



Obr. 3.15 Grafické vyjádření vývoje míry registrované nezaměstnanosti v jednotlivých krajích spádové oblasti [zdroj: ČSÚ, SÚSR, GUS, vlastní zpracování]

Názornější znázornění míry registrované zaměstnanosti v jednotlivých okresech spádové oblasti znázorňuje Obr. 3.16. Jelikož však v době zpracování ještě nebyly k dispozici údaje z obou polských vojvodství a Žilinského kraje za rok 2012, mapa míry registrované nezaměstnanosti znázorňuje stav v roce 2011.



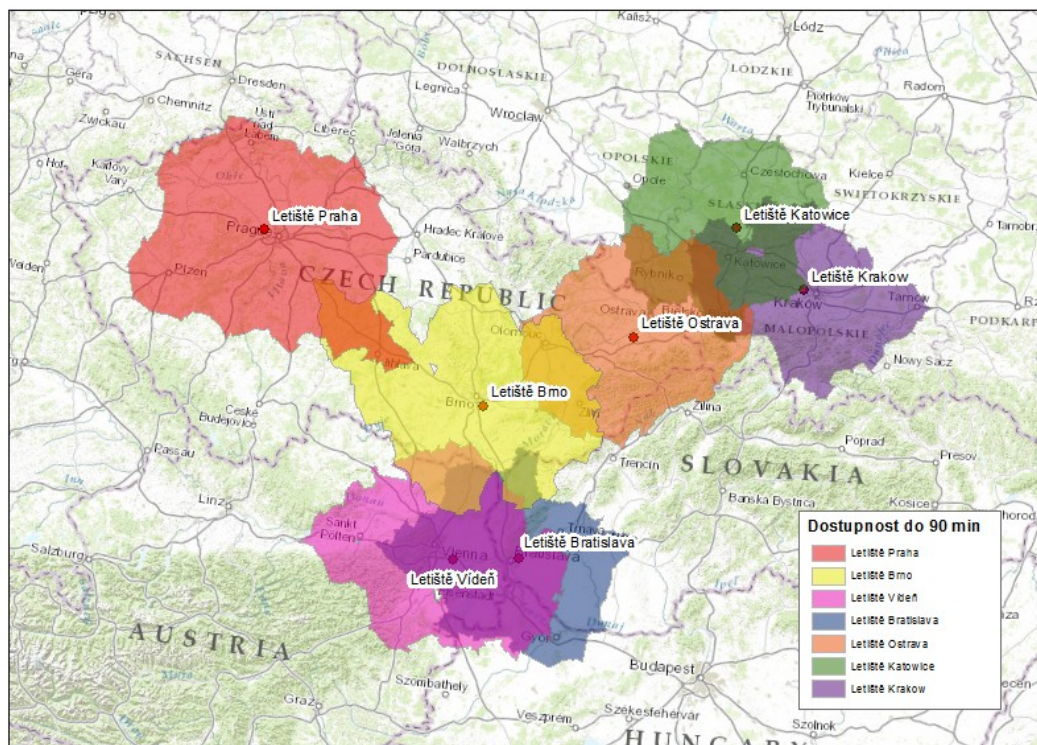
Obr. 3.16 Míra nezaměstnanosti dle okresů v jednotlivých krajích spádové oblasti
[zdroj: ČSÚ, SÚSR, GUS, vlastní zpracování]

Z Obr. 3.15 je patrné, že míra registrované nezaměstnanosti ve spádové oblasti Letiště Ostrava, je víceméně rovnoměrně rozložená. Nejhorší situace v okrese, který leží v 90 minutové dostupnosti z letiště Ostrava je okres Glubczycki nacházející se v jihovýchodní části Opolského vojvodství. Na území ČR je situace nejhorší v okrese Bruntál, naopak nejnižší míru registrované nezaměstnanosti má okres Zlín.

3.4 Konkurenční spádové oblasti

Jedním z faktorů, o kterých je známo, že ovlivňují provoz Letiště Ostrava je geografické umístění tohoto letiště v regionu, který disponuje mnoha konkurenčními letišti se svými spádovými oblastmi. Na Obr. 3.17 je znázorněna spádová oblast Letiště Ostrava a 6 dalších spádových oblastí, které ji konkurují. Z tohoto obrázku je patrné, že Letiště Ostrava leží velmi nevýhodně v oblasti, kde potencionální zákazníci ze Slezského a Opolského vojvodství mají možnost cestovat z letišť v Katowicích, nebo v Krakově zatímco zákazníkům z jihozápadní části spádové oblasti (Zlínský a Olomoucký kraj) se

naskytuje možnost létat z letišť ve Vídni, případně Bratislavě. Pro celou oblast České republiky, včetně Moravskoslezského regionu je navíc stabilně dominantním letišťem Letiště Václava Havla Praha, které ročně odbaví okolo 10 miliónů cestujících. [34] Všechny znázorněné spádové oblasti na Obr. 3.1 představují dostupnost letišť do 90 minut jízdy osobním automobilem. Podrobnější analýze nejvíce konkurenčních letišť se zabývá kapitola 9.



Obr. 3.17 Spádové oblasti letišť v nejbližším okolí
[zdroj: vlastní zpracování]

4. Definice a funkce letiště

J. Průša (2007) definuje letiště jako místo, kde se jakýkoliv uživatel letecké dopravy setkává v největší možné míře se službami všech účastníků tohoto procesu. Probíhá zde jak začátek, tak konec vlastní přepravy a zároveň se zde rozhoduje o její efektivnosti a kvalitě. [4]

Podle leteckého předpisu L14 je letiště definováno jako: *Vymezená plocha na zemi, nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určena buď zcela, nebo z části pro přílety odlety a pozemní pohyby letadel.* [2]

Jelikož se na letišti sbíhají aktivity všech tří hlavních poskytovatelů služeb letecké dopravy – letištní podnik, letečtí dopravci a služba řízení letového provozu, patří mezi jednu z hlavních funkcí letiště správná koordinace všech těchto služeb a to s výsledným ohledem na bezpečnost, komfort obsluhy zákazníka letiště. Takováto úloha je velmi složitá, jelikož ekonomické postavení a především ekonomické zájmy těchto jednotlivých poskytovatelů služeb se většinou velmi liší. Z tohoto důvodu je velmi nutné nalézt jakýsi systém, či mechanismus, který zajistí rovné postavení těmto subjektům v tržním prostředí. [4]

Přestože se může zdát, že jedinečné postavení letiště v příslušném geografickém prostoru je jeho nespornou výhodou, spíše opak je pravdou. A to z toho důvodu, že potenciální růst letiště je výrazně omezen hranicemi tohoto geografického prostoru, či poptávkou příslušné spádové oblasti. Zároveň je nutné vzít na vědomí, že ačkoli by mělo letiště v ideálním případě v takovéto oblasti kladně ovlivňovat sociální a ekonomický rozvoj, musí se také potýkat se zápornými stránkami provozu, jako je především nadměrný hluk. [4]

5. Úlohy letiště

Jelikož je letiště nepostradatelným prvkem letecké dopravy, který výrazně ovlivňuje její bezpečnost, plynulost a dostupnost, je zřejmé, že má hned několik základních úloh.

5.1 Provozní úloha

Tato úloha je tou vůbec nejdůležitější a nejvíce zásadní, jelikož se jedná o hlavní původní význam letiště pro leteckou dopravu. Vycházet je možno z definice letiště Leteckým předpisem L14, která byla uvedena již výše, a to sice tak, že letištěm se vlastně rozumí nejen čistě provozní stavby a plochy, ale také stavby a plochy pro obchodní zázemí letiště, které s tímto provozem souvisí.

Umístění všech staveb na letišti je možné rozdělit do dvou skupin. Jedna skupina jsou plochy a stavby v tzv. neveřejné, či provozní části letiště (airside), které jsou určeny především pro samotný provoz dopravy a činnosti s tímto spjaté, zatímco druhou skupinu tvoří budovy v tzv. veřejné části letiště (landside), které slouží nejčastěji pro nejrůznější komerční využití. Mezi neveřejné stavby a plochy patří vzletové a přistávací dráhy, pojezdové dráhy, odbavovací plochy, parkovací plochy, odbavovací budovy, stavby pro zabezpečení požární ochrany letiště, stavby zabezpečující ochranu letiště (oplocení, atd.), stavby a plochy pro řízení letů, stavby pro skladování leteckých pohonných hmot, aj. V této části letiště probíhají ty nejdůležitější části letecké dopravy jako je proces odbavení cestujících, nebo zboží a technické odbavení letadel. Bývá velmi časté, že správu těchto ploch a budov v neveřejné části letiště má na starosti provozovatel letiště. V případě veřejné části letiště je situace odlišná. Správa a provoz ploch, či budov v této zóně podléhá někdy rovněž provozovateli letiště, ale v některých případech i jiným komerčním subjektům. U takovýchto staveb se počítá s využitím jak cestujícími, tak i obecnou veřejností a z tohoto důvodu jsou často umístěny vně odbavovacích terminálů. Jedná se především o nákupní a restaurační zařízení, provozovny cestovních kanceláří, budovy využívající společnosti operující na daném letišti, parkoviště, hotely, či logistická centra.

[4]

Velmi důležitou součástí provozu letiště je i jeho napojení na ostatní druhy dopravy. Z tohoto důvodu již velmi často před, nebo dokonce i přímo uvnitř letištního terminálu možné nalézt zastávky sloužící pro železniční či autobusové napojení na městskou, či dokonce dálkovou hromadnou dopravu. Takováto provázanost s ostatními formami

dopravy výrazně pozitivně ovlivňuje přístupnost letiště potenciálním zákazníkům a tím pádem zvyšuje jeho konkurenceschopnost. [4]

5.2 Ekonomická úloha

Méně rozsáhlou, ovšem nikterak méně důležitou úlohou letiště je i jeho ekonomika a hospodaření. Na letiště se v takovém případě díváme jako na obchodní společnost, neboli organizaci provozovatele letiště, která má na starosti veškeré provozní funkce letiště a velmi často také komerční aktivity, které s tímto provozem souvisí. [4]

5.2.1 Finanční zdroje letiště

Stejně tak jako letiště nezajišťuje pouze odbavení cestujících, nebo zboží, ale slouží také k jiným obchodním činnostem, které přispívají k jeho rozvoji, dají se i finanční zdroje rozdělit na skupinu zdrojů z letecké činnosti a skupinu zdrojů z neletecké činnosti. Zvláštní skupinou jsou potom finanční výnosy, které mohou být komerčního, nebo nekomerčního charakteru.

Zdroje z letecké činnosti

Tyto zdroje jsou hlavním příjmem většiny letišť a jsou vesměs tvořeny několika poplatky za provoz letecké dopravy na letišti. Jejich seznam, přesná specifikace a pravidla pro aplikaci jsou uvedena ve 2. kapitole ICAO Doc 9082/7 – ICAO's Policies on Charges for Airport and Air Navigation Services. [21]

- Přistávací poplatek
- Poplatek za službu zákazníkovi
- Parkovací poplatek a poplatek za využití hangáru
- Bezpečnostní poplatek
- Hlukový poplatek

Kromě těchto poplatků tvoří výraznou část z příjmů z leteckých činností výnosy za poskytování handlingových služeb. Jedná se o poplatky, které platí letečtí dopravci za využití zařízení potřebných jak pro odbavení cestujících (nástup a výstup cestujících), nebo nákladu (náklad a výklad zboží), tak pro technické odbavení letadel (úklid, plnění provozními kapalinami, catering, technické ošetření letadla, plnění pohonnými hmotami, aj.). Tyto poplatky mohou být účtovány na základě handlingové smlouvy za každé takovéto provedení služby, nebo v rámci souhrnného balíčku služeb, přičemž se poté

příplácí pouze za speciální služby, jako může být požární asistence při plnění paliva, proces odmrazování v zimním období, aj. Ne na všech letištích však tyto služby poskytuje přímo provozovatel letiště. V poslední době je vzhledem k náročnosti této služby a rizikové ziskovosti vzhledem k sezónním provozům stále častější jev outsourcingu, kdy tyto služby poskytují specializované firmy, nebo přímo letečtí dopravci. [5]

Zdroje z neletecké činnosti

Neletecké aktivity jsou veškeré ostatní aktivity letiště, které přispívají k získávání finančních zdrojů a jeho rozvoji. Mezi takovéto služby patří například:

- Pronájem budov, skladů a hangárů
- Pronájem místností v terminálu pro cestovní kanceláře, letecké společnosti, půjčovny automobilů, banky, restaurace, obchodů, aj.
- Provozování parkovišť a garáží
- Provozování reklamních ploch
- Provozování kyvadlové dopravy mezi letištěm a městem
- Provozování hotelových služeb, aj.

Ostatní zdroje – finanční výnosy

Mezi zdroje příjmů, které se nedají uvést ani do leteckých, ani do neleteckých zdrojů příjmů patří především úroky z volných finančních prostředků, či dotace a granty, které jsou nejčastější v případě menších regionálních letišť, které bývají podporovány regionem, nebo soukromými subjekty.

5.2.2 Finanční náklady letiště

Nákladové položky každého letiště se poměrně výrazně liší případ od případu, protože záleží na rozsahu činností, které letiště provozuje, na způsobu jakým je financován jeho rozvoj, nebo na stupni opotřebení jeho majetku. Mezi další faktory, které mohou finanční náklady letiště také ovlivňovat lze uvést ještě poloha letiště ve spádové oblasti a klimatické podmínky v tomto regionu.

Nákladové položky letiště lze rozdělit následovně: [5]

- Náklady na provoz neveřejné části letiště
- Náklady na provoz terminálů
- Náklady na provoz a údržbu ostatních budov

- Náklady na pracovní sílu a administrativu
- Náklady na likvidaci nenadálých situací a případných škod
- Náklady pro hrazení provozních ztrát
- Náklady na hrazení úvěrů, odpisů, půjček, aj.

5.3 Sociální úloha

Letiště bezesporu působí kladným způsobem nejen na ekonomickou, ale také na politickou a sociální situaci v regionu. Letecká doprava umožňuje přepravu osob, či zboží rychlým a bezpečným způsobem na velké vzdálenosti, což poskytuje možnost přepravy mnoha turistům, obchodníkům, sportovcům a dalším skupinám mezi regionem, ve kterém se letiště nachází a mnoha dalšími regiony, nebo státy, které většinou ani nejsou dosažitelné jinou formou dopravy. Na základě této skutečnosti dochází k výraznému nárůstu podnikání a obchodní činnosti, což má za následek především zvýšení zaměstnanosti, větší výtěžky a tím pádem celkově lepší ekonomickou situaci celého regionu. Na zaměstnanost však má pozitivní vliv už samotný provoz letiště, který vytváří velké množství pracovních míst, ať už přímo v leteckém provozu, nebo ve službách k tomuto provozu jednak vyloženě potřebných, nebo různě návazných (logistická centra, služby cestujícím, atd.) Vzhledem k tomu, že přítomnost letiště tuto spádovou oblast mnohem lépe zpřístupňuje celému světu, dochází k pozitivnímu ovlivňování turismu a jiných služby s leteckou dopravou spjatých jako je například hotelnictví, sport, kultura, jiné druhy dopravy, atd. [5]

Přestože má letiště mnoho vlastností, které působí kladným způsobem na jeho spádovou oblast, existují i vlastnosti záporně působící. Tato oblast se týká především narušování životního prostředí v oblasti kolem letiště. Přestože se v současné době většina letišť snaží jít výrazně ekologickou cestou, ne vždy je to především kvůli nadměrnému hluku z provozu letadel obyvateli kladně vnímáno a dochází tak k negativnímu vztahu k letišti, což má za následek zhoršení podmínek pro potenciální rozvoj provozu tohoto letiště. V takovýchto případech potom nezbyvá provozovateli letiště nic jiného, než zavést vhodná protihluková opatření jakými může být například změna příletových a odletových tratí, nebo omezení nočního provozu. Kromě hluku může letiště negativně působit na životní prostředí také v oblasti znečištění zdrojů vody. Takovýto případný problém je nutné odstranit důkladnou čištěním odpadních vod spojeným s vhodným jímáním postřikové kapaliny při procesu odmrazování, nebo při nežádoucím úniku leteckého paliva.

6. Letiště Ostrava

Letiště Ostrava Mošnov je veřejné mezinárodní letiště nacházející se přibližně 20 km od krajského města Ostrava a je největším regionálním letištem na území České republiky. Poloha letiště na severovýchodě republiky hraničící navíc s Polskem a Slovenskem ho předurčuje k výraznému dopravnímu uzlu této oblasti.

Historie Letiště Ostrava se datuje od prvního desetiletí minulého století, kdy na jeho místě prováděli své první letecké pokusy regionální letečtí průkopníci bratři Žurovcové. Tyto aktivity však brzy narušila první a druhá světová válka, a tak v roce 1939 na místě kde se dnes ostravské letiště nachází, bylo vybudováno německou Luftwafé po okupaci Československa polní letiště, které mělo sloužit pro přípravu útoku na Polsko. Novodobá historie se datuje od roku 1956, kdy byly zahájeny stavení práce na současném letišti, které sloužilo zároveň jak civilní letecké dopravě, tak armádním potřebám. Vojsko se zde vyskytovalo až do roku 1993, kdy se letiště stalo čistě civilním. Během své dlouhé existence letiště vystřídalo mnoho vlastníků, od Československých aerolinií, přes Českou právu letišť, s.p. až po Moravskoslezský kraj, který je prostřednictvím společnosti Letiště Ostrava, a.s. vlastníkem letiště od roku 2004 do dnes. [26]

Letiště je vybaveno betonovou vzletovou a přistávací dráhou o délce 3500 m a šířce 63 m nesoucí označení 04/22, která je druhou nejdelší a vůbec nejširší vzletovou a přistávací dráhou v České republice. Pro odbavení letadel slouží 3 odbavovací plochy, přičemž pro hlavní provoz je určena centrální odbavovací plocha pro 7 letadel, která v nedávné době prošla rekonstrukcí. Od roku 2006 letiště disponuje novým odbavovacím terminálem, který je vybaven třinácti odbavovacími přepážkami s kapacitou 500 cestujících za hodinu. Provoz letiště je nepřetržitý 24 hodin denně, bez hlukových, nočních, či slotových omezení. Certifikace pro provoz za nízké dohlednosti je CAT II, čímž je ostravské letiště v tomto ohledu po letišti Václava Havla Praha druhým nejmodernějším letištem na českém území. [26]

6.1 Pravidelné linky

Letiště Ostrava v současné době nabízí jak celoroční, tak sezónní pravidelné linky do různých destinací. Výrazný nárůst počtu pravidelných linek nastal v loňském roce, kdy společnost Travel Service převedla některé své dříve pouze charterové linky do kategorie sezónních pravidelných spojení a umožnila tak část z kapacit letadel na těchto linkách zakoupit nejen cestovním kancelářím, ale také široké veřejnosti.

6.1.1 Celoroční pravidelné linky

Ostrava - Praha

V pravidelné dopravě nejvíce dominuje celoroční letecké spojení Českých aerolinií (ČSA) s Prahou, které je v současné době dle letového řádu realizováno 2x denně kromě neděle, kdy je realizován pouze jeden let ve směru do Prahy a 2x denně 7 dní v týdnu ve směru do Ostravy. V letní sezóně od 1. května je však plánováno přidání jednoho spoje ve směru do Prahy a 2 spojů opačným směrem. Většina z cestujících využívajících toto spojení potom dále využívá návazných spojení ČSA, či jejich partnerů aliance Sky Team, jelikož spojení pouze mezi Prahou a Ostravou je vzhledem k ceně letenky a konkurenci železniční dopravy ne příliš vhodné.

