

Analýza spádové oblasti a projekt rozvoje linek z letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Bc. Martina Eliášová

Diplomová práce
2012



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav podnikové ekonomiky
akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martina ELIÁŠOVÁ**
Osobní číslo: **M10816**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

Téma práce: **Analýza spádové oblasti a projekt rozvoje linek z letiště Leoše Janáčka v Ostravě**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Zpracujte literární rešerši z oblasti letecké dopravy.
- Popište analytické metody použité v práci.

II. Praktická část

- Charakterizujte současný stav letiště Leoše Janáčka v Ostravě včetně ekonomické situace a provedte srovnání konkurenčních letišť.
- Provedte analýzu spádové oblasti z pohledu incomingu a outgoingu.
- Na základě zjištěných informací zhodnoťte vstupní údaje pro projekt.
- Vypracujte projekt rozvoje linek z letiště Leoše Janáčka v Ostravě.

Závěr

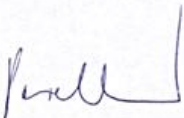
Rozsah diplomové práce: cca 70 stran
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- ČERTÍK, Miroslav. Cestovní ruch, vývoj, organizace a řízení. Praha: OFF, 2001. ISBN 80-238-62-758.
DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. Cestovní ruch. Praha: Fortuna, 2004. ISBN 80-8168-901-7.
PRUŠA, Jiří a kol. Svět letecké dopravy. Praha: Galileo CCE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
RYGLOVÁ, Kateřina, Michal BURIAN a Ida VAJČNEROVÁ. Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.
WELLS, Alexander T. & Seth B. YOUNG. Airport plannign & Management. 5th edition. New York: McGraw-Hill Professional, 2004. ISBN-10 0071413014.
ZBOŘIL, Kamil. Marketingový výzkum: metodologie a aplikace. Praha: VŠE, 1998. ISBN 80-7079-394-5.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
Ústav podnikové ekonomiky
Datum zadání diplomové práce: 18. června 2012
Termín odevzdání diplomové práce: 13. srpna 2012

Ve Zlíně dne 13. března 2012


prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




doc. Ing. Boris Popesko, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové 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 právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 8.8.2018

Magdalena Uvaldová

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Předkládaná diplomová práce prezentuje čtenáři projekt, jehož cílem je návrh na vytvoření nové pravidelné letecké linky z mezinárodního letiště Leoše Janáčka v Ostravě. V teoretické části jsou shrnuty poznatky získané studiem odborné literatury zabývající se leteckou dopravou, cestovním ruchem a analytickými metodami použitými v práci. Analytická část charakterizuje současný stav společnosti, podává stručný přehled o ekonomické situaci společnosti a srovnání s konkurenčními letišti. Dále je zde provedena SWOT analýza společnosti a analýza spádové oblasti letiště z pohledu incomingu a outgoingu. Na základě výsledků analytické části je v projektové části vytvořen projekt na otevření pravidelné letecké linky do nové destinace.

Klíčová slova: Letiště, incoming, outgoing, spádová oblast, letecký dopravce, nízkonákladová letecká společnost, destinace

ABSTRACT

This dissertation presents a reader a project, which aim is to make a proposal of a newly created regular flight from the international Leos Janacek Airport in Ostrava. In the theoretical section are summarized knowledges obtained from literature focusing on air transportation, tourism and analytical methods used in the thesis. Analytical part characterizes current company's situation, shows general overview about economical company's situation and draw a comparison with rival airports. After that is made a SWOT analysis and analysis of company's catchment area, based on the view of incoming and outgoing. Based on the results of analytical part, there is created the project which deals with opening a regular flight to the new destination.

Keywords: Airport, Incoming, Outgoing, Catchment Area, Air Carrier, Low Cost Airline, Destination

Děkuji paní Ing. Zuzaně Tučkové Ph. D. za odborné vedení mé diplomové práce a za vstřícný přístup, dále děkuji panu Ing. Michalovi Holubcovi za čas a ochotu při poskytování informací potřebných ke zpracování práce. Velký dík patří mé rodině a přátelům za podporu během celé doby studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	11
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 CÍLE A METODIKA	13
2 LETECKÁ DOPRAVA	14
2.1 VYMEZENÍ POJMU LETECKÁ DOPRAVA	14
2.1.1 Pravidelná přeprava.....	14
2.1.2 Nepravidelná – charterová přeprava	15
2.2 VYMEZENÍ POJMU LETIŠTĚ	15
2.3 EKONOMIKA LETIŠŤ A VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ	16
2.3.1 Hlavní nákladové položky.....	16
2.3.2 Hlavní výnosové položky.....	17
2.3.3 Ostatní komerční výnosy.....	18
2.4 VYMEZENÍ POJMU LETECKÝ DOPRAVCE	18
2.4.1 Členění leteckých dopravců podle charakteru přepravy	19
2.4.2 Členění leteckých dopravců podle rozsahu sítě	19
2.4.3 Členění leteckých dopravců podle typu služeb	20
2.5 SÍŤ LINEK LETECKÉ SPOLEČNOSTI.....	22
2.6 KALKULACE V LETECKÉ DOPRAVĚ	24
2.7 ANALÝZA A POROVNÁNÍ VÝKONNOSTI LETIŠŤ.....	26
2.7.1 Výkonové ukazatele	26
2.7.2 Ekonomické ukazatele	27
3 SPÁDOVÁ OBLAST LETIŠTĚ A CHARAKTERISTIKA INCOMINGU A OUTGOINGU	28
3.1 SPÁDOVÁ OBLAST	28
3.2 INCOMING	29
3.3 OUTGOING.....	30
3.4 STATISTIKA V CESTOVNÍM RUCHU.....	30
4 POUŽITÉ ANALYTICKÉ METODY	33
4.1 SWOT ANALÝZA	33
4.2 STATISTICKÁ ANALÝZA INCOMINGU.....	33
4.3 MARKETINGOVÝ VÝZKUM – ANALÝZA OUTGOINGU	34
II ANALYTICKÁ ČÁST	35
5 SOUČASNÉ POSTAVENÍ LLJO NA TRHU LETECKÉ DOPRAVY	36
5.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SPOLEČNOSTI	36
5.2 CESTUJÍCÍ.....	37
5.3 LETECKÉ SPOLEČNOSTI	39
5.3.1 OK - České aerolinie, a. s.....	39
5.3.2 3B – JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s. r. o.....	39
5.3.3 QS - SmartWings	40
5.3.4 QS - Travel Service, a. s.....	40
5.3.5 HCC - HOLIDAYS Czech Airlines	40

5.4	PRAVIDELNÉ LETY.....	40
5.5	NEPRAVIDELNÉ (CHARTEROVÉ) LETY.....	43
5.6	EKONOMICKÁ SITUACE SPOLEČNOSTI.....	43
5.7	ANALÝZA KONKURENCE	45
5.7.1	Vývoj počtu odbavených cestujících na konkurenčních letištích	48
5.7.2	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	50
5.7.3	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	50
5.8	SHRNUTÍ.....	51
6	SWOT ANALÝZA SPOLEČNOSTI.....	54
7	ANALÝZA SPÁDOVÉ OBLASTI LLJO Z POHLEDU INCOMINGU A OUTGOINGU.....	57
7.1	ANALÝZA SPÁDOVÉ OBLASTI LLJO Z POHLEDU INCOMINGU.....	57
7.1.1	Analýza Moravskoslezského kraje z pohledu incomingu	58
7.1.2	Analýza Zlínského kraje z pohledu incomingu.....	62
7.1.3	Analýza Olomouckého kraje z pohledu incomingu	66
7.1.4	Závěry analýzy incomingu ve spádové oblasti LLJO	68
7.2	ANALÝZA SPÁDOVÉ OBLASTI LLJO Z POHLEDU OUTGOINGU	69
7.2.1	Dotazníkové šetření.....	69
7.2.2	Počet otázek a jejich zaměření	69
7.3	VLASTNÍ VÝZKUM	70
7.4	VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	70
7.4.1	Vyhodnocení dotazníků	70
7.4.2	Závěry analýzy outgoingu.....	77
8	ZÁVĚRY ANALÝZ PRO PROJEKT.....	79
III	PROJEKTOVÁ ČÁST	81
9	PROJEKT ROZVOJE LINEK Z LLJO.....	82
9.1	CHARAKTERISTIKA PROJEKTU	82
9.2	CÍLE PROJEKTU	82
9.3	OTEVŘENÍ NOVÉ LETECKÉ LINKY Z LLJO	83
9.3.1	Výběr destinace	83
9.3.2	Výběr leteckého dopravce.....	85
9.3.3	Materiální zabezpečení.....	86
9.3.4	Personální zabezpečení	86
9.3.5	Propagační činnost	87
9.4	FINANČNÍ PLÁN PROJEKTU.....	90
9.4.1	Náklady letiště vzniklé v souvislosti s realizací projektu	91
9.4.2	Náklady a tržby letiště související s provozem linky	91
9.4.3	Návratnost vložených prostředků.....	93
9.5	KALKULACE CENY DOPRAVCE.....	93
9.6	HARMONOGRAM PROJEKTU	98
9.7	ANALÝZA RIZIK PROJEKTU	101
9.8	ZHODNOCENÍ PROJEKTOVÉ ČÁSTI.....	104
	ZÁVĚR	106
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	108

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	113
SEZNAM OBRÁZKŮ	115
SEZNAM GRAFŮ	116
SEZNAM TABULEK.....	117
SEZNAM PŘÍLOH.....	119

ÚVOD

Letecká doprava je v současné době považována za nejrychlejší, nejbezpečnější zároveň také nejpohodlnější způsob přepravy osob. Přesto, že se jedná o nejmladší durh dopravy, zaznamenala za dobu své existence nebývalý rozvoj. Cestování letadlem umožňuje lidem překonávat dlouhé vzdálenosti v relativně krátkém čase a díky svému mezinárodnímu charakteru přispívá k rozvoji mezinárodních politických, hospodářských, sociálních, kulturních a ostatních styků mezi lidmi. Dříve byla letecká doprava určitým symbolem luxusu a cestování letadlem si mohli dovolit pouze lidé s relativně vyššími příjmy. Dnes však zejména díky liberalizaci a vzniku tzv. nízkonákladových leteckých společností je letecká doprava dostupná široké veřejnosti.