Letový řád Ostrava – Praha:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
OK021	X	X	X	X	X	X		05:20	6:20	31.3.2013 – 26.10.2013
OK025				X	X			13:25	14:25	18.4., 19.4., 23.5., 24.5.2013
OK025	X	X	X	X	X	X	X	15:55	16:55	31.3.2013 – 31.5.2013 ⁵
OK025	X	X	X	X	X	X	X	13:30	14:30	1.6.2013 – 26.10.2013

Tab. 6.1

Letový řád Praha – Ostrava:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
OK024				X	X			12:00	13:00	18.4., 19.4., 23.5., 24.5.2013
OK024	X	X	X	X	X	X	X	14:30	15:30	31.3.2013 – 31.5.2013 ²
OK020	X	X	X	X	X		X	22:10	13:10	31.3.2013 – 31.6.2013
OK024	X	X	X	X	X	X	X	12:00	13:00	1.6.2013 – 26.10.2013
OK020	X	X	X	X	X		X	22:50	23:50	2.6.2013 – 26.10.2013

Tab. 6.2

Ostrava - Vídeň

Další z podstatných pravidelných linek, je spojení s Vídní, které od listopadu loňského roku provozuje slovenská letecká společnost Danube Wings. Lety jsou realizovány ve všechny pracovní dny vždy 2x denně. Na lince je nasazen stroj ATR 72 s kapacitou 70 míst včetně obchodní třídy. Společnost Danube Wings tak navazuje se spojením s Vídní na svého předchůdce Central Connect Airlines, který provozoval tuto linku od listopadu 2005 až do února 2012, kdy byl nucen ukončit provoz vzhledem k úpadku celé společnosti. Tato linka do rakouské metropole naskýtá velkou možnost cestujícím následný přestup na linky do mnoha destinací z vídeňského letiště, avšak kvůli toho, že neexistuje codeshare smlouva mezi Danube Wings a Austrian Airlines, stává se tato možnost vysoce neefektivní.

⁵ Neletí 18.4.2013, 19.4.2013, 23.5.2013 a 24.5.2013

Letový řád Ostrava – Vídeň:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
V5-2140	X	X	X	X	X			05:20	06:10	12.11.2012 – 28.6.2013 ⁶
V5-2145	X	X	X	X	X			17:40	18:30	14.1.2013 – 28.6.2013 ³

Tab. 6.3

Letový řád Vídeň – Ostrava:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
V5-2141				X	X			09:40	10:30	14.1.2013 – 28.6.2013 ³
V5-2143	X	X	X	X	X	X	X	20:50	21:40	12.11.2012 – 28.6.2013 ³

Tab. 6.4

Ostrava - Paříž

Poměrně novou pravidelnou linkou je spojení mezi Ostravou a pařížským letištěm Charles de Gaulle, která je provozována společností Smart Wings od května roku 2012. Přestože došlo v zimním období k předem plánovanému pozastavení této linky vzhledem k menší vytíženosti, od 11. dubna minimálně do 6. října 2013 je spojení v provozu vždy 2x týdně a to vždy v pondělí a ve čtvrtek, což se mi však jeví jako poměrně nevýhodně zvolené řešení vzhledem k značnému předpokladu cestování do Paříže pouze na prodloužený víkend. Velmi nepohodlně je zároveň dle mého názoru volen čas odletu pondělního spoje z Paříže, který je až v pozdních večerních hodinách. Naopak výhodou je volba cílového letiště v Paříži, kterým je druhé největší evropské letiště Charles de Gaulle, které je ve srovnání s letištěm Beauvais, které využívají ostatní nízkonákladové letecké společnosti včetně Wizz Airu provozujícího toto spojení z nedalekého letiště v polských Katowicích, výrazně dostupnější do centra města. Stejně jako v případě linky do Vídně je i v tomto případě však podstatnou nevýhodou absence společnosti Smart Wings v jakékoliv letecké alianci, tudíž v případě přestupu do jiné vzdálenější destinace je nutno zakoupit další letenku od jiného dopravce.

Letový řád Ostrava – Paříž:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
QS-1330	X							06:30	08:25	15.4.2013 – 27.5.2013 ⁷
QS-1330				X				09:05	11:00	11.4.2013 – 24.10.2013 ⁸
QS-1330	X							06:30	08:25	14.10.2013 – 21.10.2013
QS-1330				X			X	19:50	21:45	2.6.2013 – 6.10.2013 ⁹

Tab. 6.5

⁶ Neletí 1.4.2013, 4.4.2013, 5.4.2013, 19.4.2013, 1.5.2013 a 8.5.2013

⁷ Neletí 22.4.2013

⁸ Neletí 18.4.2013, změna času odletu na 19:50 v termínech: 13.6., 20.6., 4.7., 11.7., 25.7., 1.8., 15.8., 22.8., 5.9, 12.9., 26.9., 3.10.2013

⁹ Změna času odletu na 09:05 v termínech 6.6., 27.6., 18.7., 8.8., 29.8., 19.9.2013

Letový řád Paříž – Ostrava:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
QS-1331				X				06:45	08:35	11.4.2013 – 24.10.2013 ¹⁰
QS-1331	X							22:30	00:20	15.4.2013 – 21.10.2013 ¹¹
QS-1331	X							00:30	02:20	13.5.2013 – 13.5.2013
QS-1331					X			22:30	00:20	13.6.2013 – 4.10.2013 ¹²

Tab. 6.7

Ostrava - Londýn

Nejnovější pravidelnou linkou z ostravského letiště je spojení do Londýna, které bude od 4. června provozovat největší nízkonákladový dopravce v Evropě, irská společnost Ryan Air. Lety jsou plánovány 3x týdně a to vždy v úterý, čtvrtek a sobotu na londýnské letiště Stansted. Jedná se o vůbec první pravidelnou linku klasického lowcostového přepravce z Ostravy a pokud toto spojení naplní své očekávání, nemuselo by se dle vyjádření společnosti Ryan Air jednat o jedinou destinaci, která by byla z Ostravy létána. Otázkou však zůstává, jak tato linka ob stojí v konkurenci brněnského a katowického letiště odkud Ryan Air rovněž nabízí lety na londýnský Stansted v téměř shodných cenových relacích.

Letový řád Ostrava – Londýn:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
FR-2369				X				20:55	22:30	6.6.2013 – 16.10.2013
FR-2369		X						21:00	22:35	4.6.2013 – 16.10.2013
FR-2369						X		21:10	22:45	8.6.2013 – 16.10.2013

Tab. 6.8

Letový řád Londýn – Ostrava:

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet	Platnost
FR-2368				X				16:55	20:30	6.6.2013 – 16.10.2013
FR-2368		X						17:00	20:35	4.6.2013 – 16.10.2013
FR-2368						X		17:10	20:45	8.6.2013 – 16.10.2013

Tab. 6.9

6.1.2 Sezónní pravidelné linky

Novinkou od loňského roku je zavedení výrazného počtu sezónních pravidelných spojení letecké společnosti Travel Service. Jedná se o 15 destinací (Tab. 6.10), které jsou provozovány jen během letní turistické sezóny a jsou volně k zakoupení přes rezervační systém společnosti Travel Service. K dispozici však není celková kapacita letadel, jelikož

¹⁰ Neletí 18.4.2013, změna času odletu na 22:30 v termínech: 13.6., 20.6., 4.7., 11.7., 25.7., 1.8., 15.8., 22.8., 5.9, 12.9., 26.9., 3.10.2013

¹¹ Změna dne a času odletu z 12.5.2013 na 13.5.2013 na 00:30

¹² Změna dne a času odletu na čtvrtek 08:35 v termínech 28.6., 19.7., 9.8., 30.8. a 20.9.2013

část již je předem nasmlouvaná cestovními kanceláři, které přepravují své zákazníky na letní dovolenou.

Destinace	Stát
Antalya	Turecko
Burgas	Bulharsko
Ios	Řecko
Kos	Řecko
Kréta / Heraklion	Řecko
Kréta / Chania	Řecko
Lamezia Terme	Itálie
Larnaca	Kypr
Mallorca	Španělsko
Monastir	Tunisko
Rhodos	Řecko
Santorini	Řecko
Split	Chorvatsko
Thassos / Kavala	Řecko
Zakynthos	Řecko

Tab 6.10

6.2 Nepravidelné linky

Jak vyplývá z níže uvedených statistik v kapitole 4.4, dominantním provozem na ostravském letišti tvořily vždy s výjimkou loňského roku nepravidelné, tzv. charterové lety. Avšak pokud by byly chápány sezónní pravidelné linky společnosti Travel Service stále jakožto převážně záležitost cestování zprostředkovaného přes cestovní kanceláře, které jsou hlavními zákazníky těchto spojení, pořád by se dalo konstatovat, že provoz Letiště Ostrava je silně závislý na charterové dopravě. Jedná se o druh přepravy, který silně závisí na spolupráci s cestovními kanceláři a především na ekonomické situaci obyvatel, která se odráží v poptávce o letní pobyty především v oblasti Středozemního moře. Největší intenzita takového provozu a prudký nárůst pohybů na letišti je tak pravidelně v letním období, kdy je možné cestovat do dalších 13 destinací v turistických oblastech, jako je Řecko, Tunis, Egypt, aj.

Ačkoliv byly charterové lety z Letiště Ostrava v minulé době operovány řadou leteckých společností, v současné době, kdy své aktivity na poli charterové dopravy musela ukončit společnost ČSA Holidays Czech Airlines, je jediným operátorem společnost Travel Service.

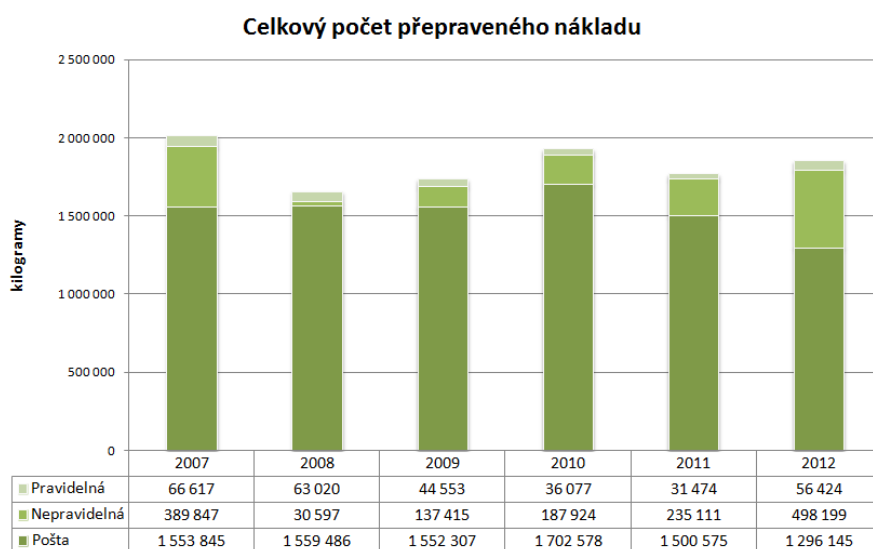
Seznam všech destinací charterové dopravy dle platného letového řádu ke dni 6. května 2013 uvádí následující tabulka:

Destinace	Stát
Alghero	Itálie
Almeria	Španělsko
Djerba	Tunisko
Faro	Portugalsko
Hurghada	Egypt
Katánie	Itálie
Korfu	Řecko
Lesbos	Řecko
Marsa Alam	Egypt
Podgorica	Černá Hora
Preveza	Řecko
Sharm el Sheik	Egypt
Soluň	Řecko

Tab. 6.11

6.3 Přeprava nákladu

Nákladní doprava je v současné době ve spojení s Letištěm Ostrava skloňována čím dál častěji. Příčinou je výstavba nového multimodálního logistického centra, která má potenciál zvýšit přepravní výkony leteckého carga a přidat letišti na jeho důležitosti v regionu. Letecké cargo je možné rozdělit na 2 základní skupiny, klasickou nákladní dopravu a na leteckou poštu. A přestože právě letecká pošta zaznamenala v loňském roce nejhoršího výsledku za sledované období od roku 2007, (přepraveno bylo pouze 1 296 t), díky výraznému nárůstu o 52,8% u nepravidelné a 44,2% u pravidelné nákladní dopravy, podařilo se v celkovém souhrnu všech způsobů letecké nákladní dopravy zvýšit objem přepravy oproti roku 2011 o 4,5%. Vývoj nákladní přepravy uvádí následující graf:



Obr. 6.1 Graf celkového počtu přepraveného nákladu na Letišti Ostrava
[zdroj: Výroční zprávy Letiště Ostrava, vlastní zpracování]

Nejdůležitějším cargo operátorem na letišti Ostrava je společnost DHL, která na tomto letišti působí již od roku 1998. Od 5. Června 2006 zavedla DHL nové letecké spojení s největším evropským překladištěm této společnosti, které se nachází v Lipsku. Linka je v současné době operována letounem typu AN26 každý všední den a umožňuje tak propojení střední a severní Moravy v oblasti doručování zásilek s celým světem. [39] V loňském roce, se navíc společnost DHL přestěhovala ze starého cargo terminálu na jižní odbavovací ploše ostravského letiště do nově vybudovaného cargo terminálu, který je součástí plánovaného multimodálního logistického centra (viz. kapitola 6.6.3). Tento přesun umožňuje zkvalitnění a zrychlení nabízených služeb společnosti DHL a její další rozvoj.

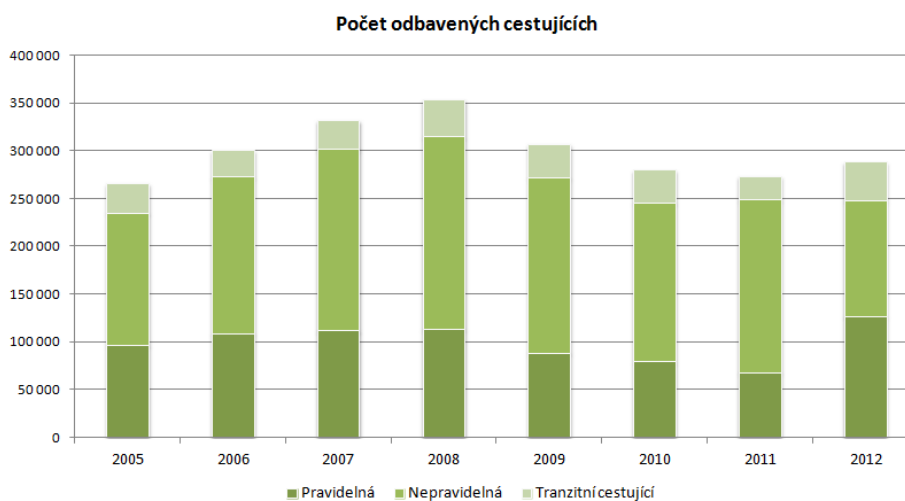
Nákladní doprava je jedním ze segmentů letecké dopravy, které mají výrazný potenciál rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava. Tento potenciál je zapříčiněn především výbornými parametry RWY, které jsou vzhledem k možnosti odbavení nejtěžších kategorií letadel velmi ojedinělé v porovnání s blízkými konkurenčními letišti. Ve spojení této výhody s výbornou polohou ve středu Evropy, nepřetržitým provozem bez jakýchkoliv omezení, přílehlým servisním střediskem, budovaným kolejovým napojením a logistické zóny, je Letiště Ostrava výborným aspirantem pro jedno z důležitých překladišť dálkové letecké nákladní dopravy. V takovém případě by spádová oblast Letiště Ostrava byla mnohem větší, než je uvažováno v kapitole 2, jelikož podobné parametry dráhy, kterými disponuje ostravské letiště má v okolí pouze mezinárodní letiště ve Vídni. Vybudování výrazné logistické zóny na Letišti Ostrava je však velmi složitý projekt, který obnáší mnoho jednání nejen na krajské, ale také především na vládní úrovni.

6.4 Cestující

Jak už bylo zmíněno výše, Letiště Ostrava Mošnov odbavuje cestující dvou základních skupin. Jedná se o skupinu cestujících využívajících pravidelnou leteckou dopravu a skupinu sezónních cestujících využívajících nepravidelnou, tzv. charterovou dopravu. Zatímco pravidelnou dopravu využívají především obchodní cestující, charterová doprava slouží zejména pro potřeby cestovních kanceláří v letních měsících za účelem přepravy cestujících na dovolenou a v poměru s pravidelnou dopravou tvoří z dlouhodobého hlediska většinou část všech odbavených cestujících na Letišti Ostrava. K většímu počtu odbavených cestujících na pravidelných linkách oproti počtu cestujících na nepravidelných linkách došlo poprvé až v minulém roce, avšak příčinou tohoto jevu je skutečnost, že do pravidelné dopravy se začaly uvádět i osoby využívající nejen volnou kapacitu letních

sezónních linek, která nebyla dopředu zarezervována cestovními kanceláři a byla tak poskytnuta k volnému prodeji, ale také cestující, kteří byli na těchto linkách přepraveni v rámci rezervace těmito cestovními kanceláři, čímž spadají do kategorie charterových cestujících, avšak neexistuje metoda jak je vyčlenit a uvést do skupiny cestujících, kteří využili nepravidelnou leteckou dopravu. Vzhledem k této skutečnosti je tedy stále zcela dominantním segmentem na ostravském letišti nepravidelná letecká doprava. K vyššímu počtu odbavených cestujících na klasických pravidelných linkách by měl přispět až nárůst provozu nízkonákladových dopravců, který se po mnoha letech absence této formy dopravy zavedením linky do Paříže a vstupu společnosti Ryan Air na Letiště Ostrava od června tohoto roku, již pomalu rozvíjí.

Následující graf uvádí vývoj počtu odbavených cestujících na letišti Ostrava od roku 2005 do loňského roku, přičemž cestující jsou rozlišováni na ty, kteří využili pravidelné dopravy, nepravidelné dopravy a na tranzitní cestující, kteří přes ostravské letiště pokračovali stejným letadlem na jiné letiště. Data jsou získány z výročních zpráv společnosti Letiště Ostrava, a.s.

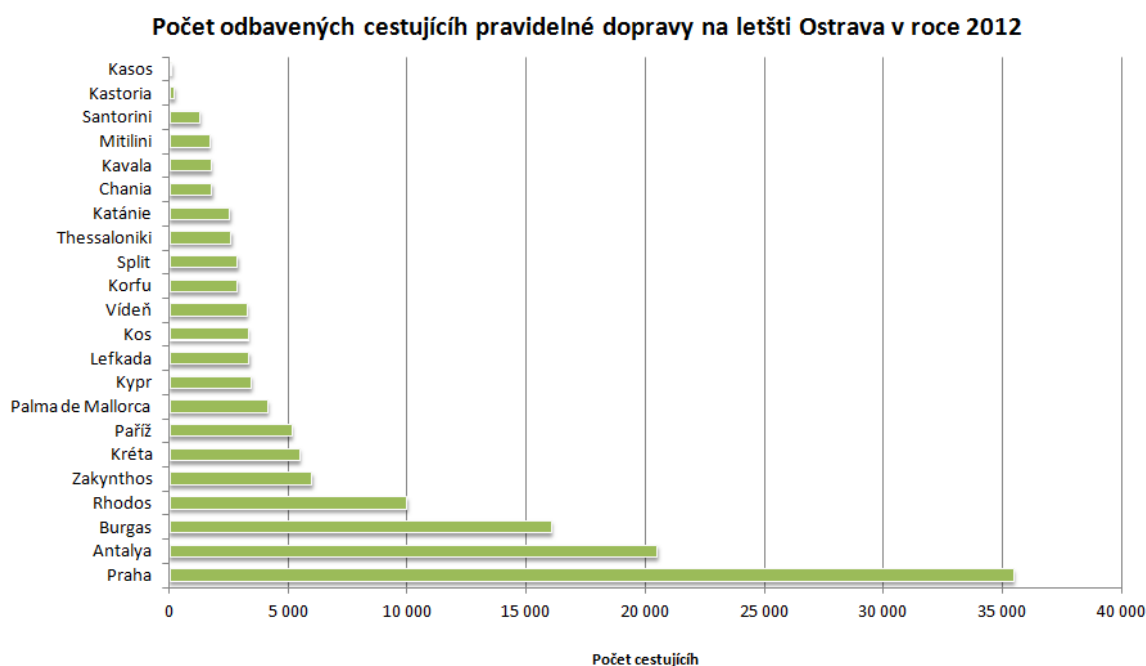


*Obr. 6.2 Grafické znázornění počtu přepravených cestujících na Letišti Ostrava
[zdroj: Výroční zprávy Letiště Ostrava, vlastní zpracování]*

Z uvedeného grafu je patrné, že nejvíce odbavených cestujících Letiště Ostrava zažilo v roce 2008, kdy letištěm prošlo 353 737 cestujících. Bohužel se však na tento optimistický výsledek již nepodařilo navázat a naopak došlo v následujících čtyřech letech k plynulému poklesu počtu odbavených cestujících až na hodnotu 279 973 v roce 2011, což je oproti roku 2008 pokles o 21% a jedná se o druhý nejhorší výsledek za osmileté sledované období. Příčiny tohoto negativního průběhu lze hledat především v důsledcích hospodářské recese, která započala v roce 2008 a také ve snížení počtu operovaných letů především v rámci pravidelné letecké dopravy, které bylo spojeno s problémy společnosti CCG, a.s.