Diplomová práce se zabývá vytvořením projektu možnosti rozvoje pravidelných leteckých linek na mezinárodním letišti Leoše Janáčka v Ostravě (dále jen LLJO)¹. Toto letiště je jedním ze sedmi mezinárodních letišť v ČR a současně největším regionálním letištem. Letiště se již delší dobu potýká s nedostatečnou nabídkou pravidelných leteckých linek do světových metropolí a tím přichází o mnoho zákazníků, kteří využívají služeb konkurenčních letišť.

Výstupem navrhovaného projektu je tedy vytvoření pravidelného leteckého spoje z Ostravy do nové destinace zajišťující uspokojení poptávky a zvýšení konkurenceschopnosti letiště ve vztahu k okolním letišťům.

¹ LLJO: oficiální zkratka názvu Letiště Leoše Janáčka Ostrava

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 CÍLE A METODIKA

Primární cíl diplomové práce:

- Zpracování projektu rozvoje pravidelných leteckých linek na LLJO a návrh nové pravidelné letecké linky

Sekundární cíle diplomové práce:

- Provedení analýz příjezdového a výjezdového cestovního ruchu ve třech krajích ČR, které tvoří spádovou oblast letiště
- Zpracování a vyhodnocení analýz

Metodika zpracování:

Diplomová práce je v souladu s požadavky Fakulty managementu a ekonomiky UTB ve Zlíně rozdělena na teoretickou, analytickou a praktickou část.

Teoretická část je zpracována formou literární rešerše z oblasti letecké dopravy a cestovního ruchu. Jako podklad pro zpracování byly použity publikace uznávaných odborníků na leteckou dopravu a cestovní ruch.

Obsahem analytické části je vymezení současného stavu LLJO a porovnání s konkurenčními letišti, dále je zde zahrnuta SWOT analýza společností. V návaznosti na teoretickou část jsou provedeny analýzy příjezdového a výjezdového cestovního ruchu ve spádovém území letiště. Výstupem analytické části práce je závěr, který shrnuje zjištěné poznatky pro projektovou část.

Projektová část se zabývá návrhem na vytvoření nové pravidelné letecké linky z LLJO. Projektová část vychází z předpokladů, které vyplynuly z analytické části diplomové práce.

2 LETECKÁ DOPRAVA

V této kapitole diplomové práce budou definována teoretická východiska a základní pojmy z oblasti letecké dopravy a provozování podniků letecké dopravy – letišť.

2.1 Vymezení pojmu letecká doprava

Letecká doprava má v dnešním světě své nezastupitelné místo. Za dobu své zhruba stoleté existence zaznamenala nebývalý rozvoj a stala se významným prvkem světové ekonomiky.

Význam letecké dopravy spočívá zejména v:

- hospodářském významu, který souvisí s rychlostí a bezpečností přepravy osob. Letecká doprava výrazně ovlivňuje cestovní ruch na globální i regionální úrovni.
- politickém významu z hlediska intenzifikace osobních kontaktů na různých úrovních, dále také při prosazování obchodních záměrů na různých úrovních.
- v souvislosti s vytvářením nových pracovních příležitostí, a to přímých i nepřímých. Přímé pracovní příležitosti vytváří zejména letecké společnosti, letiště, či podniky řízení letového provozu. Nepřímé pak navazující odvětví, jako jsou cestovní kanceláře a agentury, stravovací a ubytovací zařízení a další podniky tvořící infrastrukturu cestovního ruchu. (Zurynek, Zelený, Mervart, 2008, s. 149)

Stejně jako ostatní odvětví dopravy má své nesporné klady, mezi které patří zejména rychlost a komfort přepravy na mezinárodní i domácí úrovni, bezpečnost, dostupnost a rozsah poskytovaných služeb. Na druhou stranu přináší letecká doprava i některé problémy, jako je například negativní vliv na životní prostředí, zejména ovzduší, nadměrný hluk, zvětšování vzdálenosti letišť od center měst, což má za následek prodlužování času potřebného k realizaci letu, a také v neposlední řadě rostoucí nároky na bezpečnostní opatření na letištích související s terorismem a jinými negativními sociálními jevy.

2.1.1 Pravidelná přeprava

Pravidelná přeprava je přeprava na pravidelných linkách leteckého dopravce operovaná dle publikovaného letového řádu. Pravidelná letecká přeprava je prodávána za veřejné

jízdné stanovené na bázi tarifů koordinovaných v rámci IATA² nebo prodejních tarifů jednotlivých leteckých společností. (Pruša, 2002, s. 11)

Pravidelné lety jsou provozovány a nabízeny jménem leteckých společností. Z tohoto důvodu právě ony nesou rizika spojená s neobsazením konkrétního letu.

2.1.2 Nepravidelná – charterová přeprava

Nepravidelná neboli charterová letecká přeprava jakožto nedílná součást produktu cestovních kanceláří má výrazné využití v incomingu i outgoingu. Je zajišťována na přímou objednávku cestovních kanceláří, přičemž objednavatelem v oblasti incomingu bývá většinou zahraniční cestovní kancelář, v oblasti outgoingu pak česká cestovní kancelář. Je možné pronajmout celou kapacitu letadla jedné cestovní kanceláři, nebo může být leteckou společností prodána kapacita letadla více cestovním kancelářím. Na rozdíl od pravidelné přepravy nese všechna rizika objednatel, tedy cestovní kancelář.

Ceny, za které je charterová přeprava nabízena, jsou stanovovány s ohledem na skutečné náklady a tržní situaci. V principu jsou však záležitostí dohody mezi leteckou společností a zákazníkem. (Pruša, 2002, s. 11)

2.2 Vymezení pojmu letiště

Podle zákona č. 49/1997 Sb. O civilním letectví se letištěm rozumí *územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.* (Sbírka zákonů 2006, Zákon o civilním letectví, s. 6083)

„Na území České republiky se v současné době nachází celkem 90 civilních letišť. Podle zákona č. 49/1997 Sb. O civilním letectví, můžeme civilní letiště rozdělit dle dvou hledisek, a to za prvé podle charakteru letiště na:

1. veřejné (přijímající v mezích své technické způsobilosti všechna letadla),
2. neveřejné (přijímající na základě předchozí dohody s provozovatelem letiště);

² IATA: (zkratka z angl. International Air Transport Association) = sdružení mezinárodní letecké dopravy. Je sdružením většiny mezinárodních leteckých společností z více než 100 zemí světa.

a za druhé podle určení letiště na:

1. vnitrostátní (určená a vybavená k uskutečňování letů, při nichž není překročena státní hranice ČR, a letů, při nichž není překročena hranice schengenského prostoru,
2. mezinárodní (určená a vybavená k uskutečňování letů vnitrostátních i letů, při nichž je překročena státní hranice).“(Ministerstvo dopravy ČR © 2006)

Tabulka 1: Infrastruktura letecké dopravy v ČR v roce 2010

Počet letišť celkem	91
v tom:	
letiště veřejné mezinárodní	7
letiště veřejné vnitrostátní	57
letiště neveřejné mezinárodní	6
letiště neveřejné vnitrostátní	12
letiště veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní	9

(zdroj: Ministerstvo dopravy ČR © 2006)

2.3 Ekonomika letišť a využívání zdrojů

Na letišti probíhá koordinace mezi hlavními poskytovateli služeb letecké dopravy - leteckými dopravci, letištními podniky a podniky řízení leteckého provozu. Vzhledem k tomu, že tito poskytovatelé mají téměř vždy rozdílné ekonomické zájmy a rozdílné ekonomické postavení, je třeba nalézt mechanismus, který zajistí jejich rovnoprávnou koexistenci v podmínkách liberalizovaného tržního prostředí. Ekonomika letištních podniků je dnes do značné míry ekonomikou standardních tržních subjektů a konkurence a globalizace pronikají i do této oblasti. (Pruša, 2007, s. 185)

2.3.1 Hlavní nákladové položky

V praxi není možné jednoznačně určit, která nákladová položka tvoří největší součást nákladů každého letiště. Obtížnost specifikace finančních nákladů letiště je dána řadou faktorů, např. polohou letiště v regionu, teplotními a klimatickými podmínkami, nebo strukturou financování a podobně. V zásadě lze finanční náklady letiště rozdělit do dvou skupin:

„Provozní náklady – tj. náklady na provoz a údržbu, mezi které řadíme například:

- Náklady spojené s provozováním neveřejné zóny letiště, tj. se vzletovými a přistávacími drahami, pojezdovými dráhami, odbavovacími plochami apod., náklady na

zajištění provozu speciálních letištních zařízení a letištních prostředků pro obsluhu letadel, náklady na spotřebovanou elektřinu, údržbu obslužných vozovek atd.