K mírnému optimismu vzhledem k počtu odbavených cestujících přispěl až loňský rok, kdy se podařilo zastavit klesající charakter a došlo tak vzhledem k předešlému roku k nárůstu o 5,4% odbavených cestujících.

Mezi linky, které ročně přepraví nejvíce cestujících, patří stabilně letecké spojení s Prahou. Příčinu lze hledat v celoročním provozu této linky a také ve frekvenci tohoto spoje. Výjimkou nebyl ani loňský rok 2012, kdy linku do Prahy využilo přes 35 000 cestujících. Mezi další destinace, které byly vloni nejčastěji navštěvovány v rámci pravidelné letecké dopravy, patří sezónní linky do Antalye, Burgasu a na řecký ostrov Rhodos. Kompletní přehled o počtu odbavených cestujících v roce 2012 na pravidelných linkách dle cílové destinace uvádí Obr. 6.2



Obr. 6.3 Grafické znázornění počtu odbavených cestujících na Letišti Ostrava dle jednotlivých destinací v roce 2012 [zdroj: interní statistiky Letiště Ostrava, vlastní zpracování]

6.5 Technický rozvoj letiště

Z hlediska technického rozvoje prošlo letiště v několika uplynulých letech velmi pokročilým vývojem a zároveň s touto činností počítají i plány do budoucna. Mezi nejvýznamnější již realizované projekty letiště patří již výše zmíněná výstavba nové odletové haly v roce 2006, zavedení CAT II ICAO pro provoz za nízké dohlednosti v roce 2009, nebo modernizace energetiky, která si vyžádala výstavbu téměř celého nového rozvodného systému. Mezi další velmi významné rekonstrukce patří celková rekonstrukce centrální odbavovací plochy, která byla provedena z důvodu zvýšení bezpečnosti při pohybu letadel a jejího zvětšení, tak aby bylo umožněno stání dvou letadel kódového

označení D a pěti označení C. Velká pozornost byla v minulých letech věnována také bezpečnostnímu zařízení a vybavení pro pozemní provoz letiště. Prvně zmiňovanou oblastí se zabýval projekt Stroje a zařízení I, v rámci kterého byl pořízen například zcela nový rentgenový systém pro kontrolu zavazadel, rámové detektory kovů, detektor stopových prvků, aj. Druhou zmíněnou oblastí, tedy především zařízením pro handling, se zabývá projekt Stroje a zařízení II, jenž je zaměřen především tedy na investice do posílení odbavení cestujících, nebo letadel a na investice posilující péči o letecko-provozní plochy. Výraznou modernizací prošla také technika Hasičského záchranného sboru, která tak v současné době disponuje nejmodernější technikou, která je zapotřebí k dalšímu rozvoji letiště.

Stejně jako již bylo několik projektů realizováno, existuje i několik důležitých projektů vzhledem k rozvoji letiště ve stádiu příprav. Mezi ty nejdůležitější patří například výstavba nové řídicí věže společnosti ŘLP, s.p., jejíž součástí by mělo být i nové zázemí pro Hasičský záchranný sbor letiště. Zahájení stavby je plánováno na polovinu příštího roku a termín dokončení na rok 2015. V plánu je také výstavba druhého cargo terminálu, nebo rozšíření pojezdových drah a jejich osazení zapuštěnými návěstidly, které je v současné době ve stádiu notifikace Evropské komise. Kromě tohoto plánovaného technického rozvoje letiště je ještě výrazným záměrem letiště zvýšení kategorie pro provoz za nízké dohlednosti na CAT IIIA, čemuž však v současné době brání absence pojezdového radaru a snaha tak o jeho nahrazení pasivním sledovacím radarem bohužel naráží na definice v předpisu, jelikož takového řešení ještě doposud nebylo nikde použito.

6.6 Projekty rozvíjející činnost letiště

Letiště Ostrava Mošnov prochází neustálým rozvojem a tak mimo jeho technický rozvoj, který byl popsán výše, existují i projekty, nebo lépe řečeno společnosti, které nerozvíjí provoz letiště z pohledu odbavených cestujících, ale mají potenciál rozvíjet Letiště Ostrava z pohledu jeho nadregionální významnosti a s tím spojeným počtem pohybů letadel. Mezi tyto nejvýraznější společnosti, které využívají provozu letiště, patří servisní a opravárenské centrum Job Air – Technic, lakovací středisko Eirtech Aviation Czech Republic a připravované Multimodální Logistické Centrum, zejména s realizací nového letištního cargo terminálu, jehož investorem je společnost HB Reavis Group CZ.

6.6.1 Opravárenské centrum Job Air - Technic

Společnost JOB Air Technic, a.s. poskytuje širokou škálu služeb v oblasti údržby a opravy letadel. Veliký rozvoj tohoto projektu započal v roce 2008, kdy došlo k vybudování jednoho z největších servisních hangárů ve střední Evropě o ploše 11 680 m², který pojme až osm letadel typu Boeing 737 najednou. V současné době se společnost zaměřuje na údržbu a opravu letadel typu Boeing 737 classic, Boeing 737 NG, Saab 340, Saab 2000, L-410 a celou rodinu strojů Airbus A320. Toto opravárenské centrum má díky vlastnostem letiště jako je jeho geografická poloha ve střední Evropě, rozměry dráhy, nebo naprosto neomezený provoz veškeré předpoklady pro svůj úspěšný růst v následujících letech. K tomuto optimistickému výhledu také výrazně přispívá skutečnost, že hned v těsné blízkosti servisního hangáru Job Air – Technic se nachází lakovna Eirtech Aviation, čímž je realizována jedinečná kombinace servisních a lakýrnických služeb.

6.6.2 Lakovna Eirtech Aviation Czech Republic

Společnost Eirtech Aviation Czech Republic a.s. je pobočkou irské mateřské společnosti Eirtech Aviation. Svůj provoz ve svém lakovacím komplexu na letišti Ostrava tato společnost zahájila počátkem roku 2012 a již v témže roce se povedlo uskutečnit lakovací práce na 54 letadlech. Jedná se o jedno z nejmodernějších lakovacích zařízení na světě, které disponuje dvěma hangáry, které pojmu letouny do velikosti Boeing 737, nebo Airbus A320. O dobrém jméno společnosti svědčí mimo jiné fakt, že v tomto roce je roční kapacita sedmdesáti letadel již zcela zaplněna a společnost si tak může dovolit, které zákazníky bude přijímat.

Společnosti Eirtech Aviation Czech Republic a.s. a Job Air Technic a.s. díky své vzájemné spolupráci, která je navíc v brzké době plánována ještě mnohem více rozšířit, nabízí komplexní nabídku služeb, která je ve střední Evropě ojedinělá a umožňuje tak zákazníkům využít jak služeb lakovny, tak servisního střediska, které jsou na sebe velmi úzce navázány. Tato nabídka je navíc umocněna provozem letiště bez jakýchkoliv omezení, což umožňuje zároveň provádět letové zkoušky.

6.6.3 Multimodální Logistické Centrum

Projekt multimodálního logistického centra, realizovaného společností HB Reavis Group CZ s.r.o., je v současné době stále pouze ve fázi přípravy, avšak nejdůležitější část toho projektu z hlediska letecké přepravy, nový cargo terminál, respektive Hala A o skladovací ploše 12000 m² je již od 1. Července 2013 plně zprovozněna. [26] Celý projekt tohoto logistického centra, které je součástí průmyslové zóny Ostrava Mošnov, je svým

záměrem spojit železniční, silniční a leteckou přepravu zboží v jednom místě značně ojedinělý, jelikož nejbližší podobný projekt existuje až v rakouském Grazu, který je vzdálen vzdušnou čarou přes 500 km. Do budoucna je plánováno s výstavbou: druhé Haly B leteckého terminálu (12000 m² skladových ploch), železničního terminálu (150000 m²) a terminálu pro silniční vozidla (80000 m²). [31] Celé toto plánované logistické centrum má vzhledem k bezprostřední blízkosti Letiště Ostrava, dálnice D1 a plánovanému napojení na železnici, velký potenciál úspěšného rozvoje, čímž by Letiště Ostrava zvýšilo svou důležitou potřebu pro přepravu nákladu a tím by došlo i k rozvoji letiště samotného.

6.7 Dopravní napojení letiště

Jedním z nejpodstatnějších aspektů pro úspěšný rozvoj letiště je jeho napojení na okolní spádovou oblast. Snadná dostupnost letiště z širokého okolí velmi výrazně ovlivňuje rozhodnutí potenciálních zákazníků pro výběr své odletové destinace.

Městská hromadná doprava

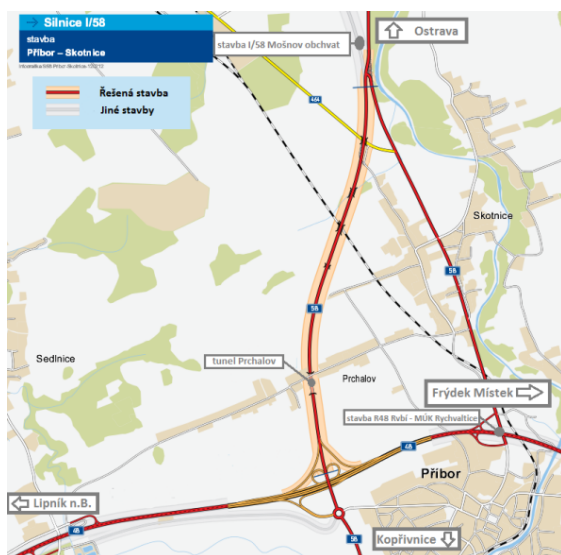
Spojení Letiště Ostrava Mošnov s městem Ostrava v současné době nezajišťuje žádná linka Dopravního podniku Ostrava, ale v rámci tarifu ODIS provozuje toto spojení společnost Veolia Transport Morava, a.s. linkou č. 333 ve směru Ostrava ÚAN – Ostrava Dubina Interspar – Mošnov Airport, která je v pracovní dny operována desetkrát denně, zatímco o víkendech pouze třikrát. Dalším možným spojením je linka 670 též společnosti na trase Ostrava ÚAN – Mošnov Airport – Příbor – Nový Jičín. Přepravní čas ze zastávky Ostrava ÚAN a Letištěm Ostrava je v obou případech přibližně 45 min.

Jako velkou nevýhodu napojení Letiště Ostrava městskou hromadnou dopravou vidím absenci linky, která by letiště spojovala s jedním z největších krajských přestupních uzlů v Ostravě Svinově.

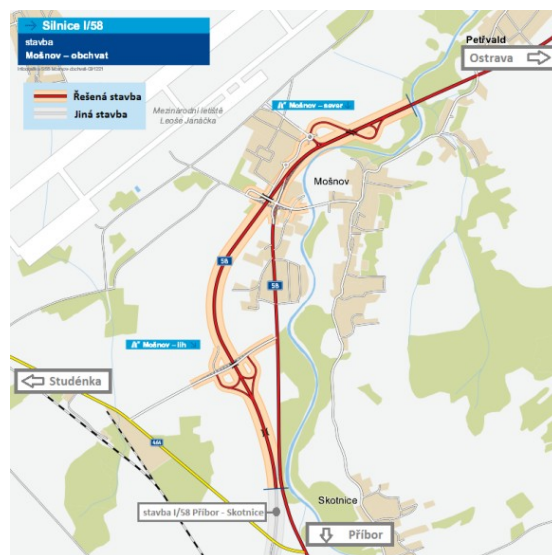
Silniční doprava

Lokalita Letiště Ostrava se nachází velmi výhodně v blízkosti dvou základních komunikačních tahů moravskoslezského kraje – dálnice D1 a rychlostní komunikace R48. Napojení na dálnici D1, jejíž trasa vede v ose Lipník nad Bečvou až Věřňovice, kde se napojuje na polskou dálnici A1, je uskutečněno silnicí II/464. Na této silnici došlo v nedávné době k mnoha důležitým rekonstrukcím, včetně dokončení obchvatu Butovic a mimoúrovňové křižovatky nedaleko Sedlnice, které výrazně přispěly k větší plynulosti a zrychlení provozu. Kromě této varianty je ještě možný příjezd na letiště po silnici I/58, která je severovýchodním směrem spojnici s Ostravou, zatímco jižním směrem je velmi

důležitou spojuje letiště s rychlostní komunikací R48, která je jednou z nejdůležitějších v regionu. K výraznému urychlení a ulehčení dopravy na silnici I/58 existuje v současné době spousta projektů, které jsou v různých stupních realizace. Dokončením prošel už na konci roku 2011 obchvat města Příboru, v rámci kterého byla vybudovaná mimoúrovňová křižovatka napojující R48 se silnicí I/58, která je navíc připravena na napojení plánované novostavby silnice I/58 Příbor – Skotnice, jejíž zahájení výstavby je plánováno na konec tohoto roku. Tato stavba by měla výrazně přispět ke zkvalitnění dopravního napojení Letiště Ostrava a přilehlé průmyslové zóny k jižní části Moravskoslezského kraje a s následným projektem Mošnov – obchvat vytvořit zcela nový ucelený úsek silnice I/58, který propojí dálnici D1 s rychlostní komunikací R48. Avšak termín dokončení celého tohoto projektu je plánován nejdříve na konce roku 2017, čímž dává možnost mnohem lepšího silničního napojení letiště spíše z dlouhodobého hlediska. [36]



Obr. 6.3 Plánovaná silnice I/58 Příbor – Skotnice
[zdroj: ŘSD]



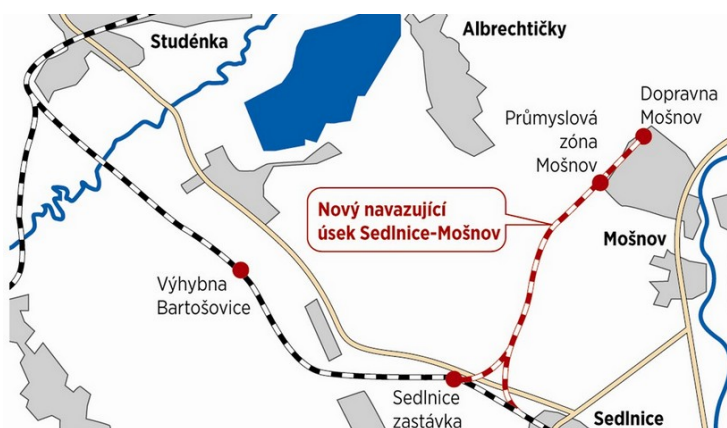
Obr. 6.4 Plánovaný obchvat Mošnova
[zdroj: ŘSD]

Pro cestující, kteří využívají pro dopravu na letiště vlastní automobilovou dopravu, jsou letištěm nabízeny celkem 3 parkoviště. Pro krátkodobé stání je určeno parkoviště přímo naproti odletové haly s kapacitou 104 míst a parkováním do 15 min bez poplatku a parkoviště vzdálené přibližně 3 min chůzí, kde je sazba za každou hodinu 20 Kč. Přimo naproti tohoto parkoviště se nachází parkoviště pro dlouhodobější parkování se 120 místy, přičemž týdenní stání zde vychází na 500 Kč. Veškeré parkoviště jsou nehlídaná.

Železniční doprava

Nejbližší železniční stanice je v současné době ve Studénce a přímé napojení železnice na ostravské letiště zatím neexistuje, avšak již ke konci minulého roku započala realizace zcela unikátního projektu, který jako první v České republice umožní napojení mezinárodního letiště na železniční síť. Tento projekt Moravskoslezského kraje má za cíl přispět nejen k lepší dostupnosti letiště pro osobní cestující především v letní charterové sezóně, ale železnice bude také hojně využívána přilehlou průmyslovou zónou a především multimodálním logistickým centrem, čímž se vůbec poprvé na našem území dosáhne využití 3 druhů nákladní dopravy na jednom místě – letecké, silniční a železniční.

Projekt napojení železnice na letiště v Mošnově je rozdělen na dvě části. První část zahrnuje rekonstrukci jednokolejné trati Studénka – Veřovice v úseku mezi železničními stanicemi Studénka a Sedlnice, která započala již v říjnu roku 2012 a spadá pod SŽDC. Tato rekonstrukce obnáší především elektrifikaci stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, vybudování nové výhybny což přispěje ke zvýšení propustnosti tohoto úseku a instalaci zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, které umožní dálkové ovládání trati. Druhou částí projektu je stavba zcela nové trati, která povede ze Sedlnice až na letiště Mošnov. Na tomto zcela nově postaveném úseku vyrostou dvě zastávky. První se bude jmenovat Mošnov – průmyslová zóna a konečnou stanicí bude dopravná Mošnov, která bude přímo propojena s novou doletovou halou ostravského letiště. [38] Zahájení této části je plánováno na jaro roku 2013 a k celkovému uvedení trati do provozu, které tak umožní pohodlné spojení mezi Ostravou a letištem, by mělo dojít v roce 2014.



Obr. 6.5 Plánované napojení Letiště Ostrava na železnici [zdroj: www.idnes.cz]

7. Konkurenční letiště

Letiště v Ostravě Mošnově musí čelit v boji o potenciální zákazníky hned s několika konkurenčními letišti ve svém blízkém okolí, které hojně využívají zákazníků právě ze spádové oblasti, která by měla být prioritně předurčena ostravskému letišti. Mezi největší konkurenty v tomto ohledu patří letiště v polských Katowicích a Letiště Brno – Tuřany, Obě tyto letiště jsou stejně jako Letiště Ostrava regionálního charakteru a jsou mu nejbližší vzdálena. Naopak letiště, která jsou vzdálena více než 2 hodiny jízdy osobním automobilem, tedy Letiště Václava Havla Praha, Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě, vídeňské letiště, Letiště M. Koperníka ve Wroclawi a Letiště Krakow jsou spíše uvažována jakožto možné alternativy k Letišti Ostrava, avšak nejsou jeho přímými konkurenty. Navíc, kromě wroclavského letiště se nejedná o regionální letiště, ale o hlavní letecké uzly příslušných států.

7.1 Letiště Katowice

Letiště Katowice se nachází přibližně 30 km severně od centra města, nedaleko vesnice Pyrzowice, jak je také především v Polsku označováno. Od Letiště Ostrava Mošnov je vzdáleno přibližně hodinu a půl jízdy osobním automobilem. Již od svého počátku bylo letiště u Katowic stejně jako ostravské letiště profilováno jakožto čistě vojenské. K prvnímu zpřístupnění civilnímu provozu došlo až v říjnu 1966. V roce 1990 došlo k dvouletému útlumu letiště, které bylo zapříčiněno změnou politického režimu v Polsku a k opětovnému provozu pravidelné letecké dopravy tak došlo až v červenci roku 1992, kterému předcházelo vytvoření Hornoslezské letecké společnosti, která řídí letiště do dnes. V roce 2004 byla dokončena výstavba nového terminálu (dnes označován jako A), čímž došlo k navýšení kapacity letiště na 1,7 miliónu cestujících za rok a hned o tři roky později, po prudkém rozvoji letecké dopravy vstupem Polska do Evropské unie, byl otevřen terminál B, čímž kapacita letiště vzrostla až na 3,6 odbavených cestujících ročně. Provoz letiště, které disponuje vzletovou a přistávací dráhou (09/27) 2 800 m dlouhou a 60 m širokou, je nepřetržitý 24 hodin denně a bez jakýchkoliv dopravních omezení. [23]

Počet odbavených cestujících a leteckých operací

V současné době, je letiště v Katowicích na stálém vzestupu a každoročně navyšuje počet odbavených cestujících, který v loňském roce dosáhnul 2 550 848. Největší měrou se na těchto úspěšných statistikách podílí rozvoj nízkonákladové přepravy, kterou zde provozují letecké společnosti Wizz Air a Ryan Air. [24]

Rok	Celkový počet odbavených cestujících	Pravidelná doprava	Charterová doprava	Letecké operace
2005	1 092 385	830 988	255 466	16 222
2006	1 458 411	1 129 895	294 625	21 014
2007	1 995 914	1 529 734	432 830	24 489
2008	2 426 942	1 804 638	601 953	27 030
2009	2 364 613	1 742 804	603 765	26 206
2010	2 403 253	1 693 512	693 880	26 770
2011	2 544 124	1 703 188	815 711	29 259
2012	2 550 848	1 749 625	776 093	30 584

Tab. 7.1

Pravidelné linky

Katowické letiště nabízí pravidelné letecké spojení téměř do všech významných zemí Evropy. Nejaktivnějším přepravcem jsou maďarské aerolinky Wizz Air, které se svou frekvencí spojují za týden (2x – 4x týdně) se zaměřují především na cestující využívající prodloužených víkendů. Podobně je na tom i Ryan Air, který létá nejvíce do Velké Británie, přičemž na londýnský Stansted, který v současné době zavádí i z ostravského letiště, dokonce 14x týdně. Dalšími pravidelnými dopravci jsou Lufthansa a polský LOT, kteří se jak četností spojují, tak výběrem destinací zaměřují na cestující využívající dále návazných spojení z Frankfurtu, respektive Varšavy.