- Náklady spojené s provozem terminálu, tj. náklady na údržbu a provoz terminálů, provozních budov letiště, údržbu a provoz nástupních mostů, vstupních a výstupních prostor pro cestující, úklid a likvidaci odpadků, údržbu a provoz parkovišť pro zaměstnance, letecké společnosti a cestující atd.
- Náklady na provoz a údržbu ostatních budov a zařízení, tj. hangárů, zařízení cargo terminálů, dalších budov a provozních ploch, včetně přilehlých vozovek ve vybavení letiště, spotřebu elektrické energie, vody, topení apod.
- Náklady na pracovní sílu a administrativu
- Další náklady např. dluhopisy, bankovní úvěry, půjčky, odpisy

Neprovozní (kapitálové) náklady, které slouží pro rozvoj infrastruktury letiště, zkvalitňování jeho technického vybavení, zajištění pohodlí a bezpečnosti a pro další expanzi letiště v souladu s požadavky rozvoje regionu a charakteru růstu nároků na leteckou přepravu.“ (Žihla a kol., 2010, s. 198)

2.3.2 Hlavní výnosové položky

Zdroje z letecké činnosti – jsou tvořeny různými poplatky souvisejícími s provozem leteckých činností. Poplatkový systém by měl být jednoduchý, transparentní a nediskriminační.

- „Přistávací poplatek (Landing Charge) je určen na úhradu nákladů spojených se zřízením, provozem, údržbou a opravami RWY, pojezdových drah a odbavovacích ploch. Velikost poplatku se zpravidla vztahuje k certifikované maximální vzletové hmotnosti letadla MTOW. Existují ovšem i další modifikace přistávacího poplatku (např. podle denní a noční doby přistání apod.)
- Poplatek za použití letiště cestujícím (Passenger Service Charge), někdy také tzv. letištní taxa má sloužit k úhradě nákladů spojených s výstavbou, provozem, údržbou a opravami terminálů a dalších s ním spojených zařízení pro odbavení cestujících. Letištní taxa se stanovuje v závislosti na počtu odlétajících cestujících z letiště. Je účtována jako součást ceny v letence.
- Poplatek za cargo (Cargo Charge), který zahrnuje všechny náklady spojené s manipulací s cargem, jeho uložením a provozem použitých prostředků.
- Parkovací poplatky a poplatky za použití hangáru

- Bezpečnostní poplatek (Security Charge), určený pro služby zajišťující ochranu letiště, cestujících, letadel a dalších osob a zařízení zajišťující provoz letiště.
- Hlukový poplatek (Noise-related Charge) za překročení hlukových limitů.
- Další poplatky spojené s provozem letadel, které zahrnují všechny ostatní náklady a poplatky leteckých provozovatelů za další činnosti a služby poskytované vlastníkem letiště pro zajištění provozu letadel.“ (Žihla a kol., 2010, s. 187 – 188)

Výnosy za handling – tzn. souhrn služeb spojených s odbavením cestujících a nákladu a s technickým odbavením letadel na odbavovací ploše. Tvoří jej tedy komplex činností, které zajišťují průchod cestujícího odbavovacím terminálem od odbavovací přepážky až do východu k letadlu, popř. naopak zajištění jeho nástupu/výstupu do/z letadla. (Pruša, 2007, s. 197) Dále zde patří činnosti spojené s manipulací se zavazadly, jejich nakládání, vykládání a třídění, činnosti spojené s úklidem letadel, plnění leteckými pohonnými hmotami, či doplnění palubního občerstvení.

2.3.3 Ostatní komerční výnosy

Mezi ostatní komerční výnosy patří zejména:

- „Zdroje z neleteckých aktivit (Non-aeronautical Activities). Zde patří například podíly z obchodních aktivit prodejců, koncesionářské poplatky za pronájmy restaurací, obchodů, poplatky za parkování vozidel, půjčovné, platby za pronajatý pozemek, pronajaté budovy a konzultační služby. Patří zde i poplatky za pronájem místností pro letecké společnosti a cestovní kanceláře, banky, zařízení služeb pro cestující (čistírny, pokrytí kufrů ochrannou fólií), prostory pro aktivní oddech cestujících a za reklamní plochy.
- Finanční výnosy komerčního charakteru (Back and Cash Revenues), což jsou zejména úroky z volných finančních prostředků.
- Finanční výnosy nekomerčního charakteru, což jsou různé granty, subvence a dotace. Letiště s menším počtem cestujících bývají často dotována státem, regionem nebo soukromými subjekty.“ (Žihla a kol., 2010, s. 188)

2.4 Vymezení pojmu letecký dopravce

Letečtí dopravci jsou vedle letišť hlavním realizačním článkem leteckého přepravního procesu. Jejich hlavní činností je poskytování leteckých dopravních služeb, což zahrnuje zejména přepravu cestujících a jejich zavazadel, přepravu zboží a pošty. Tyto služby jsou

poskytovány za úplatu ve formě tarifů (přeprava cestujících), sazeb (přeprava zboží a pošty), nebo nájemného (chartery). Protože letečtí dopravci pracují v liberalizovaném a vysoce konkurenčním prostředí, je nutné, aby každý z nich učinil rozhodnutí o charakteru svého produktu a s ohledem na to vytvářel svou strategii.

V zásadě je možné členit letecké dopravce podle několika kritérií, mezi které patří zejména následující.

2.4.1 Členění leteckých dopravců podle charakteru přepravy

Pravidelní – soustřeďují se na poskytování pravidelné letecké přepravy pro veřejnost. Létají dle publikovaného letového řádu a za publikované ceny. Například ČSA, Air Berlin, Aeroflot atd.

Charteroví – poskytují lety na objednávku, většinou cestovních kanceláří. Mají výrazné sezónní využití. Příkladem je např. letecká společnost Travel Service, či dceřiná společnost ČSA - Holidays Czech Airlines.

Osobní – soustřeďují se výhradně na přepravu cestujících, čemuž odpovídá rozsah služeb i vybavení letadel. Mohou samozřejmě přepravovat i určitý objem zboží a pošty, tato činnost je však pouze doplňková.

Cargo – cargo dopravci se zaměřují na přepravu zboží či pošty obvykle na velké vzdálenosti. Zajišťují jak pravidelnou přepravu zboží, tak přepravu na objednávku. Cargo dopravci mohou fungovat samostatně, někdy ale bývají zakládány jako dceřiné společnosti osobních dopravců – např. Lufthansa Cargo.

2.4.2 Členění leteckých dopravců podle rozsahu sítě

Regionální – „nabízejí přepravní služby obvykle z jednoho většího centra (angl. hub) do jednotlivých menších destinací v daném regionu (např. Air Dolomiti, Tyrolean Airlines apod.). Tito dopravci pak velmi často uzavírají dohody s většími dopravci a přivážejí své cestující na jejich letiště tak, aby tito mohli využívat dálkových spojů partnerských společností (angl. feeding).“ (Pruša, 2002, s. 12)

Mezinárodní – zaměřují se na nabídku přepravy do více států např. Swiss Air, ČSA, Smart Wings atd.

Dálkoví – poskytují přepravu na velké vzdálenosti, většinou zaoceánské lety.

Národní – nabízejí přepravní služby obvykle z hlavního města nebo hlavních obchodních center dané země. S liberalizací letecké dopravy však pojem národního dopravce ztrácí na významu, protože všichni dopravci na daném trhu mají mít rovné podmínky a vlády by tak neměly určitého dopravce zvýhodňovat oproti ostatním. (Pruša, 2002, s. 13)

2.4.3 Členění leteckých dopravců podle typu služeb

Podle rozsahu a úrovně poskytovaných služeb lze letecké dopravce rozdělit na:

Klasičtí dopravci – poskytují přepravu s možností přestupů v rámci své sítě ve spolupráci s jinými dopravci. Příkladem klasického dopravce je například společnost ČSA, Air France, Lufthansa atd.

Náklady tradičního leteckého dopravce

a) personální náklady – tyto náklady tvoří 25 – 35% z celkových nákladů. Odvíjí se od úrovně průměrných mezd v oboru a produktivity práce. Průměrná mzda zaměstnanců leteckých dopravců bývá zpravidla mnohem vyšší, než je průměrná mzda v zemi. Je to dáno zejména vlivem výše mezd pilotů, které bývají násobky průměrného platu u leteckého dopravce.

b) náklady na palivo – velmi významnou položkou celkových nákladů letecké společnosti jsou náklady na letecké pohonné hmoty. Cena LPH se odvíjí od cen ropy na světových trzích a tím pádem náklady na palivo podléhají vysokým výkyvům. Průměrné náklady na palivo se tak mohou pohybovat v rozmezí od 10% do 25% celkových nákladů.

c) náklady na stravování cestujících na palubě – v současné době letecké společnosti omezují náklady na občerstvení během letu. Častěji jsou podávána studená jídla místo teplých, některé aerolinky zejména v USA podávání občerstvení v ekonomické třídě zcela zrušily.

d) náklady na distribuci a prodej letecké přepravy – náklady na prodej a distribuci letecké přepravy tvoří asi 10% celkových nákladů dopravce. Patří sem náklady za odměny CK (cca 4%), poplatky za počítačové rezervační služby (CRS – 3 – 4%) a poplatky za kreditní karty (2 – 3%).

e) poplatky a taxy – jejich počet a velikost je závislá na rozhodnutí odpovídajících státních orgánů. Mezi hlavní poplatky patří: navigační poplatky, letištní poplatky, přistávací poplatky, hlukové poplatky, poplatky za parkování, poplatky za osvětlení RWY a mnoho dalších.

f) náklady na údržbu letadel – tyto náklady tvoří 10 – 13% celkových nákladů letecké společnosti a jsou závislé na charakteru používání letadla, složení a velikosti letadlové flotily, na tom zda si dopravce provádí údržbu letadel vlastními silami, nebo používá specializované služby.

g) náklady na věrnostní programy pro zákazníky – věrnostní program pro zákazníky, tzv. Frequent Flyer Program zahrnuje náklady na odměny zákazníkům, zavedení a chod systému, náklady na reklamu a prodej letenek.