Destinace	Stát	Dopravce	Frekvence
Alicante	Španělsko	Ryan Air	2x týdně
Barcelona	Španělsko	Wizz Air	2x týdně
Barcelona – Girona	Španělsko	Ryan Air	2x týdně
Bergen	Norsko	Wizz Air	
Birmingham	Velká Británie	Ryan Air	2x týdně
Bristol	Velká Británie	Ryan Air	2x týdně
Burgas	Bulharsko	Wizz Air	
Cork	Irsko	Wizz Air	2x týdně
Doncaster	Velká Británie	Wizz Air	2x týdně
Dortmund	Německo	Wizz Air	14x týdně
Dublin	Irsko	Ryan Air	2x týdně
Düsseldorf	Německo	Lufthansa	10x týdně
Edinburgh	Velká Británie	Ryan Air	2x týdně
Eindhoven	Nizozemsko	Wizz Air	5x týdně
Frankfurt	Německo	Lufthansa	19x týdně
Frankfurt nad Mohanem	Německo	Wizz Air	3x týdně
Kolín nad Rýnem	Německo	Wizz Air	3x týdně
Kréta	Řecko	Ryan Air	1x týdně
Kutaisi	Gruzie	Wizz Air	2x týdně
Kyjev	Ukrajina	Wizz Air	4x týdně
Larnaca	Kypr	Wizz Air	1x týdně
Liverpool	Velká Británie	Wizz Air	2x týdně

Londýn Luton	Velká Británie	Wizz Air	3x týdně
Londýn Stansted	Velká Británie	Ryan Air	14x týdně
Malme	Švédsko	Wizz Air	3x týdně
Manchester	Velká Británie	Ryan Air	2x týdně
Miláno	Itálie	Wizz Air	3x týdně
Mnichov	Německo	LOT	11x týdně
Neapol	Itálie	Wizz Air	2x týdně
Oslo	Norsko	Wizz Air	7x týdně
Paříž	Francie	Wizz Air	2x týdně
Řím	Itálie	Wizz Air	4x týdně
Stavanger	Norsko	Wizz Air	2x týdně
Stockholm	Švédsko	Wizz Air	2x týdně
Varšava	Polsko	LOT	23x týdně

Tab. 7.2

Charterová a cargo doprava

Charterová, neboli, nepravidelná doprava letiště v Katowicích je zaměřena na velmi podobné oblasti jako letiště v Ostravě Mošnově, takže cílové destinace tvoří především řecké ostrovy, Tunisko, Turecko, Egypt a Španělsko, avšak počet létaných destinací v těchto oblastech je značně vyšší. Na rozdíl od Mošnova je nabídka rozšířena ještě o takové destinace, jako jsou například Kanárské ostrovy, Madeira, nebo africký Zanzibar.

V současné době existuje na katowickém letišti 5 pravidelných cargo linek: Lipsko (DHL Express), Kolín (Farnair), Varšava (Sprint Air), Liege – přes Erfurt (TNT), Paříž – přes Stuttgart (Air Contractors/ Atlantic Airlines) a na poměry regionálního letiště poměrně netradiční pravidelná cargo linka do kanadského Toronta, kterou na zakázku polské společnosti LOT každý týden operuje kanadský Cargojet. Kromě těchto linek však Letiště Katowice odbaví i velké množství charterových cargo letů, které také napomáhají k neobyčejně úspěšným statistikám nákladní přepravy na tomto letišti. V loňském roce se podařilo přepravit 10 546 t nákladu [24], což svědčí o tom, že katowické letiště v současné době stává velmi silným letištem nejen v osobní letecké dopravě, ale také té nákladní.

7.2 Letiště Brno - Tuřany

Letiště Brno Tuřany se nachází necelých 8 km jihovýchodním směrem od jihomoravské metropole. Jeho poloha je velmi výhodně situována především z pohledu napojení na dálnici D1, která je vzdálena pouze 2 km. Vzdálenost mezi Letištěm Ostrava Mošnov a Letištěm Brno Tuřany je přibližně 160 km a cesta osobním automobilem tak mezi těmito konkurenčními letišti zabere okolo hodiny a půl. Brněnské letiště bylo stejně jako to ostravské a katowické vybudováno především pro vojenské účely (1954), což

trvalo až do roku 1991, kdy došlo k jeho opuštění armádou a rok později, kdy letiště převzala od Ministerstva obrany Česká správa letišť, tak započal pouze civilní provoz. Od roku 2004 je provozovatelem letiště společnost Letiště Brno, a.s., jejíž vlastníkem je Jihomoravský kraj. [9]

Letiště je vybaveno vzletovou a přistávací dráhou 10/28, která je 2650 m dlouhá a 60 m široká. Pro odbavení letadel jsou k dispozici 3 odbavovací plochy: východ, střed a západ. [6] V roce 2006 byl otevřen nový terminál, který přispěl nejen k většímu komfortu cestování, ale především ke zvýšení kapacity odbavení až na 3 miliony cestujících ročně. [33]

Počet odbavených cestujících a leteckých operací

Doposud nejúspěšnějším rokem v počtu odbavených cestujících byl rok 2011, kdy letištěm prošlo 557 952 cestujících. [9] Tento jev je zapříčiněn především nárůstem počtu odbavených cestujících pravidelné letecké dopravy, který je následkem zahájení provozu letecké společnosti Wizz Air na brněnském letišti. V loňském roce došlo sice v porovnání s tímto nejúspěšnějším rokem k nárůstu odbavených cestujících charterové dopravy, avšak zároveň k poklesu cestujících na pravidelných linkách a výsledný počet tak zaznamenal mírný pokles.

Rok	Celkový počet odbavených cestujících	Pravidelná doprava	Charterová doprava	Letecké operace
2005	315 672			16 126
2006	393 686	152 575	241 111	20 105
2007	415 276	168 263	247 013	22 893
2008	506 174	218 494	287 680	29 303
2009	440 850	166 002	274 848	30 513
2010	396 589	152 496	244 093	25 027
2011	557 952	303 059	254 893	26 837
2012	534 968	256 572	278 396	29 885

Tab. 7.3

Pravidelné linky

První zahraniční pravidelnou linkou bylo zavedení spojení mezi Brnem a Londýnem společností Ryan Air v roce 2006, které je v provozu dodnes a cestující přepravuje do britské metropole sedmkrát týdně. Konkurentem v dopravě do této destinace je společnost Wizz Air, která na rozdíl od Ryan Airu, využívající letiště Stansted, létá čtyřikrát týdně na londýnský Luton. Kromě Londýna je pravidelná nízkonákladová letecká doprava z Brna provozována společností Ryan Air na letiště Milano Bergamo a společností Wizz Air do

nizozemského Eindhovenu. Jedinou pravidelnou dopravou, která není operována nízkonákladovými společnostmi je linka Brno – Moskva Vnukovo ruské společnosti UTair.

Destinace	Stát	Dopravce	Frekvence
Eindhoven	Nizozemsko	Wizz Air	3x týdně
Londýn Luton	Velká Británie	Wizz Air	4x týdně
Londýn Stansted	Velká Británie	Ryan Air	7x týdně
Miláno	Itálie	Ryan Air	2x týdně
Moskva Vnukovo	Rusko	UTair	3x týdně

Tab. 7.4

Charterová a cargo přeprava

Charterová doprava tvoří stále nadpoloviční většinu v počtu ročně odbavených cestujících letišť, ale zejména v posledních dvou letech, kdy došlo k nárůstu cestujících využívajících pravidelné linky, se poměr těchto dvou druhů dopravy pomalu vyrovnává. V současné době je v provozu 26 destinací v oblasti Středozevního moře, přičemž nejčastějším cílem jsou řecké ostrovy. Společnostmi, které zajišťují tuto nepravidelnou sezónní dopravu jsou: Holiday Czech Airlines, Travel Service a Sam Air. Nabídka charterové dopravy z Brna je tak velmi podobná nabízeným charterovým letům z Ostravy. Na poli cargo přepravy se v poslední době letišti moc nedaří. Od roku 2009 kdy bylo přepraveno 9 679 t nákladu, což je nejlepším výsledkem za posledních deset let, počet přepraveného nákladu každoročně klesá. V loňském roce tak již bylo přepraveno pouze 3 828 t. [9] K lepším výsledkům by tak měla napomoci nová pravidelná linka, kterou od 18.1.2013 zavedla společnost Turkmenistan Airlines mezi Brnem a Ashgabatem s návazností do dalších destinací jako je Dubai, Dellí, Peking, nebo Bangkok. Linka je operována vždy jednou týdně v pátek. [7] Žádná jiná nákladní pravidelná linka v současné době z Brna operovaná není.

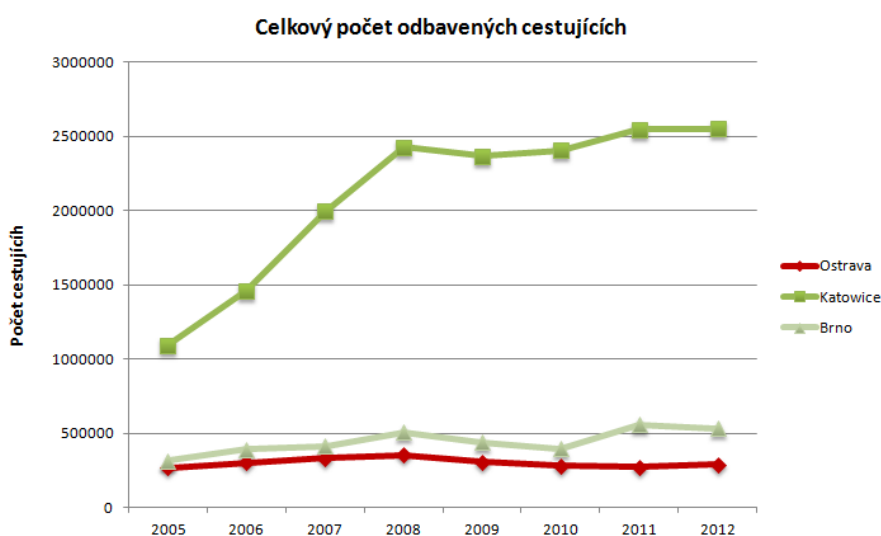
8. Porovnání letiště Ostrava s konkurencí

Následující kapitola se bude věnovat porovnání ostravského letiště s jeho největšími konkurenty v Katowicích a Brně. Pozornost bude věnována nejen statistickým údajům o počtu přepravených cestujících a nákladu, ale také nabídce destinací a cenové politice.

8.1 Počet odbavených cestujících

Počet odbavených cestujících je hlavním ukazatelem úspěšného provozování letiště, jelikož právě tyto hodnoty jsou důsledkem provozních, obchodních i marketingových aktivit letiště a mají přímý vliv na ekonomiku letiště a tím pádem jeho další rozvoj.

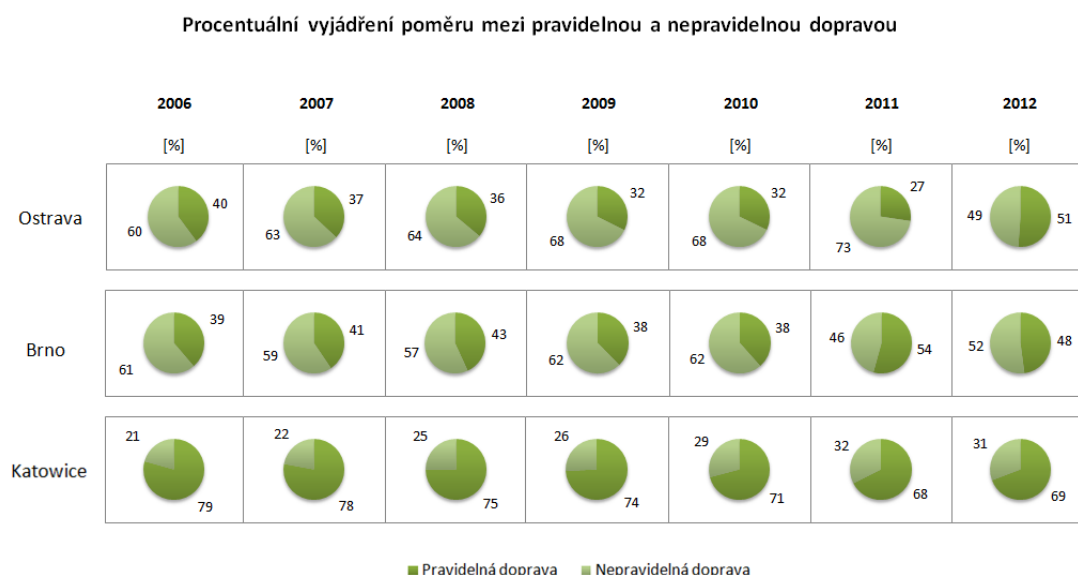
Ve srovnání mezi letišti v Ostravě, Brně a Katowicích dosahuje nejlepších výsledků jednoznačně polské letiště, které dokonce už v každém z posledních dvou let překonalo hranici 2 500 000 odbavených cestujících a potvrzuje tak roli jednoho z nejvíce rozvíjejících se letišť ve střední Evropě. V porovnání s letišti v Brně a Ostravě tak je jasnou jedničkou a o tuto pozici v blízké době jen tak nepřijde, jelikož Ostravě i Brnu se ročně daří stabilně odbavit pouze pětinu toho, co vykazují Katowice. Podobných čísel tedy dosahují pouze Letiště Ostrava a Brno, avšak i v tomto porovnání je na tom ostravské letiště hůře a dosahuje tak v porovnání se svou konkurencí nejhorších výsledků. Z grafu, který je uveden níže, je patrné, že ještě do roku 2010 byly výsledky obou českých letišť téměř srovnatelné, avšak od roku 2011, kdy na brněnském letišti začala působit společnost Wizz Air, dokázalo toto jihomoravské letiště již pokaždé odbavit více než půl milionu cestujících, čímž začalo výrazně předrůstat letiště v Ostravě Mošnově.



Obr. 8.1 Grafické znázornění celkového počtu odbavených cestujících
[zdroj: Výroční zpráva Letiště Ostrava, interní informace Letiště Brno, www.katowice-airport.com]

Jak je z tohoto grafu patrné, v případě katowického letiště byl největší nárůst počtu odbavených cestujících v roce 2008 a v případě Letiště Brna v roce 2011. V obou případech se vždy jednalo o vstup klasického nízkonákladového přepravce na dané letiště, což znamená optimistický výhled vzhledem k letišti Ostrava, kde je plánováno zahájení provozu společnosti Ryan Air od června tohoto roku. Až statistiky v příštím roce však prokážou, zda se toto očekávání naplní.

Z pohledu rozdělení na cestující, kteří využili pravidelnou dopravu a cestující, kteří využili nepravidelnou dopravu, lze konstatovat, že z dlouhodobého hlediska u letišť v Ostravě a Brně silně dominuje charterová doprava, zatímco Letiště Katowice využívá většího poměru pravidelné dopravy k výrazně většímu objemu celkově odbavených cestujících.



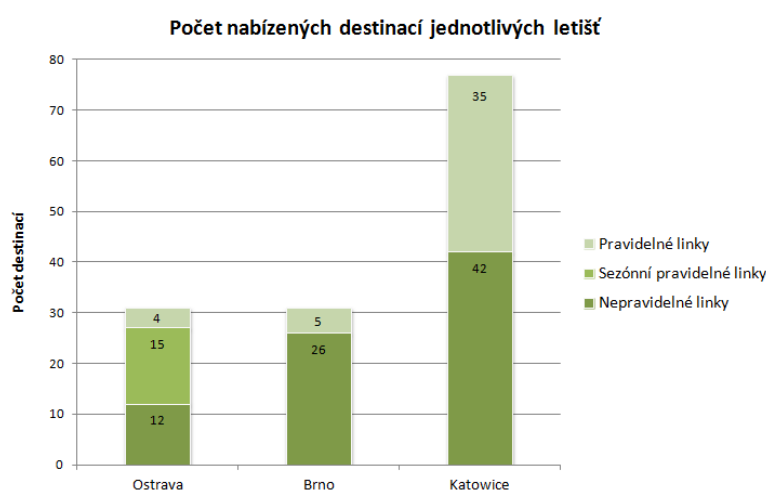
Obr. 8.2 Poměr mezi odbavenými cestujícími pravidelné letecké dopravy a nepravidelné letecké dopravy
[zdroj: Výroční zprávy Letiště Ostrava, interní informace Letiště Brno, www.katowice-airport.com]

8.2 Nabídka destinací

Pro úspěšné výsledky v počtu odbavených cestujících hraje výraznou roli nabídka destinací, které jsou z daného letiště létány. Čím je tato nabídka pestřejší a zajímavější, tím se dá předpokládat větší zájem o využití letiště.

Ještě než dojde k porovnání počtu destinací, je potřebné uvést, že 15 sezónních pravidelných linek společnosti Smart Wing z Letiště Ostrava je vždy provozováno napůl jako pravidelná linka a napůl jako charterová. Vzhledem k tomu, že jsou tyto linky operovány pouze sezónně a převážně jsou využívány cestovními agenturami a kanceláři, je na ně v tomto porovnání nahlíženo především jako na charterové spoje.

Na poli charterové dopravy vede v počtu operovaných destinací letiště v Katowicích, avšak z hlediska potencionálních zákazníků z vytyčené spádové oblasti v kapitole 1, kteří by tento druh dopravy využívali je nejpodstatnější srovnání s Letištěm Brno, jelikož české cestovní kanceláře nabízejí letní zájezdy výhradně s odletem z Prahy, Brna, nebo Ostravy a navíc existuje výrazný předpoklad, že český turista, který se rozhoduje o letní dovolené, nebude chtít cestovat do Polska, ale zvolí pro něj pohodlnější odlet z některého z českých letišť. Největším konkurentem Letiště Ostrava je tedy v této situaci výhradně Letiště Brno Tuřany, přičemž situace je poměrně velice vyrovnaná, jelikož z Ostravy se létá do 27 destinací (12 klasických charterových spojů a 15 pravidelných sezónních linek), zatímco z Brna o jednu méně.



Obr. 8.3 Počet nabízených destinací

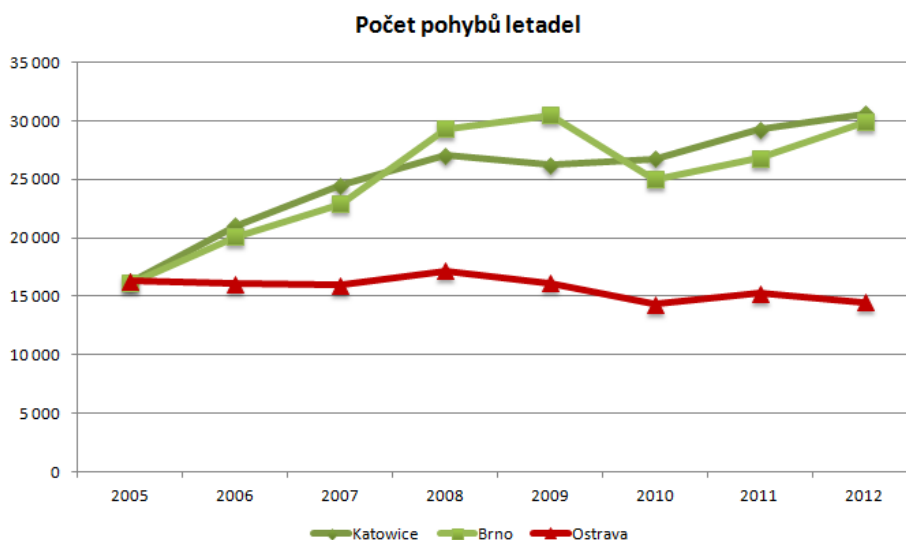
[zdroj: www.airport-ostrava.cz, www.brno-airport.cz, www.katowice-airport.com, vlastní zpracování]

Pravidelná letecká doprava je, stejně jako u té charterové, co se týče nabízených destinací velmi vyrovnaná pouze mezi Brnem a Ostravou, avšak pro tento druh letecké dopravy mezi sebou soupeří již všechny tři letiště a v tomto ohledu vítězí jednoznačně polské Katowice, které se svými 35 destinacemi nabízejí více než šestinásobný rozdíl mezi sebou a oběma českými letišti. Jedinou stejnou destinací, která je operována ze všech tří letišť je londýnské letiště Stansted. Respektive z Ostravy je teprve plánovaný její provoz od června 2013, takže bude velmi zajímavé sledovat jak v konkurenci Brna a Katowic obstojí. O něco menší konkurenci má spojení do Paříže, které je létáno kromě Ostravy také z Katowic, avšak zatímco z Polska je to na letiště Beauvais, z Ostravy se létá na letiště Charles de Gaulle. Zajímavé srovnání mezi nabízenými destinacemi tvoří také počet spojů, který je provozován leteckými společnostmi s předpokladem dalšího přestupu na tranzitních letištích. V Případě Brna je to jedna linka do Moskvy (UTair), Ostrava nabízí rovněž jednu do Prahy (ČSA) a Katowice 4: do Düsseldorfu, Frankfurtu (oboje Lufthansa), Mnichova a Varšavy (oboje LOT).

8.3 Počet pohybů letadel

I když v roce 2005 byl počet pohybů letadel u sledovaných letišť téměř totožný, v následujících letech se tento počet na letišti v Brně i Katowicích začal postupně zvyšovat, zatímco v případě Letiště Ostrava začal počet pohybů letadel stagnovat, či dokonce mírně klesat. Jelikož si tyto průběhy jednotlivé letiště zachovaly v celém sledovaném období, není divu, že v loňském roce 2012 došlo k největšímu rozdílu mezi Letištěm Ostrava a jeho konkurenty, kdy Katowice zaznamenaly o 111% a Brno o 106% pohybů letadel více.

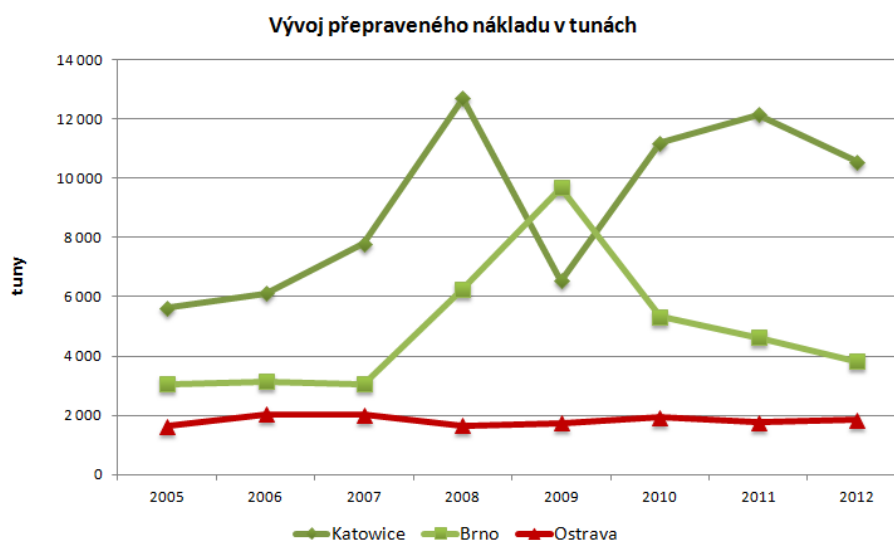
Zajímavým jevem je, že přestože je celkový počet odbavených cestujících na letišti Katowice o 79,1% větší než v případě Letiště Brno, rozdíl mezi počtem pohybů letadel je pouze 2,3% ve prospěch polského letiště. Tento jev je zapříčiněný vyšším počtem výcvikových letů leteckých škol působících na letišti v Brně a také počtem letů operovaných v kategorii všeobecného letectví.



*Obr. 8.4 Porovnání vývoje počtu pohybů letadel
[zdroj: Výroční zprávy Letiště Ostrava, interní informace Letiště Brno, www.katowice-airport.com]*

8.4 Množství přepraveného nákladu

Přestože v loňském roce 2012 bylo Letiště Ostrava jediným letišťem v porovnání se svými konkurenty v Brně a Katowicích, kde byl zaznamenán nárůst přepraveného nákladu a pošty, ani tato skutečnost však nezvrátila jeho nejhorší pozici mezi těmito letišti. Letiště Brno přepravilo o 107% a Letiště Katowice dokonce o 470% více leteckého carga.



*Obr. 8.5 Porovnání vývoje přepraveného nákladu
[zdroj: Výroční zprávy Letiště Ostrava, interní informace Letiště Brno, www.katowice-airport.com]*

Jak je z Obr. 6.1 patrné, z dlouhodobého hlediska je neúspěšnějším letišťem v oblasti cargo přepravy Letiště Katowice, kterému se podařilo přiblížit pouze v roce 2008 Letiště Brno, což bylo zapříčiněno získáním mimořádné zakázky přepravy nákladního zboží soukromou spediční společností na africký kontinent. Od toho roku však množství přepraveného nákladu na tomto letišti začalo strmě klesat.

8.5 Ceny letenek

Z hlediska boje o zákazníka hraje jednu z nejvýznamnějších rolí cena, za kterou jsou letenky do jednotlivých destinací prodávány. Z tohoto důvodu budou níže srovnány ceny letenek do Paříže a Londýna, což jsou linky, kterými ostravskému letišti přímo konkurují Katowice a Brno. Ohled však nebude kladen pouze na cenu letenky, za kterou je jednotlivými společnostmi nabízena, ale v úvahu budou brány také všechny potřebné poplatky, náklady na dopravu na a z letiště a příplatky za 1 příruční zavazadlo o maximálních rozměrech 56x45x25 cm, tak aby celková výsledná cena byla pro potenciálního zákazníka, cestujícího z centra spádové oblasti, tedy města Ostravy už konečná a bylo možné se podle ní rozhodnout, z kterého letiště je výhodnější letět.

Veškeré ceny, kterou jsou vypočítávány z cizích měn jsou převáděny dle platného kurzu ČNB kde dni 8. Března 2013. Ke stejnému datu je počítáno s cenou nafty (36,20 Kč) [25], která slouží k výpočtu nákladů na dopravu k letišťům Ostrava, Brno, Katowice a zpět, jelikož je předpokládána doprava osobním automobilem. Náklady na cestu z letiště a zpět v Londýně a Paříži jsou počítány dle aktuálně platných cen hromadné dopravy, které tyto letiště obsluhují.

8.5.1 Paříž

Srovnání cen a nákladů na dopravu bude provedeno pro linku z Ostravy na letiště Charles de Gaulle a linku z polských Katowic na letiště Beauvais.

Linka Ostrava Mošnov – Paříž Charles de Gaulle (společnost SmartWings)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
2.5.2013	9:05	11:00	QS1330	0 Kč	3980 Kč
9.5.2013	6.45	8.35	QS1331	0 Kč	

Tab. 8.1

Náklady na dopravu k letišťům a zpět:

Cesta na Letiště Ostrava a zpět	Cesta z letiště Ch. de Gaulle a zpět	Celkem
99 Kč	472 Kč [19]	571 Kč

Tab. 8.2

Celkové náklady:

Celkové náklady	4551 Kč
------------------------	---------

Tab. 8.3

Linka Katowice – Paříž Beauvais (společnost Wizz Air)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
2.5.2013	12:00	14:10	W61051	277 Kč	3112 Kč
9.5.2013	14:40	16:45	W61052	277 Kč	

Tab. 8.4

Náklady na dopravu k letišťům a zpět:

Cesta na Letiště Katowice a zpět	Cesta z letiště Beauvais a zpět	Celkem
527 Kč	763 Kč [8]	1290 Kč

Tab. 8.5

Celkové náklady:

Celkové náklady	4402 Kč
------------------------	---------

Tab. 8.6

8.5.2 Londýn

Možností pro zákazníky ze spádové oblasti letiště Ostrava jak letecky cestovat do Londýna existuje hned několik. Srovnáno tak bude celkem 5 linek, jedna z Ostravy společností Ryan Air, dvě z Brna (Ryan Air, Wizz Air) a dvě z Katowic (Ryan Air, Wizz Air).

Linka Ostrava Mošnov – Londýn Stansted (společnost Ryan Air)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
13.6.2013	20:55	22:30	FR2369	0 Kč	2698 Kč
20.6.2013	16:55	20:30	FR2368	0 Kč	

Tab. 8.7

Náklady na dopravu k letištím a zpět:

Cesta na Letiště Ostrava a zpět	Cesta z letiště Stansted a zpět	Celkem
99 Kč	958 Kč [40]	1057 Kč

Tab. 8.8

Celkové náklady:

Celkové náklady	3755 Kč
------------------------	----------------

Tab. 9.9

Linka Brno Tuřany – Londýn Stansted (společnost Ryan Air)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
13.6.2013	17:05	18:15	FR8404	0 Kč	3208 Kč
20.6.2013	13:35	16:40	FR8403	0 Kč	

Tab. 8.10

Náklady na dopravu k letištím a zpět:

Cesta na Letiště Brno a zpět	Cesta z letiště Stansted a zpět	Celkem
776 Kč	958 Kč	1734 Kč

Tab. 8.11

Celkové náklady:

Celkové náklady	4942 Kč
------------------------	----------------

Tab. 8.12

Linka Katowice – Londýn Stansted (společnost Ryan Air)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
13.6.2013	10:00	11:30	FR 8267	0 Kč	2221 Kč
20.6.2013	18:15	21:25	FR8168	0 Kč	

Tab. 8.13

Náklady na dopravu k letištím a zpět:

Cesta na Letiště Katowice a zpět	Cesta z letiště Stansted a zpět	Celkem
527 Kč	958 Kč	1485 Kč

Tab. 8.14

Celkové náklady:

Celkové náklady	3706 Kč
------------------------	----------------

Tab. 8.15

Linka Brno – Londýn Luton (společnost Wizz Air)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
14.6.2013	10:00	11:30	W62801	270 Kč	3076 Kč
21.6.2013	18:15	21:25	W62802	270 Kč	

Tab. 8.16

Náklady na dopravu k letištím a zpět:

Cesta na Letiště Brno a zpět	Cesta z letiště Luton a zpět	Celkem
776 Kč	686 Kč [17]	1462 Kč

Tab. 8.17

Celkové náklady:

Celkové náklady	4538 Kč
------------------------	----------------

Tab. 8.18

Linka Katowice – Londýn Luton (společnost Wizz Air)

Náklady na zpáteční letenku:

Datum	Čas odletu	Čas příletu	Číslo letu	Zavazadlo	Celková cena zpáteční letenky vč. poplatků
14.6.2013	10:00	11:30	W61009	270 Kč	2790 Kč
21.6.2013	18:15	21:25	W61010	270 Kč	

Tab. 8.19

Náklady na dopravu k letištím a zpět:

Cesta na Letiště Katowice a zpět	Cesta z letiště Luton a zpět	Celkem
527 Kč	686 Kč	1213 Kč

Tab. 8.20

Celkové náklady:

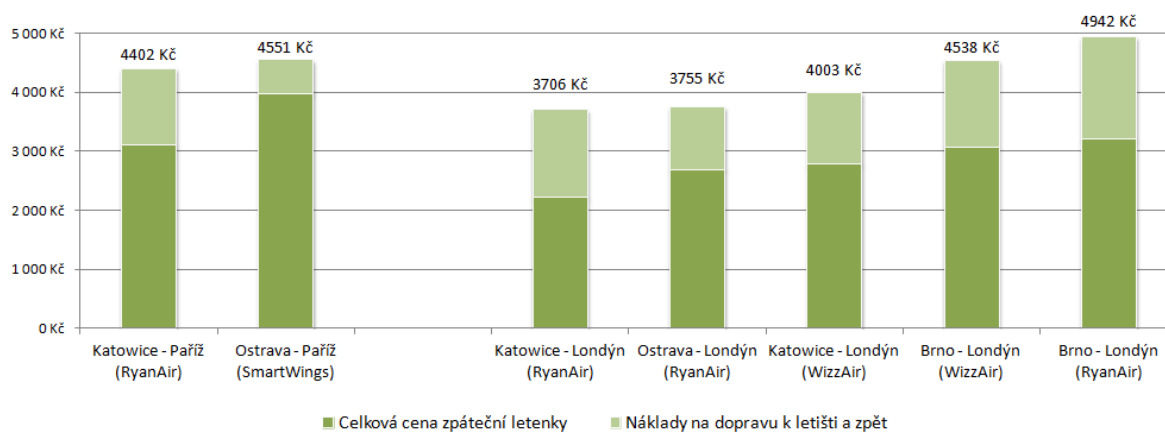
Celkové náklady	4003 Kč
------------------------	----------------

Tab. 8.21

8.5.3 Shrnutí

V případě cestování do francouzské metropole jsou náklady na cestování téměř srovnatelné. Přes počáteční vyšší cenu letenky z Ostravy se rozdíl mezi oběma srovnávanými linkami po zohlednění nákladů na cestu do Brna a zpět a také dražšího spojení mezi letištěm Beauvais a centrem Paříže téměř vyrovnal. Pokud by byl zohledněn i čas nutný pro dopravu na letiště do Brna a transfer z letiště Beauvais, který je oproti letišti Charles de Gaulle třikrát tak delší, výhodněji se pro potencionálního zákazníka ze spádové oblasti Letiště Ostrava jeví linka společnosti SmartWings z ostravského letiště.

U leteckého spojení do Londýna vychází ze všech srovnávaných možností nejlevněji dvojice linek společnosti Ryan Air z Ostravy a z Katowic. Pouze tyto dvě linky irské nízkonákladové společnosti se dostaly v ceně nákladů na cestování pod hranici 4000 Kč. Stejně jako u výše uvedeného srovnání spojení do Paříže, i v tomto případě se na první pohled jeví výhodněji konkurenční linka z Katowic, na které je cena zpáteční letenky o 18 % nižší oproti odletu z Ostravy. Pokud se však zohlední náklady na cestu do Katowic, je rozdíl mezi oběma linkami naprosto zanedbatelný. Výhodou Letiště Katowice v boji o potenciální zákazníky tak rozhodně není cenový rozdíl, ale jistou výhodou může být četnost spojení, kdy lety jsou operovány 14x týdně, zatímco z Ostravy pouze třikrát. Nejdražší variantou je odlet se společností Ryan Air z Brna, který se vyšplhal až 4942 Kč.



Obr. 8.6 Grafické vyjádření porovnání nákladů na cestu do Paříže a Londýna [zdroj: vlastní výpočty]

9. Marketingový výzkum spádové oblasti

Z. Bednarčík (2008) uvádí, že hlavním cílem marketingového výzkumu je poskytnout podstatné a objektivní informace o situaci na trhu. Především se jedná o informace o zákazníkovi. Vedle těch základních, kdo je, kde a co nakupuje, také to jak je spokojen či naopak nespokojen s nabídkou, co by chtěl a potřeboval. [1]

Následný marketingový výzkum přímo vychází z této výše uvedené definice, jelikož zkoumá informace o zákaznících Letiště Ostrava, a to jak těch současných, tak i těch potencionálních. Zjišťovány jsou především požadavky na letecké spojení z Ostravy a informace o realizovaných služebních cestách jednotlivých firem a společností z Moravskoslezského, Zlínského a Olomouckého kraje, které byly realizovány leteckou dopravou. Výsledkem tohoto výzkumu by tak mělo být zjištění potenciálu spádové oblasti Letiště Ostrava z hlediska letecké dopravy obchodních cestujících.

9.1 Metodika výzkumu

Dotazování v rámci výzkumu probíhalo formou dotazníku, který byl vytvořen pomocí online aplikace oursurvey.biz provozované společností Schindler Systems, s.r.o. Z důvodu potřeby rozdělení odpovědí dle jednotlivých krajů v závěrečné vyhodnocovací fázi byly vytvořeny celkem 3 dotazníky, které byly následně zasílány pomocí e-mailových adres firmám a společnostem dle místa své působnosti (Moravskoslezský kraj, Zlínský kraj, Olomoucký kraj). Struktura i obsah všech tří dotazníků však jsou naprosto totožné. Každý dotazník je tvořen devíti otázkami, přičemž poslední z nich je nepovinná dotazující se na název společnosti, takže celý výzkum byl zpravidla anonymní. V dotazníku je využito otevřených otázek (respondent odpovídá vlastními slovy) i otázek uzavřených (respondentovi je nabízen seznam možných odpovědí), tak aby výsledný vzorek poskytl vhodné informace k vyhodnocení požadovaného záměru. Kompletní dotazník uvádí příloha II.

Zpracování údajů bylo provedeno převedením získaných dat z aplikace oursurvey.biz do tabulkového procesoru Microsoft Excel. Před zahájením analýzy dat bylo nutné provést jejich úpravu a validitu, která spočívala v prověření jejich úplnosti a přesnosti. Výsledné údaje jsou pak zpracovány pomocí tabulek a grafů, které jsou uvedeny v následující kapitole a v celém svém rozsahu v příloze III.

Sběr údajů probíhal, jak už bylo zmíněno výše, byl realizován pomocí dotazníkového šetření, které probíhalo v období od 25. března 2013 do 16. dubna 2013, přičemž výzkum

neprobíhal formou úplného zjišťování, kdy by byly zkoumány všechny jednotky cílové skupiny, tedy veškeré firmy působící v Moravskoslezském, Zlínském, nebo Olomouckém kraji, ale pouze výběrovým zjišťováním, kdy se zkoumají jen některé jednotky celého souboru, tzv. výběrový soubor. [1] Výběrový soubor tak tvoří pouze firmy, které byly vybrány technikou záměrného výběru, který vyseletoval nejvýznamnější firmy v jednotlivých zkoumaných krajích z pohledu jejich obratu, zisku a nabízených pracovních míst u kterých je vysoká pravděpodobnost realizace služebních cest do zahraničí za použití letecké dopravy. Inspirací pro tento výběr mi byl sestavený žebříček Štiky českého byznysu společnosti Coface Czech a dále mé vlastní zkušenosti. Celkem tvoří výběrový vzorek 220 firem působících ve všech třech zkoumaných krajích ČR.

10. Výsledky marketingového výzkumu

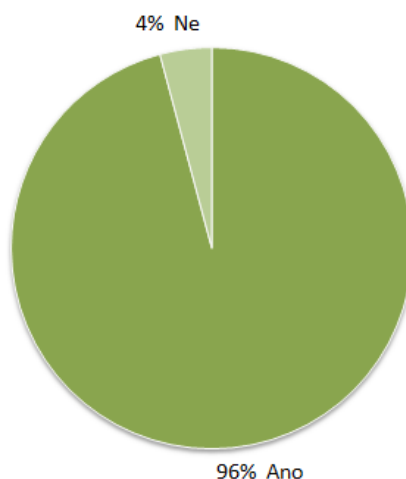
Jak už bylo zmíněno, výzkum prováděný ve spádové oblasti Letiště Ostrava byl zaměřen na firmy působící v tomto regionu, jelikož podle mého názoru právě tento sektor tvoří podstatnou část pravidelné osobní letecké dopravy realizovanou z Letiště Ostrava. Z 220 oslovených firem se mi vrátilo 72 odpovědí, přičemž 44 z nich pochází z Moravskoslezského kraje, 21 ze Zlínského kraje a 7 z kraje Olomouckého. Návratnost mého dotazníku tedy dosáhla 32,7%.

Výsledky výzkumu jsou uvedeny v níže uvedených podkapitolách dle jednotlivých otázek dotazníku.

10.1 Cestování na služební cesty do zahraničí

Jelikož byly oslovovány převážně firmy, které se v posledních letech prudce rozvíjejí a firmy, u kterých jsem dopředu věděl, že spolupracují se zahraničními partnery, není výsledek první otázky, kdy bylo zjištěno, že 69 firem vysílá své zaměstnance na zahraniční služební cesty a jen 3 firmy nikoliv, ničím překvapivým. Tento poměr je velmi důležitý a pozitivní pro další fázi dotazníku, jelikož dále je zkoumána pouze skupina firem, která služební cesty do zahraničí realizuje.

Ot.1: Cestují Vaši zaměstnanci služebně do zahraničí?

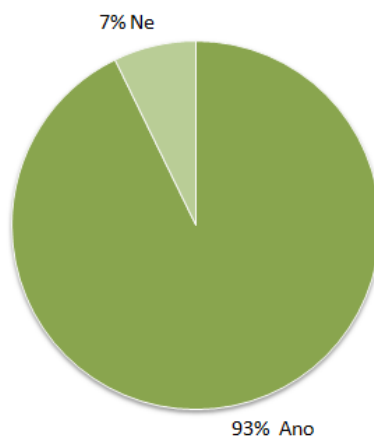


Obr. 10.1 Poměr mezi cestováním a necestováním na služební cesty do zahraničí
[zdroj: vlastní zpracování]

10.2 Využití letecké dopravy pro zahraniční služ. cesty

Z předešlého zjištění, že 96% z firem, které odpověděly na můj dotazník, cestuje na zahraniční služební cesty, bylo dále nutné vzhledem k stanovenému cíli mého dotazníku vyjádřit, kolik z těchto firem na služební cesty využívá leteckou dopravu. Z 69 firem odpovědělo, že leteckou dopravu využívá 64, což tvoří 93%.

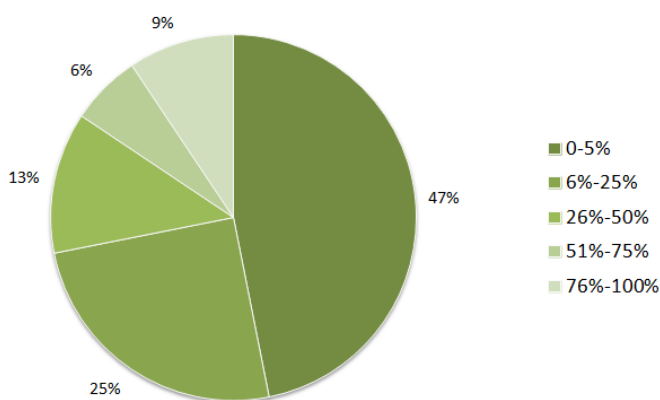
Ot.2: Využívají Vaši zaměstnanci pro služební cesty i leteckou dopravu?



*Obr. 10.2 Poměr mezi cestováním na sl. cesty leteckou dopravou a ostatními druhy dopravy
[zdroj: vlastní zpracování]*

U skupiny firem, která leteckou dopravu využívá, mě dále zajímal poměr mezi cestami realizovanými letecky a cestami, které byly realizovány jinou formou dopravy. Následující Obr. 10.3 tedy znázorňuje, kolik procent tvoří dle odhadu jednotlivých firem letecká doprava ze všech služebních cest jejich zaměstnanců. Z grafu je patrné, že se bohužel pro potenciál Letiště Ostrava jedná spíše o minoritní podíly.

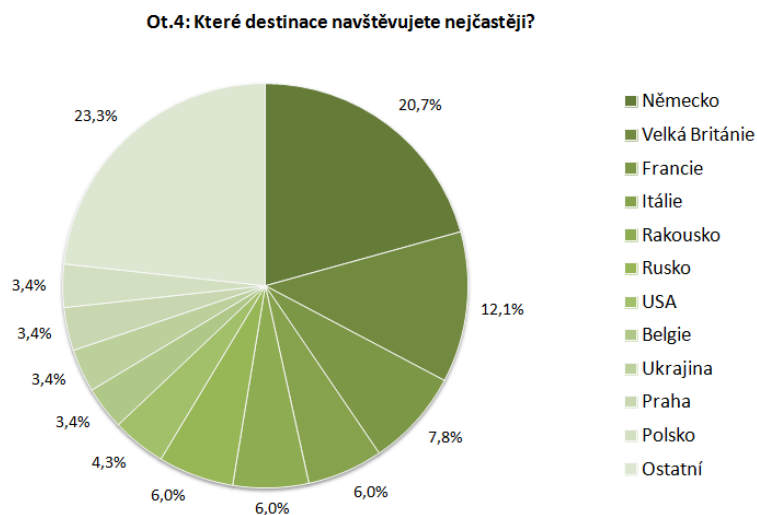
Ot.3: Kolik procent tvoří odhadem letecká doprava ze všech služebních cest ?



*Obr. 10.3 Procentuální odhad letecké dopravy mezi ostatními druhy dopravy využívané na sl. cesty.
[zdroj: vlastní zpracování]*

10.3 Nejčastěji navštěvované destinace

Následující otázka je jednou z nejdůležitějších celého tohoto mého výzkumu, jelikož zjišťuje, do kterých destinací firmy ze spádové oblasti Letiště Ostrava létají nejčastěji, což následně umožňuje utvoření představy, které letecké spojení z Ostravy by patřilo mezi nejžádanější.



Obr. 10.4 Nejnavštěvovanější destinace
[zdroj: vlastní zpracování]

Z 64 firem, které odpověděly, že pro cestování na služební cesty využívají i leteckou dopravu, celá jedna pětina létá do Německa. Z pohledu států, které jsou nejnavštěvovanější, je to jednoznačně dominantní destinace. Dalšími státy za Německem je Velká Británie (12,1%) a Francie (7,8%). Konkrétními destinacemi, které byly nejčastěji uváděny v případě Německa, je Frankfurt, následovaný Dussledorfem. Ze všech konkrétně uvedených destinací v Německu tvoří Frankfurt 55,6%, což je 20,8% z celkového počtu 24 odpovědí pro Německo.

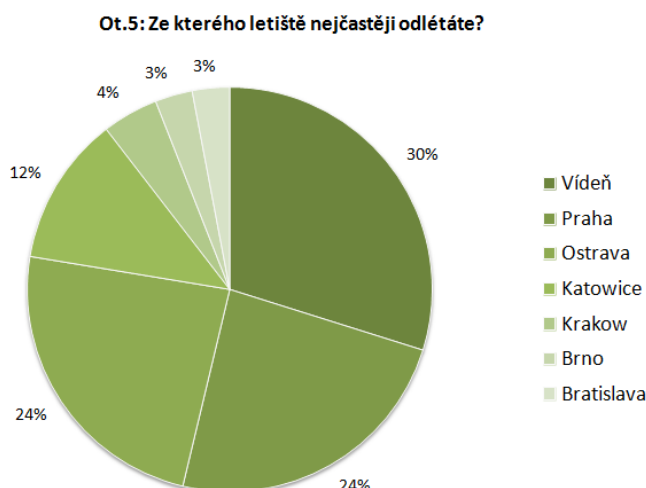
Konkrétní úplné výsledky jsou uvedeny příloze II.

10.4 Nejčastější letiště odletu

Velmi vypovídající otázkou vzhledem k postavení Letiště Ostrava při volbě odletového letiště, je otázka č.5, kdy bylo zjišťováno právě nejčastěji volené letiště pro odlet na zahraniční služební cesty. Dotazované firmy nemusely uvést pouze jedno letiště, ale i více odpovědí.

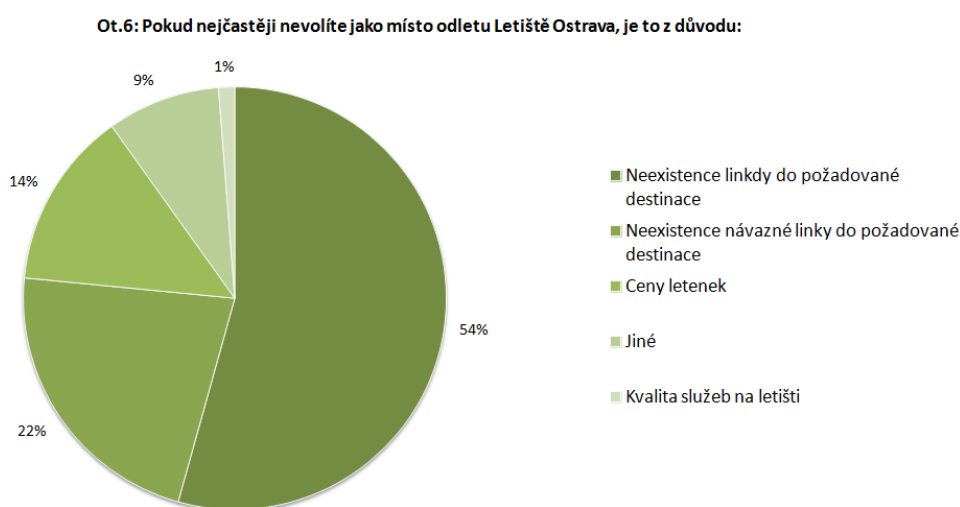
Situace mezi nejčastěji volenými letišti odletu je velmi vyrovnaná. Nejvíce firem ze spádové oblasti létá z Vídně (30%) a dále potom stejný počet z Prahy a Ostravy (oba 24%).

Služeb jednoho z největších konkurenčních letišť, polských Katowic využívá 12% firem. Za zmínku rovněž stojí, že z firem působících v Olomouckém kraji, které se dotazníkového šetření zúčastnilo, uvedlo 100% jako letiště svého odletu Vídeň. Tato skutečnost dle mého názoru dokazuje, že pro Olomoucký kraj je letiště ve Vídni mnohem dostupnější a pro obchodní cestující mnohem zajímavější, přičemž Letiště Ostrava tomuto jevu se svou aktuální nabídkou nemůže v současné době konkurovat.



Obr. 10.5 Nejčastěji volená letiště pro služební cesty
[zdroj: vlastní zpracování]

Důvody proč více firem využívá letiště ve Vídni a srovnatelný počet firem dokonce přes 380 km vzdálené letiště v Praze vysvětluje otázka č.6, která řeší z jakého důvodu nevolí firmy jako své nejčastější letiště odletu hlavní letiště celé spádové oblasti, Letiště Ostrava.

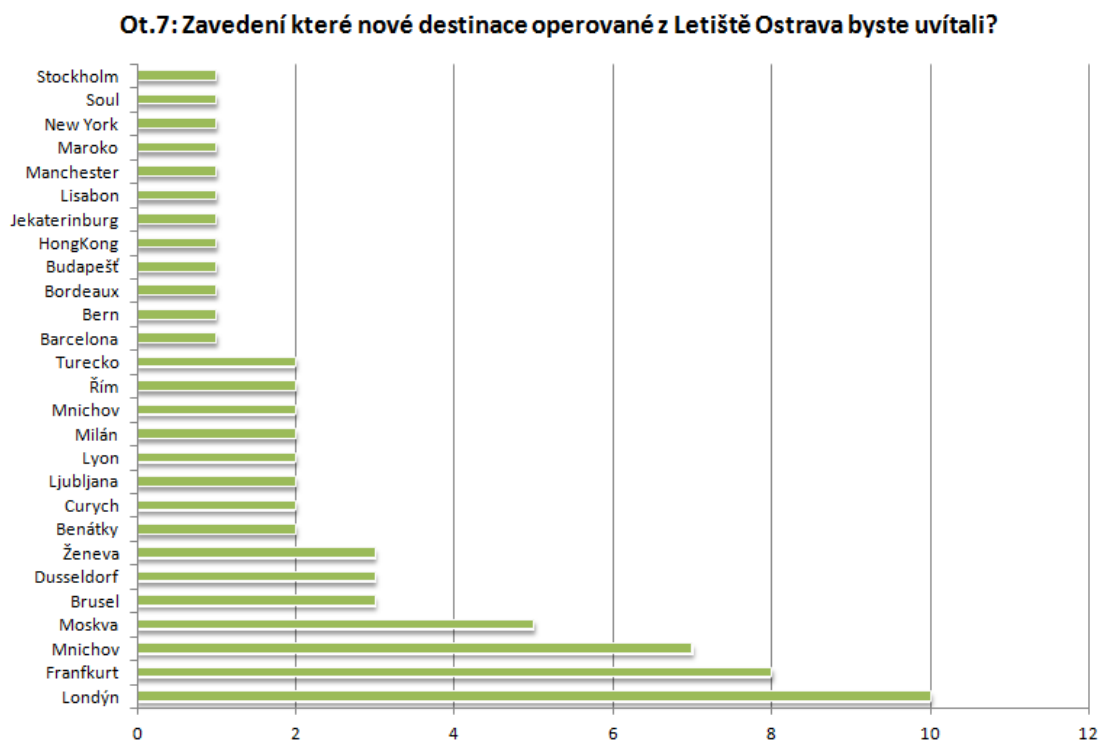


Obr. 10.6 Důvody pro volby konkurenčních letišť
[zdroj: vlastní zpracování]

Naprosto zanedbatelným důvodem je kvalita nabízených služeb Letiště Ostrava (odpovědělo 1%), pro většinu nejsou důvodem ani ceny letenek (14%), ale jako hlavní důvody se ukazují zcela pochopitelné odpovědi neexistence návazného spojení do požadované destinace (18%) a neexistence linky do požadované destinace (54%). Toto zjištění se dalo očekávat, jelikož donedávna byl počet nabízených destinací z Ostravy velmi omezen. Změna by mohla nastat s otevřením leteckého spojení do Londýna, které se v brzké době plánuje, jelikož právě tato destinace patřila v mém dotazníku mezi ty nejžádanější (viz. následující kapitola)

10.5 Nejčastěji požadované letecké spojení

Velmi podstatným faktorem z pohledu potencionálního rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava je znalost požadavků zákazníků. Na základě těchto informací je možné určit nejžádanější letecké spojení, které v současné době neexistuje a zaměřit pozornost na diskuzi o jeho zavedení.



Obr. 10.7 Požadované destinace [zdroj: vlastní zpracování]

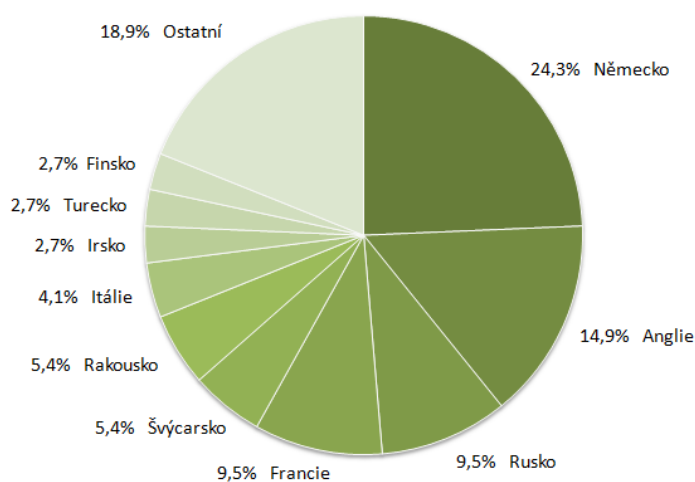
Odpovědi na otázku, zavedení které nové destinace operované z Letiště Ostrava byste uvítali, se výrazně podobají výsledkům otázky č.4, kde bylo zjišťováno, které destinace firmy nejčastěji navštěvují. Z této skutečnosti vyplývá, že firmy by velice uvítaly, kdyby své lety, které musí v současné době uskutečňovat z okolních letišť, mohly provozovat z Letiště Ostrava. Na Obr. 9.1 jsou znázorněny všechny požadované destinace uvedené

firmami, které se zúčastnily mého dotazníku v absolutních četnostech. Nejpatrnější je zájem o Londýn (14,9%), Frankfurt (11,9%), Mnichov (10,4%) a Moskvu (7,5%). Výsledky této otázky tedy velmi nahrávají plánovanému otevření linky do Londýna společností Ryan Air, která by se tak měla setkat s vysokým zájmem nejen klasických cestujících, ale také business klientely.

10.6 Nejčastější destinace, ze kterých přilétají zahraniční návštěvy

V předchozích otázkách výzkumu byly zjišťovány informace z pohledu firem působících ve spádové oblasti Letiště Ostrava. Mnoho z těchto firem však zároveň spolupracuje se svými partnery ze zahraničí, nebo má zahraniční investory, takže mě také zajímalo, z jakých destinací do této spádové oblasti nejčastěji návštěvy těchto firem přilétají. Analýzou služebních cest uskutečněných leteckou dopravou firem působících v regionu společně s firmami, které do toho regionu přijíždějí tak byla provedena kompletní analýza obchodní letecké dopravy ve spádové oblasti.

Ot.8: Ze které země k Vám nejčastěji přilétávají zahraniční návštěvy?



Obr. 10.8 Nejčastější destinace, ze kterých přilétají zahraniční návštěvy
[zdroj: vlastní zpracování]

Největší podíl v příletu zahraničních návštěv do firem, které se zúčastnily mého výzkumu, zaujímá stejně jako ve všech předchozích kategoriích Německo, ze kterého přilétá 24,3% návštěv ze všech uvedených odpovědí. Tento jev není náhodný, jelikož v Moravskoslezském kraji působí velké množství německých investorů. Další výrazné skupiny přilétajících návštěv tvoří cestující z Anglie (14,9%), Rusko a Francie (oba 9,5%).

10.7 Analýza výsledků

Přestože návratnost dotazníku dosáhla pouze 32,7%, je na základě zjištěných informací možné odvodit, že nejvyužívanější destinací mezi firmami působícími ve spádové oblasti Letiště Ostrava na území České republiky je Německo. Tuto destinaci navštěvuje v rámci svých zahraničních služebních cest leteckou formou dopravy 20,7% z 64 firem, které uvedly, že využívají služeb letecké dopravy. Z podrobnější analýzy této hodnoty vyplývá, že je to 40,9% z firem které odpověděly na dotazník v Moravskoslezském kraji, 14,3% ve Zlínském kraji a 42,9% v Olomouckém kraji. Německo patří zároveň mezi destinace, které jsou nejžádanější. Nejvíce žádanou destinací je sice Londýn, ale o lince do anglické metropole je známo, že bude brzy již realizována společností Ryan Air, takže brzy začne být v provozu a na prvním místě požadovaných spojení se ocitne Frankfurt, následovaný Mnichovem. Německo jakožto velmi perspektivní destinaci z pohledu otevření nové linky a rozvoje letecké dopravy na ostravském letišti potvrzuje fakt, že nejvíce, tedy 24,3% z 69 firem navštěvují zahraniční návštěvy právě z této spolkové republiky. Další perspektivní destinací, která by dle mého úsudku na základě výsledků provedeného výzkumu, je Rusko, resp. jeho hlavní město Moskva. Z Ruska přijíždí 9,5% z 69 firem, které se zúčastnili mého dotazníkového šetření a zároveň Moskva je čtvrtou nejžádanější destinací.

Sekundárním údajem, který vyplynul z tohoto výzkumu, je skutečnost, že nejvíce firem volí pro své služební cesty nejčastěji mezinárodní letiště ve Vídni (30%), které se tímto jeví jakožto největší konkurenční letiště v boji o obchodní cestující. Méně firem potom shodně využívá pro své lety na služební cesty ostravské letiště v Mošnově (24%) a Letiště Václava Havla Praha (24%). Největším důvodem, proč firmy působící v regionu Letiště Ostrava volí pro cestování leteckou dopravou spíše letiště ve Vídni, resp. v Praze je neexistence linky do požadované destinace. Jako důvod pro nevyužívání Letiště Ostrava to uvedlo 54% z 64 firem, které na tuto otázku odpovědělo. Tento jev je vzhledem k malému počtu realizovaných přímých spojení z Letiště Ostrava zcela pochopitelný. Dalším údajem, který vyplývá z šetření, které letiště je obchodními cestujícími nejvíce využíváné, je z mého pohledu poměrně překvapivě pouze 12% firem, které volí pro služební cesty nedaleké letiště v Katowicích.

Na základě informací, které byly zjištěny z výzkumu, který jsem provedl pro obchodní klientelu letecké dopravy v Moravskoslezském, Zlínském a Olomouckém kraji tedy navrhuji vzhledem k rozvoji letecké dopravy zavést novou leteckou linku do Frankfurtu, nebo Mnichova.

11. Návrh řešení pro rozvoj letecké dopravy

V této závěrečné kapitole se pokusím nastínit návrhy a doporučení, které by na základě provedené analýzy spádové oblasti z pohledu ekonomické situace v regionu, cestovního ruchu, demografických údajů, konkurenčního prostředí a požadavků obchodních cestujících, měly přispět k rozvoji letecké dopravy v této oblasti.

11.1 Zhodnocení současné situace

Ke zhodnocení současné situace provozu Letiště Ostrava poslouží SWOT analýza, která pomůže odhalit hlavní vnitřní a vnější faktory ovlivňující rozvoj letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava

Silné stránky

- Výborné technické vybavení letiště
- Geografická poloha blízko dálnice D1
- Čerpání dotací z fondů EU
- Parametry RWY
- Existence servisního střediska

Slabé stránky

- Neexistence návazných spojení přes hlavní evropské letiště
- Špatné dopravní spojení městskou hromadnou dopravou
- Neexistence provozu nízkonákladové společnosti
- Malé množství pravidelných linek
- Turistická neatraktivita regionu

Příležitosti

- Vstup nízkonákladové společnosti Ryan Air
- Výstavba multimodálního logistického centra
- Výstavba železničního spojení letiště se Studénkou
- Příliv zahraničních investorů do regionu
- Zavedení více pravidelných linek
- Snaha o zavedení CAT III A

Hrozby

- Nutnost blížící se rekonstrukce RWY
- Další rozvoj letiště v Katowicích
- Dokončení dálničního spojení mezi Ostravou a Katowicemi
- Zrušení některé ze stávajících linek

Z provedené SWOT analýzy vyplývá, že mezi nejsilnější stránky Letiště Ostrava patří dobrý technický rozvoj letiště v několika posledních letech. V roce 2006 byla například otevřena nová odletová hala, letiště disponuje certifikací CAT II pro provoz za snížené dohlednosti, k dispozici je moderní technika pro handlingové operace, která přispívají k většímu pohodlí odbavení cestujících, aj. Jelikož řada z projektů realizovaných za účelem technického rozvoje Letiště Ostrava bylo spolufinancováno EU, souvisí s těmito faktory

další silná stránka letiště, kterou je čerpání dotací z fondů EU. Dotace žádané jak pouze letištěm, tak ve spolupráci s Moravskoslezským krajem výrazně přispěly ke zvýšení odbavovací kapacity a bezpečnosti provozu.

Slabé stránky spádové oblasti Letiště Ostrava souvisí zejména s malým množstvím operovaných pravidelných linek a s geografickou polohou letiště. To se nachází v regionu, který nepatří mezi příliš turisticky atraktivní, takže neexistuje předpoklad výrazného nárůstu přijíždějících turistů. Navíc v okolí existuje mnoho spádových oblastí konkurenčních letišť, které připravují Letiště Ostrava o potencionální zákazníky. Nevýhodou ostravského letiště je rovněž neexistence návazných linek přes větší mezinárodní letiště. Jedinou takovouto destinací je Praha, avšak v případě Vídně a Paříže chybí návazné linky, případně codesharové smlouvy s ostatními dopravci.

Větší rozvoj letecké dopravy je možné očekávat po zahájení provozu společnosti Ryan Air, který v červnu tohoto roku otevře nové spojení do jedné z nejperspektivnějších destinací, kterou je Londýn. Pokud by se podařilo letišti navíc na tuto spolupráci navázat a došlo by k otevření dalších linek, především do destinací, které nenabízí blízké letiště v Brně, nebo Katowicích, lze očekávat nárůst počtu odbavených cestujících, který by měl pozitivní vliv na další rozvoj letiště. Přestože jsou služby pro cestující na letišti Ostrava dle mého názoru na velmi vysoké úrovni, existuje ještě možnost jejich zlepšení v oblasti dopravní dostupnosti letiště. K tomuto problému by mělo přispět plánované napojení letiště na železniční trať mezi Sedlnicí a Studénkou.

Mezi hrozby, které by mohly rozvoj Letiště Ostrava v následujících několika letech ohrozit, patří především rozvoj konkurenčních letišť v Brně a Katowicích. Pokud by zejména polské letiště i přes poměrně stagnující trend počtu odbavených cestujících v posledních letech stále zvyšovalo nabídku svých služeb, mělo by to společně s kompletním zprovozněním polské dálnice A1 spojující Ostravu s letištěm Katowice velmi negativní vliv na snahu rozvoje letecké dopravy z Ostravy.

11.2 Výběr nové destinace

Při výběru nejvhodnější destinace pro zahájení provozu nové linky, která by měla přispět k rozvoji letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava, jsem vycházel z údajů, které byly zjištěny analýzou cestovního ruchu v této oblasti a údajů získaných marketingovým výzkumem zaměřeného na obchodní cestující. V potaz byla rovněž brána nabídka destinací, kterou nabízí konkurenční letiště v nejbližším okolí.

Na základě těchto výsledků je jednoznačně nejaktuálnější uvažovat o leteckém spojení s Německem. Z Německa totiž do celé spádové oblasti přijíždí nejvíce nerezidentních hostů (11% ze všech nerezidentů v Moravskoslezském kraji, 16% ve Zlínském kraji, 15% v Olomouckém kraji, 4% v Žilinském kraji, 14,8% v Trenčínském kraji a 24% ve Slezském vojvodství) a zároveň Německo je destinací, která byla zmíněna v mém marketingovém výzkumu jakožto nejčastější lokalita pro realizaci služebních cest firmami působícími ve spádové oblasti Letiště Ostrava a také jako nejčastější destinace, ze které těmto firmám přilétají jejich zahraniční návštěvy.

Po vyhodnocení Německa jakožto nejvhodnější země pro zavedení nové linky z Letiště Ostrava zbývá ještě vytipovat konkrétní destinaci. Mezi nejžádanější destinace v mém výzkumu byly po Londýně, který však bude brzy operován společností Ryan Air, uvedeny destinace Frankfurt a Mnichov. Právě tyto dvě německé velkoměsta jsou zároveň největšími leteckými huby v Německu, respektive v celé Evropě, což umocňuje volbu těchto destinací vzhledem k možnému přestupu na některou z několika set destinací po celém světě.

Z pohledu konkurence je situace u obou letišť velmi podobná. Frankfurt je operován dle současného letového řádu 68x týdně z Vídně (50x Lufthansa, 18x AirBerlin) [29], 54x týdně z Prahy (37x Lufthansa, 17x ČSA) [28], a 21x týdně z Katowic (vše Lufthansa) [27]. Do Mnichova je možné se dostat 70x týdně z Vídně (56x Lufthansa, 14x AirBerlin) [29], 28x týdně z Prahy (vše Lufthansa) [28] a 11x týdně z Katowic (LOT) [27]. Většina z těchto uvedených letů jak do Frankfurtu, tak do Mnichova je kromě uvedených leteckých společností provozována také pomocí codesharových smluv pod označením společností All Nippon Airways, Etihad Airways, Niki, nebo Japan Airlines. Údaje o četnosti spojení do Frankfurtu i Mnichova z okolních letišť potvrzují výsledky mého výzkumu, kde nejvíce firem označilo jako nejvyužívanější letiště, mezinárodní letiště ve Vídni. Právě toto letiště nabízí v porovnání s Prahou mnohem čtenější frekvenci leteckého spojení do obou nejžádanějších německých destinací, takže častá volba tohoto největšího rakouského letiště i s ohledem na podobnou časovou dostupnost s Letištěm Václava Havla Praha není náhodná.

Pokud by měla být označena pouze jedna konkrétní destinace, která je nejperspektivnější z pohledu poptávky ve spádové oblasti Letiště Ostrava, doporučil bych Mnichov. V porovnání s Frankfurtem existuje do této destinace menší četnost spojení z okolních letišť a navíc v současné době neexistuje přímé spojení se společností ČSA mezi Prahou a tímto hlavním bavorským městem. Do Mnichova je možné se dostat

z Vídně (Lufthansa, AirBerlin), z Prahy (Lufthansa) a z Katowic (LOT). Ani jedna z uvedených společností, které do Mnichova létají, není členem alianční skupiny SkyTeam, takže dle mého názoru je nejideálnějším řešením zavedení linky ČSA mezi Ostravou a Mnichovem, čímž by došlo k naplnění požadavků obchodních cestujících na zavedení této linky a zároveň by tak vzniklo spojení moravskoslezské aglomerace s jedním z největších evropských letišť, odkud by bylo možné přestoupit na některou z mnoha destinací operovaných aliančními společnostmi SkyTeam, které této oblasti tolik chybí. Mnichov se jakožto mírně výhodnější destinace oproti Frankfurtu jeví také vzhledem k téměř dvojnásobnému počtu obyvatel (1 439 474 [32]), který žije v této bavorské metropoli a zároveň vzhledem perspektivnějšímu obchodnímu prostředí.

11.3 Tok cestujících

Po výběru nové destinace je důležité znát pravděpodobnou poptávku po zamýšleném zavedení nové linky. Pro zjištění předpokládaného toku cestujících mezi Ostravou a Mnichovem byl použit syntetický postup prognózování přepravního procesu, kterým je gravitační model. Využití gravitačního modelu se uplatňuje především v silniční dopravě, ale pro orientační představu poslouží i při prognózování cestujících na dosud nezavedené lince. Gravitační modely byly původně vyvíjeny v přímé analogii z Newtonova gravitačního zákona. Jejich všeobecná forma je: [3]

$$T = k_{ij} \cdot \frac{O_i \cdot O_j}{f(w_{ij})}$$

Kde je	T	-	Přepravní vztah
	O_i	-	disponibilita zdrojové oblasti i
	O_j	-	atraktivita cílové oblasti j
	k_{ij}	-	faktor zabezpečující splnění podmínek
	$f(w_{ij})$	-	odporová funkce mezi zdrojem i a cílem j

Kromě tohoto obecného modelu však také existuje i mnoho dalších modifikací gravitačního modelu. Například model pro výpočet předpokládaného toku cestujících, který předpokládá, že počet cestujících mezi dvěma místy je přímo úměrný počtu obyvatel v koncových oblastech a že na každých 100 km vzdálenosti se zvětšuje poloměr kruhové oblasti kolem koncového bodu o 10 km. Na základě tohoto předpokladu se celkový počet cestujících mezi dvěma oblastmi za jeden měsíc v jednom směru vypočítá jako: [5]

$$T_0 = \frac{O_1 + O_2}{10}$$

- Kde je: T_0 - Počet osob cestujících mezi 2 oblastmi
 O_1 - Počet obyvatel v oblasti 1
 O_2 - Počet obyvatel v oblasti 2

K tomuto výpočtu je nutné zohlednit ještě řadu faktorů, které ovlivňují výsledný tok cestujících. Mezi takovéto faktory patří vlivy vzdálenosti (F_V), ekonomické situace (F_E), a dostupnosti dopravní soustavy (F_D). Výsledný počet cestujících se následně určí jako součin počtu osob cestujících mezi dvěma oblastmi T_0 a jednotlivými faktory:

$$T = T_0 \cdot F_V \cdot F_E \cdot F_D$$

Pro letecké spojení mezi Ostravou a Mnichovem se výsledný počet cestujících vypočítá pomocí gravitačního modelu z následujících hodnot:

- O_1 - Počet ekonomicky aktivních obyvatel ve spádové Oblasti Letiště Ostrava = 3360000¹³
 O_2 - Počet ekonomicky aktivních obyvatel Mnichova = 1008000¹⁴
 X - Vzdálenost mezi Ostravou a Mnichovem = 750 km
 H_1 - Průměrná hodnota HDP na obyvatele ve spádové oblasti Letiště Ostrava v tisících USD = 15,1597 USD¹⁵
 H_2 - Hodnota HDP na obyvatele v Německu v tisících USD = 41,1323 USD¹⁶

Celkový počet cestujících mezi Ostravou a Mnichovem v jednom směru za jeden měsíc [5]:

$$T_0 = \frac{O_1 + O_2}{10} = \frac{3360000 + 1008000}{10} = 436\,800$$

Vzdálenostní faktor byl kvantifikován na základě statistických pozorování. Jedná o exponenciální závislost, přičemž hodnota X je vzdálenost mezi Ostravou a Mnichovem ve stovkách km [5]:

$$F_V = \frac{1}{1,45^X} = \frac{1}{1,45^{7,5}} = 0,0616$$

¹³ Zdroj: statistiky ČSÚ, SÚSR, GUS z roku 2011, vlastní zpracování

¹⁴ Zdroj: statistiky Eurostat 2011, vlastní zpracování

¹⁵ Zdroj: statistiky ČSÚ 2011, převedeno kurzem ČNB ke dni 15. května 2012

¹⁶ Zdroj: Eurostat 2011 [16]

Ekonomický faktor vychází z vlivu ekonomické situace oblasti na počet cestujících:

$$F_E = \frac{\frac{H_1 + H_2}{2}}{100} = \frac{\frac{15,1597 + 41,1323}{2}}{100} = 0,28146$$

Faktor dostupnosti dopravní soustavy vychází z předpokladu, že letecká doprava je oproti jiným formám dopravy atraktivnější s rostoucí vzdáleností. Závislost má tvar křivky, která vychází z bodu 1% poptávky po letecké dopravě pro vzdálenost 200 km a končí v bodě 99% poptávky a vzdálenosti 2 000 km. Křivku lze hrubě aproximovat přímkou ve tvaru [5]:

$$F_D = \frac{0,49}{900} \cdot X - 0,09990 = \frac{0,49}{900} \cdot 750 - 0,9889 = 0,3094$$

X je vzdálenost mezi Ostravou a Mnichovem v km.

Výsledný tok cestujících:

$$T = T_0 \cdot F_V \cdot F_E \cdot F_D = 436\,800 \cdot 0,0616 \cdot 0,28146 \cdot 0,3094 = 2\,343$$

Po výpočtu toku cestujících pomocí gravitačního modelu vyšlo, že potenciální poptávka po nové lince mezi Ostravou a Mnichovem by měla být 2 343 cestujících měsíčně v jednom směru. To je 56 232 cestujících ročně v obou směrech.

Takovýto výpočet je však pouze orientační, jelikož model nepočítá s vlivem turistické atraktivity regionu a kulturně sociální výměny. Při reálném provozu budou počet cestujících navíc ovlivňovat ještě další faktory jako je cena letenky, termíny odletů, návaznost na další linky, aj., takže výsledný počet cestujících na lince mezi Ostravou a Mnichovem lze očekávat, i vzhledem k její zaměření především pouze na obchodní cestující, nižší.

12. Zhodnocení cílů

Pro celou práci bylo velmi důležité nejprve důkladně definovat a popsat spádovou oblast Letiště Ostrava. Ta byla vytýčena jakožto vzdálenost od letiště dostupná do 90 minut jízdou osobním automobilem. Takto definovaná oblast zasahuje kromě území České republiky také na území Polska a Slovenska a podle statistických úřadů všech těchto zemí v ní žije okolo 4,8 miliónů obyvatel. Jedná se o region, který není nikterak turisticky zajímavý, ale jeho význam spočívá především v průmyslově orientovaném charakteru, díky kterému je velmi důležitá dopravní infrastruktura, která přispívá k jeho neustálému rozvoji. Veškeré zkoumané makroekonomické údaje v této spádové oblasti vykazují kladný trend jejich vývoje, takže společně s IATA predikcí zvyšujícího objemu přepravených cestujících v několika následujících letech existuje výrazný předpoklad zvyšujícího zájmu o leteckou dopravu z Letiště Ostrava.

V současné době však Letiště Ostrava svůj potenciál bohužel nenaplnuje. Přestože existuje několik faktorů, které jej předurčují k úspěšnému provozu, po provedení analýzy současného stavu letecké dopravy vyšlo najevo, že z dlouhodobého hlediska Letiště Ostrava zaostává ve většině zkoumaných charakteristikách za všemi svými nejvíce konkurenčními letišti, kterými byly vytipovány Letiště Katowice a Letiště Brno Tuřany.

Po provedení marketingového výzkumu zaměřeného na poptávku letecké dopravy z pohledu obchodních cestujících vyšlo najevo, že nejčastější destinací, do které létají firmy působící v Moravskoslezském, Zlínském a Olomouckém kraji je Německo. Stejně tak je pochopitelně Německo i nejžádanější destinací a destinací, ze které firmám, které se zúčastnily mého výzkumu, nejčastěji přilétávají zahraniční návštěvy.

Jako hlavní příčina nevyužitého potenciálu, kterým Letiště Ostrava bezesporu disponuje, se na základě provedené analýzy v porovnání s konkurenčními letišti jeví neexistence spojení klasickým nízkonákladovým dopravcem a spojení s některým z největších evropských letišť, ze kterého by bylo možné pokračovat návazným letem stejné, případně alianční společnosti, do některé z mnoha dalších destinací po celém světě. Vzhledem k brzkému zavedení lowcostového spojení s Londýnem, jako nejvýhodnější řešení pro rozvoj letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava předpokládám vznik nové linky do Mnichova, případně do jiné z německých metropolí.

13. Závěr

Na základě pozitivního výhledu do budoucna, kdy je očekáváno pokračování celosvětového trendu každoročního nárůstu počtu odbavených cestujících v letecké dopravě, existuje výrazná možnost rozvoje letecké dopravy také ve spádové oblasti Letiště Ostrava. Tento předpoklad je podložen statistickou analýzou tohoto regionu, která vykazuje pozitivní rostoucí trend vývoje HDP a průměrné hrubé měsíční mzdy, což svědčí o zvyšujícím se trendu životní úrovně ve spádové oblasti Letiště Ostrava. V této oblasti žije v současné době přibližně 4,8 miliónů obyvatel, přičemž počet odbavených cestujících každoročně dosahuje stabilně okolo hranice 300 000 cestujících, což je pouze 6,25% z celkového počtu obyvatel spádové oblasti. Už jen z tohoto poměru je patrné, že existuje určitý potenciál této oblasti, který není v současné době plně využit. Příčiny tohoto jevu je dle mého názoru možné hledat především v nedostačující nabídce operovaných destinací, silné konkurenci v blízkém okolí, nedostačující dopravní dostupností a historické neexistenci letecké dopravní strategie v České republice. Je nutné si uvědomit, že 44% populace žijící ve spádové oblasti Letiště Ostrava tvoří Poláci převážně ze Slezského vojvodství, které disponuje jedním z nejvíce rostoucích letišť ve střední Evropě, Letištěm Katowice, které nabízí pravidelné celoroční spojení do 35 destinací převážně provozované nízkonákladovými leteckými společnostmi. Pro obyvatele Slezského a Opolského vojvodství jsou kromě Letiště Katowice také velmi pohodlně dostupná nedaleká letiště v Krakově a Wrocławu, takže zaměření Letiště Ostrava by dle mého názoru mělo být především na česko-slovenskou klientelu spádové oblasti Letiště Ostrava a vzhledem k nízkonákladovému vyprofilování Letiště Katowice, by pomohlo zaměření se na odlišné segmenty trhu, než je čistě lowcostová doprava.

Přestože volba spolupráce se společností Ryan Air, na základě, které vzniká v současné době nové spojení do Londýna, může Letišti Ostrava přinést pouze samá pozitiva, potenciál rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava vidím především v zaměření se na posílení v současné době nejdominantnější formy provozu na ostravském letišti, kterou je charterová doprava a na zvýšení počtu nabízených destinací, operovaných klasickými přepravci, kteří by umožnili návazný přestup na další spojení. Existence takového modelu v současné době velmi citelně na Letišti Ostrava chybí, jelikož jak v případě pravidelného spojení do Vídně, Paříže i připravovaného spojení do Londýna neexistuje možnost zakoupení návazné letenky do některé z dalších destinací po celém světě, která je zapříčiněna absencí codesharových smluv dopravců operujících tyto linky. Pokud by tyto destinace však neměly být pouze přestupní pro další pokračování

leteckou dopravou, ale měly by sloužit pro přestup na cestování do okolních regionů jinou formou hromadné dopravy, disponují především lety z Ostravy do Paříže a Londýna velmi nevhodně zvolenými časy příletu v pozdních večerních hodinách. Zároveň vzhledem k nižším nákladům na cestování do Paříže a Londýna, skládajících se jak ze samotné letenky, tak dopravy na a z letiště, je mnohem výhodnější v současné době volit pro cestování do těchto destinací Letiště Katowice, které nabízí mnohem výhodnější časy pro přílet do francouzské, či anglické metropole. Jedinou linkou, která nyní nabízí možnost návazného přestupu je spojení mezi Ostravou a Prahou provozovaná společností ČSA. Pravděpodobně i z tohoto důvodu se jedná o vůbec nejvyužívanější pravidelnou linku, kterou v loňském roce využilo 35 470 cestujících. Bohužel však v posledních letech byla týdenní frekvence tohoto spojení několikrát snižována, takže i výsledný počet cestujících této linky má klesající tendenci. Jistý potenciál rozvoje letecké dopravy ve spádové oblasti existuje také v dálkové nákladní dopravě, pro kterou Letiště Ostrava disponuje velmi výhodnou geografickou polohou a především výbornými parametry RWY pro provoz nejtěžších a největších dopravních letadel, ale takovéto zaměření je velmi složité a závislé na mnoha ovlivňujících faktorech, mezi které patří například i stále nedokončené multimodální logistické centrum, které však naskýtá jistou možnost rozvoje v tomto segmentu letecké dopravy.

Konkrétním řešením pro rozvoj letecké dopravy ve spádové oblasti Letiště Ostrava, které vyplynulo z praktické části mé práce, je návrh na zavedení nové linky do Mnichova. Výběru destinace předcházela marketingový výzkum zaměřený na požadavky firem působících ve spádové oblasti ostravského letiště. Tento výzkum, který probíhal dotazníkovým šetřením, jasně prokázal, že mezi nejžádanější destinaci patří Německo. Stejně tak je Německo nejčastější destinací, kterou firmy v současné době navštěvují a ze které nejčastěji přilétají jejich zahraniční návštěvy. Rozhodnutí pro volbu zavedení nové linky do některé z německých metropolí navíc ještě umocnila statistika cestovního ruchu, která ve všech krajích spádové oblasti uvádí největší počet ubytovaných nerezidentních hostů v hromadných ubytovacích zařízeních, kromě sousedních států (pro které letecká doprava však nemá význam), právě Německo. Tento jev je pochopitelný také z hlediska velkého zájmu německých investorů o působení v tomto především průmyslovém regionu. V Moravskoslezském, Zlínském i Olomouckém kraji je Německo dle agentury CzechInvest vůbec nejaktivnější zemí v uskutečněných investičních projektech. Při volbě konkrétní destinace jsem vybíral mezi Mnichovem a Frankfurtem, ale vzhledem k předpokladu jednoduššího získání slotů na mnichovském letišti, větším počtem obyvatel a tedy i potenciálních uživatelů linky a výraznější obchodní atraktivitě jsem se rozhodl pro

bavorskou metropoli. Aby takovéto spojení nebylo atraktivní pouze pro obchodní cestující, nejideálnějším řešením je provozování této linky některým z klasických dopravců, který by sám, nebo na základě codesharových smluv zajistil pohodlný přestup do některé z mnoha destinací a zatraktivnil tak toto spojení i pro klasické cestující pokračující třeba do USA, Asie, nebo do některé z dalších evropských destinací.

I přes složitou situaci regionálního letiště v poměrně turisticky nezajímavém regionu si tak myslím, že potenciál pro rozvoj letecké dopravy na Letišti Ostrava určitě existuje. Úspěšnost takového rozvoje spočívá ve vytvoření větší nabídky potencionálním zákazníkům, kteří v současné době využívají konkurenční letiště v okolí. Pro takovýto záměr však není důležitý pouze pozitivní postoj samotného letiště, ale především jeho vlastníka, kterým je v současné době Moravskoslezský kraj.

Úplným závěrem bych chtěl poděkovat jak svému vedoucímu diplomové práce Ing. Michalu Červinkovi, Ph.D. za mnoho cenných rad při vedení této práce, tak rovněž Ing. Kateřině Pustějovské za společnost Letiště Ostrava, a.s., která mi poskytla mnoha velmi cenných informací a rad ohledně marketingu realizovaného na Letišti Ostrava.

14. Seznam použité literatury

Tištěné zdroje

- [1] BEDNARČÍK, Z.: *Marketingový výzkum*. Vydání první. Karviná: Slezská univerzita v Opavě – Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné, 2008. 176 stran. ISBN 978-80-7248-489-8
- [2] KERNER, L., KULČÁK, L., SÝKORA, V.: *Provozní aspekty letišť*. Vydání první. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. 270 stran. ISBN 80-01-02841-0
- [3] KUŠNIEROVÁ, J., HOLLAREK, T.: *Metódy modelovania a prgnózovania prepravného a dopravného procesu*. Vydání první. Žilina: EDIS – Vydavateľstvo ŽU. 2000. 166 stran. ISBN 80-7100-673-4
- [4] PRŮŠA, J.: *Svět letecké dopravy*. Vydání první. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. 315 stran. ISBN 978-80-239-9206-9
- [5] ŽIHLA, Z., a kolektiv: *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Vydání první. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2010. 301 stran. ISBN 978-80-7204-677-5

Internetové zdroje

- [6] *AIP: AD2 – LKTB -I*. Dstupné na WWW: <http://lis.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm> [cit. 7.3.2013]
- [7] *B.A.W.D.F., s.r.o.: Cargo - export*. Dstupné na WWW: <<http://www.bawdf.cz/cargo-export.cgi>> [cit. 7.3.2013]
- [8] *Beauvais Airport Shuttle Bus To/From Paris*. Dstupné na WWW: <http://www.paristoolkit.com/airport/paris_beauvais.htm> [cit. 9.3.2013]
- [9] *Brno Airport*. Dstupné na WWW: <<http://www.brno-airport.cz/>> [cit. 5.3.2013]
- [10] *ceskedalnice.cz: Propojení D1 a polské A1*. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/novinky>> [cit. 17.11.2012]
- [11] *CzechInvest: Podpora investic*. Dostupné na WWW: <<http://www.czechinvest.org/podpora-investic>> [cit. 8.2.2013]
- [12] *CzechTourism: Charakteristika cestovního ruchu*. Dstupné na WWW: <<http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>> [cit. 14.3.2013]

- [13] *Český statistický úřad: Metodika – Cestovní ruch*. Dostupné na WWW: <http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/metodika_cestovni_ruch> [cit. 2.3.2013]
- [14] *ČSÚ: Charakteristika Moravskoslezského kraje*. Dstupné na WWW: <http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/charakteristika_moravskoslezskeho_kraje> [cit. 14.3.2013]
- [15] *ČSÚ: Charakteristika Olomouckého kraje*. Dstupné na WWW: <http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje> [cit. 14.3.2013]
- [16] *Eurostat: National Accounts GDP*. Dostupné na WWW: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/National_accounts_%E2%80%93_GDP> [cit. 18.4.2013]
- [17] *First Capital Connect*. Dostupné na WWW: <<http://www.firstcapitalconnect.co.uk/>> [cit. 9.3.2013]
- [18] *Hlavní průmyslové zóny*. Dostupné na WWW: <http://podnikatel.kr-moravskoslezsky.cz/prumyslove_zony.html> [cit. 2.3.2013]
- [19] *Charles de Gaulle Airport Train To/From Paris*. Dstupné na WWW: <http://www.paristoolkit.com/airport/paris_cdg_rer.htm> [cit. 9.3.2013]
- [20] *IATA: Airlines to Welcome 3.6 Billion Passengers in 2016*. Dstupné na WWW: <<http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2012-12-06-01.aspx>> [cit. 12.2.2013]
- [21] ICAO: ICAO's Policie's On Charges For Airport And Air Navigation Services (Doc 9082/7)
- [22] ISHUKTINA, M.A., HANSMAN, R.J.: *Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: A worldwide prespective*. 2009. 313 stran. Dstupné na WWW: <http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/44957/Ishutkina_ICAT-2009-2.pdf?sequence=1> [cit. 17.4.2013]
- [23] *Katowice Airport: Dějiny letiště*. Dstupné na WWW: <<http://www.katowice-airport.com/cs/letiste/dejiny-letiste>> [cit. 5.3.2013]
- [24] *Katowice Airport: Roční statistiky*. Dstupné na WWW: <<http://www.katowice-airport.com/cs/letiste/Rocn%C3%AD-statistiky>> [cit. 5.3.2013]
- [25] *KURZYCZ: Vývoj ceny benzínu, nafty aktuální cena a podrobný grafs*. Dstupné na WWW: <<http://www.kurzy.cz/komodity/benzin-nafta-cena/>> [cit. 9.3.2013]

- [26] *Leos Janacek Ostrava Airport*. Dstupné na WWW: <<http://www.ostrava-airport>> [cit. 14.2.2013]
- [27] *Letiště Katowice: Letový řád*. Dstupné na WWW: <<http://www.katowice-airport.com/cs/pro-cestujuci/letovy-rad>> [cit. 15.4.2013]
- [28] *Letiště Praha: letový řád*. Dstupné na WWW: <<http://timetables.oag.com/PRGRRouteMapper/default.asp?lang=cz>> [cit. 15.4.2013]
- [29] *Letiště Vídeň: Online letový plán*. Dstupné na WWW: <<http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=cz&content-id=1249344074231&reserve-mode=active>> [cit. 15.4.2013]
- [30] *Moravskoslezský kraj: Základní informace*. Dstupné na WWW: <http://o-kraji.kr-moravskoslezsky.cz/zakladni_informace.html> [cit. 1.2.2013]
- [31] *Multimodální logistické centrum – Air Cargo Terminal*. Dstupné na WWW: <<http://www.halyostrava.cz/page/cz.html>> [cit. 25.3.2013]
- [32] *München in Zahlen*. Dstupné na WWW: <<http://www.muenchen.de/sehenswuerdigkeiten/muenchen-in-zahlen.html>> [cit. 15.4.2013]
- [33] *Otevření nového odbavovacího terminálu letiště Brno - Tuřany*. Dstupné na WWW: <http://encyklopedie.brna.cz/home-mmb/?acc=profil_udalosti&load=1214> [cit. 7.3.2013]
- [34] *Prague Airport: Traffic Report - 2012*. Dstupné na WWW: <<http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/Contents.4/0/18C06725D35561C64C9381EF72A3378F/resource.pdf>> [cit. 14.3.2013]
- [35] *Samorząd Województwa Opolskiego*. Dostupné na WWW: <<http://opolskie.pl/serwis/>> [cit. 17.11.2012]
- [36] *Silnice I/58 Příbor – Skotnice, informační leták*. Dstupné na WWW: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/666D77C30E28B0F0C12577430066FBE7/\\$file/s58-pribor-skotnice.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/666D77C30E28B0F0C12577430066FBE7/$file/s58-pribor-skotnice.pdf)> [cit. 7.3.2013]
- [37] *Śląski Urząd Wojewódzki: Opis Województwa Śląskiego*. Dostupné na WWW:

- <http://www.katowice.uw.gov.pl/wojewodztwo/opis_wojewodztwa.html> [cit. 17.11.2012]
- [38] *Slavnostní zahájení stavby Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka - Mošnov.* Dostupné na WWW: <<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/studenka-mosnov.html>> [cit. 1.3.2013]
- [39] *Společnost DHL otevřela nový moderní letecký terminál v Mošnově.* Dstupné na WWW:
<http://www.dhl.cz/cs/tisk/tiskove_zpravy/zpravy_2011/lokalni/092211.html> [cit. 14.3.2013]
- [40] *Stansted Express.* Dstupné na WWW: <<http://www.stanstedexpress.com/>> [cit. 9.3.2013]
- [41] *Štatistický úrad Slovenskej republiky: Charakteristika kraja .* Dstupné na WWW: <<http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=700>> [cit. 14.3.2013]
- [42] *Štatistický úrad Slovenskej republiky: Žilina – Charakteristika kraja.* Dostupné na WWW: <<http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=658>> [cit. 17.11.2012]
- [43] *Zlínský kraj: O kraji.* Dostupné na WWW: <<http://www.kr-zlinsky.cz/o-kraji-cl-17.html>> [cit. 2.12.2012]

Seznam příloh

I. Závislost HDP na cestujících letecké dopravy v Evropě 2011	I
II. Dotazník.....	II
III. Výsledky dotazníku.....	IV

I. Závislost HDP na cestujících letecké dopravy v Evropě 2011

Stát	Odbavených cestujících ¹⁷	Počet obyvatel ¹⁸	Odbavených cestujících / počet obyvatel	HDP na obyvatele v EUR ¹⁹
Belgie	25009000	11000638	2,273413597	29900
Bulharsko	6652000	7369431	0,902647708	3700
ČR	12651000	10486731	1,206381665	11600
Dánsko	25805000	5560628	4,640662889	37600
Německo	175316000	81751602	2,144496202	30000
Estonsko	1908000	1340194	1,423674483	9100
Irsko	23363000	4570727	5,111440696	36900
Řecko	33291000	11309885	2,943531256	15900
Španělsko	165153000	46152926	3,578386341	20600
Francie	131448000	64994907	2,022435389	27800
Itálie	116303000	60626442	1,918354371	23400
Kypr	7190000	839751	8,562061849	18100
Lotyšsko	5098000	2074605	2,457335252	6400
Litva	2692000	3052588	0,881874658	7700
Lucembursko	1837000	511840	3,589012191	64900
Maďarsko	8885000	9985722	0,889770414	9000
Malta	3507000	415832	8,433694377	13300
Nizozemsko	53895000	16655799	3,235809942	33300
Rakousko	25138000	8404252	2,991104979	32000
Polsko	20635000	38529866	0,535558572	8300
Portugalsko	27578000	10572157	2,608549987	14700
Rumunsko	9687000	21413815	0,452371518	
Slovinsko	1359000	2050189	0,662865716	15400
Slovensko	1808000	5392446	0,33528384	9200
Finsko	16375000	5375276	3,046355201	31300
Švédsko	29732000	9415570	3,157748283	35500
Velká Británie	201535000	62515392	3,223766077	30600
Island	2477000	318452	7,778252295	42600
Norsko	32402000	4920305	6,585364119	51900
Švýcarsko	41440000	7870134	5,265475785	44600
Chorvatsko	4989000	4412137	1,13074458	8600
Makedonie	820000	2057284	0,398583764	

¹⁷ Zdroj: Eurostat. Dostupné na WWW:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Air_passenger_transport_-_monthly_statistics>

¹⁸ Zdroj: Eurostat. Dostupné na WWW:

<<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&language=en&pcode=tps00001&tableSelection=1&footnotes=yes&labeling=labels&plugin=1>>

¹⁹ Zdroj: Eurostat. Dostupné na WWW: <<http://apl.czso.cz/pll/eutab/html.h?ptabkod=tsdec100>>

II. Dotazník

Vážený pane, Vážená paní,

Jak jistě víte, letiště Leoše Janáčka v Ostravě prochází neustálým rozvojem a v rámci analýzy požadavků stávajících klientů i potencionálních zákazníků probíhá nový výzkum, který se zaměřuje především na nabídku nových destinací.

Dotazník je zcela anonymní a jeho výsledky budou použity pro mou diplomovou práci a závěr následně předán společnosti Letiště Ostrava, a.s.

S pozdravem a přáním hezkého dne

Bc. Jiří Procházka

1) Cestují Vaši zaměstnanci služebně do zahraničí?

- Ano - Ne

2) Využívají Vaši zaměstnanci pro služební cesty i leteckou dopravu?

- Ano - Ne

3) Kolik procent tvoří odhadem letecká doprava ze všech služebních cest všech Vašich zaměstnanců?

- 0 - 5% - 6 - 25%
- 26% - 50% - 51% - 75%
- 76% - 100%

4) Které destinace navštěvujete nejčastěji?

5) Ze kterého letiště nejčastěji odlétáte?

6) Pokud nejčastěji nevolíte jako místo odletu Letiště Ostrava, je to z důvodu?

(lze označit více možností)

- Neexistence linky do požadované destinace
- Neexistence návazné linky do požadované destinace
- Ceny letenek
- Kvalita služeb na letišti
- Jiné

7) Zavedení, které nové destinace operované z Letiště Ostrava byste uvítali?

8) Ze které destinace Vám nejčastěji přilétávají zahraniční návštěvy?

9) Název Vaší společnosti?

(nepovinná otázka)

III. Výsledky dotazníku

Otázka č. 1:

Cestují Vaši zaměstnanci služebně do zahraničí?

Ano	69
Ne	3

Otázka č. 2:

Využívají Vaši zaměstnanci pro služební cesty i leteckou dopravu?

Ano	64
Ne	5

Otázka č. 3:

Kolik procent tvoří odhadem letecká doprava ze všech služebních cest všech Vašich zaměstnanců?

0-5%	30
6%-25%	16
26%-50%	8
51%-75%	4
76%-100%	6

Otázka č. 4:

Které destinace navštěvujete nejčastěji?

Německo	14
Anglie	8
Rusko	7
Francie	6
Frankfurt	5
Itálie	5
Londýn	4
Praha	4
Rakousko	4
Ukrajina	4
USA	4
Dusseldorf	3
Moskva	3
Paříž	3
Polsko	3
Slovensko	3

Švédsko	3
Vídeň	3
Barcelona	2
Belgie	2
Brusel	2
Slovinsko	2
Švýcarsko	2
Turecko	2
Atlanta	1
Berlín	1
Bosna a Hercegovina	1
Bulharsko	1
Busan	1
Finsko	1
Geneva	1
Hamburg	1
Istambul	1
Izrael	1
Káhira	1
Katowice	1
Kodaň	1
Korea	1
Lisabon	1
Ljubljana	1
Madrid	1
Manchester	1
Milano	1
Mnichov	1
Monako	1
Petrohrad	1
Rumunsko	1
SAE	1
Soul	1
Španělsko	1
Vietnam	1

Otázka č. 5:

Ze kterého letiště nejčastěji odlétáte?

Vídeň	20
Praha	16
Ostrava	16
Katowice	8
Krakow	3
Brno	2
Bratislava	2

Otázka č. 6:

Pokud nejčastěji nevolíte jako místo odletu Letiště Ostrava, je to z důvodu?

Neexistence linky do požadované destinace	44
Neexistence návazné linky do požadované destinace	18
Ceny letenek	11
Jiné	7
Kvalita služeb na letišti	1

Otázka č. 7:

Zavedení, které nové destinace operované z Letiště Ostrava byste uvítali?

Londýn	10
Frankfurt	8
Mnichov	7
Moskva	5
Brusel	3
Dusseldorf	3
Ženeva	3
Benátky	2
Curych	2
Ljubljana	2
Lyon	2
Milán	2
Mnichov	2
Řím	2
Turecko	2
Barcelona	1
Bern	1
Bordeaux	1
Budapešť	1
HongKong	1
Jekaterinburg	1
Lisabon	1
Manchester	1
Maroko	1
New York	1
Soul	1
Stockholm	1

Otázka č. 8:

Ze které destinace Vám nejčastěji přilétávají zahraniční návštěvy?

Německo	18
Anglie	11
Rusko	7

Francie	7
Švýcarsko	4
Rakousko	4
Itálie	3
Irsko	2
Turecko	2
Finsko	2
Alžírsko	1
Belgie	1
Brazílie	1
Bulharsko	1
Čína	1
Jižní Korea	1
Litva	1
Lotyšsko	1
Maroko	1
Monako	1
Řecko	1
Slovinsko	1
Švédsko	1
Ukrajina	1

Otázka č. 9:

NEPOVINNÁ! – Název společnosti?

5M, s.r.o.	Zlínský kraj
Autel – monáže, s.r.o.	Moravskoslezský kraj
AUTO Heller, s.r.o.	Moravskoslezský kraj
BORSODCHEM MCHZ Ostrava	Moravskoslezský kraj
Česká zbrojovka, a.s.	Zlínský kraj
Dalkia ČR	Moravskoslezský kraj
Energetika Třinec, a.s.	Moravskoslezský kraj
FORTEX-AGC, s.r.o.	Olomoucký kraj
Geofin, a.s.	Moravskoslezský kraj
Job Air – Centra Connect Airlines, s.r.o.	Moravskoslezský kraj
ROSSIGNOL Technology	Moravskoslezský kraj
Slezskomoravská dráha, a.s.	Moravskoslezský kraj
STEELTEC CZ, s.r.o.	Moravskoslezský kraj
Váhala a spol.	Olomoucký kraj
Vítkovice Cylinders	Moravskoslezský kraj
VOKD, a.s.	Moravskoslezský kraj
VSB-TU Ostrava	Moravskoslezský kraj