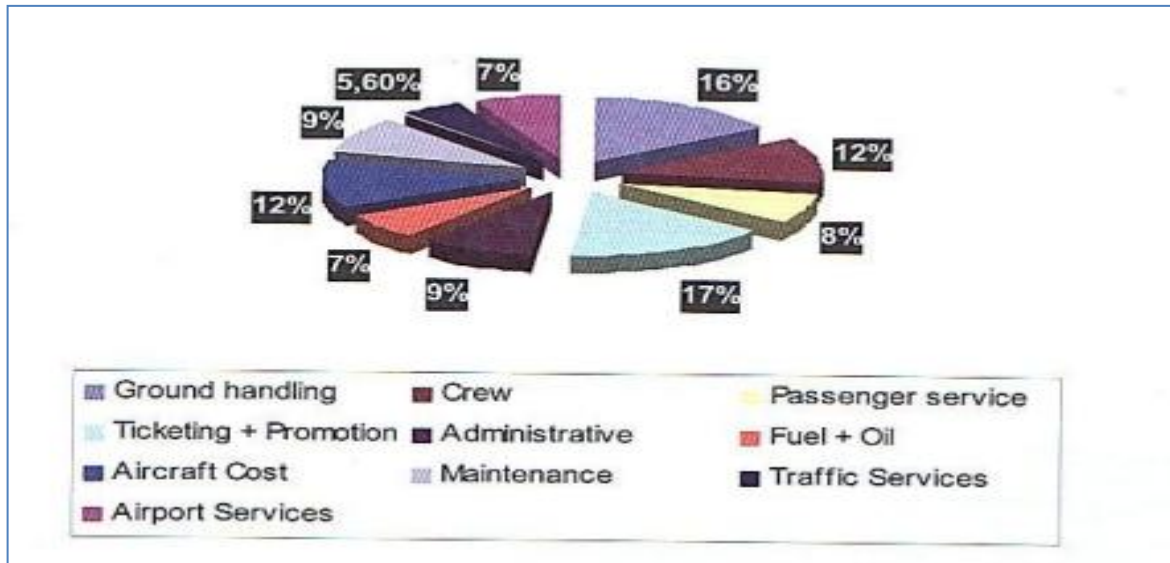
h) jiné náklady – vedle výše uvedených hlavních nákladů, mají letečtí dopravci ještě celou řadu jiných nákladů spojených např. s pojištěním cestujících a letadel.

Nízkonákladoví dopravci – poskytují pouze přepravu z bodu do bodu v letadlech s vysokou hustotou sedaček, bez občerstvení a možnosti přestupů. Omezený rozsah služeb má za cíl trvalé snižování nákladů a s tím spojenou minimalizaci cen letenek. Zaměřuje se na přepravu cestujících na krátké a středně dlouhé vzdálenosti. Příkladem mohou být společnosti Ryanair, Wizzair, SmartWings, EasyJet a další.

Náklady nízkonákladových aerolinií

Strategie dosahování co nejnižších nákladů nízkonákladových aerolinií spočívá ve využívání následujících prvků:

- pro stejné typy letadel používají vyšší počet sedadel než klasičtí dopravci
- doba mezi přistáním a odletem je co nejkratší, obvykle kolem 25 minut (klasičtí dopravci běžně 45 minut)
- využívají nové typy letadel s nižší spotřebou leteckých pohonných hmot
- létají především na sekundární letiště, která jsou vzdálenější od center měst a tím pádem jsou zde mnohem nižší náklady na přistání a handling
- náklady na personál jsou v průměru o 30% nižší než u klasických dopravců
- nájem a amortizace nových letadel jsou zpravidla vyšší než u klasických dopravců, díky vyšší hustotě sedadel a vyššímu využití letadel klesají jednotkové náklady
- v ceně letenky není zahrnuto občerstvení během letu (Žihla a kol., 2010, s. 126 – 135)



Obrázek 1: Rozdělení nákladů leteckých dopravců podle podkladů IATA v roce 2004 (zdroj: Žihla a kol., 2010, s. 127)

2.5 Síť linek letecké společnosti

Každá letecká společnost při rozhodování o rozšiřování sítě svých linek musí brát v potaz mnoho faktorů. Při rozhodování o zavedení nové destinace lze použít buď kvalitativní prognostické metody jako je marketingový výzkum, metody tvořivého myšlení, nebo z kvantitativních metod zejména *gravitační modely*. Za základ pro rozhodování je nutné vzít prognózu počtu přepravených cestujících (vyvolaná poptávka). Například lze použít upravený gravitační model pro výpočet předpokládaného toku cestujících. V uvedeném modelu se předpokládá, že tok cestujících bude funkcí následujících parametrů:

- počet obyvatel v počátečních a koncových bodech přepravy
- vzdálenost
- ekonomický faktor
- dostupnost dopravní soustavy, obchodní výměna
- kulturně – sociální výměna
- turistická atraktivnost

Pro předpověď předpokládaného toku cestujících lze využít zmíněný gravitační model, který předpokládá, že počet osob cestujících mezi dvěma místy je přímo úměrný počtu obyvatel v počátečních a koncových oblastech a že na každých 100 km vzdálenosti se

zvětšuje poloměr kruhové oblasti kolem koncového bodu o 10 km. Potom v předpokládaném modelu je celkový počet cestujících mezi danými body za jeden měsíc v jednom směru T je roven 1/10 součtu počtu obyvatel řešených oblastí ($Q_0 + Q_1$).

- **Celkový počet cestujících mezi danými body za jeden měsíc v jednom směru**

$$T = \frac{Q_1 + Q_2}{10}$$

kde:

T celkový počet cestujících mezi danými body za jeden měsíc v jednom směru

Q_1 počet obyvatel v počátečním bodě přepravy

Q_2 počet obyvatel v koncovém bodě přepravy

- **Vzdálenostní faktor**

Pro potřeby modelu byl dále na základě statistických pozorování kvantifikován vliv vzdálenosti na počet cestujících.

$$F_v = \frac{1}{1,45^x}$$

kde:

F_v vzdálenostní faktor

x vzdálenost ve stovkách kilometrů

Tento vztah dobře odpovídá do vzdálenosti max. 1500 km. Pro větší vzdálenosti platí jiné zákonitosti. Vztah rovněž nelze použít pro mezikontinentální dopravu.

- **Ekonomický faktor**

Ze statistických údajů dále vyplývá, že výkon letecké dopravy v Evropě roste přibližně stejně rychle jako hrubý domácí produkt na obyvatele. Potom poptávka je podle modelu ovlivněna podle vztahu:

$$F_E = \frac{HDP}{100}$$

kde:

F_E ekonomický faktor

HDP hodnota hrubého domácího produktu na obyvatele v tisících USD

- **Dostupnost dopravní soustavy**

Posledním faktorem, který lze podle modelu kvantifikovat je dostupnost dopravní soustavy F_D . Pro leteckou dopravu je dopravní dostupnost charakterizována křivkou, vycházející z bodu 1% poptávky pro vzdálenost $x = 200$ km a končí v bodě 99% poptávky pro vzdálenost $x = 2000$ km. Tuto přímku lze aproximovat přímkou podle vztahu:

$$F_D = \frac{0,49}{900}x - 0,09889$$

- **Výsledný tok cestujících**

Výsledný tok cestujících, kteří využijí leteckou dopravu T_C , je určen součinem uvedených faktorů a počtu osob T cestujících mezi oblastmi.

$$T_C = T * F_V * F_E * F_D$$

Uvedené vztahy jsou uplatňovány v metodikách a SW kupovaném leteckými podniky, podle kterého se počítají parametry nové linky, resp. vyhodnocují podmínky pro zavedení letů do nových destinací z hlediska předpokládaného toku cestujících. (Žihla a kol., 2010, s. 115 – 116)

Výše uvedený gravitační model využijí v praktické části diplomové práce ke kvantifikaci předpokládaného toku cestujících mezi LLJO a vybranou destinací.

2.6 Kalkulace v letecké dopravě

Při kalkulaci nákladů v letecké dopravě se tradičně používá propočet nákladů na jednotlivé letecké linky, z nich pak lze vypočítat minimální cenu letenky a kapacitní bod zvratu určující minimální procento využití kapacity letadla, kdy se provoz letadla stává rentabilním. Bod zvratu se pohybuje zhruba od 50 do 80 procent v závislosti na typu letadla, produktu a ceny za přepravu. Při výpočtu je nutné nejdříve kvantifikovat jednotlivé položky kalkulačního vzorce. Všechny položky kalkulačního vzorce jsou fixní, tedy nezávislé na počtu přepravených cestujících s výjimkou nákladů na občerstvení a pojištění cestujících.

Kalkulační vzorec IATA obsahuje následující položky:

PŘÍMÉ ZÁSVISLÉ NÁKLADY:

- letecké pohonné hmoty
- letecký olej
- odbavení
- přibližovací poplatky
- přistávací poplatky
- navigační poplatky
- poplatky za údržbu
- mzdy leteckého personálu včetně sociálního a zdravotního pojištění
- diety palubního personálu
- ubytování palubního personálu
- spotřeba materiálu, občerstvení na palubě letadel

PŘÍMÉ STÁLÉ NÁKLADY

- odpisy vlastních letadel
- pojištění letadel a letadlové techniky

OSTATNÍ NÁKLADY (REŽIE)

- ostatní náklady palubního personálu
 - ostatní náklady služeb cestujícím
 - ostatní náklady na údržbu
 - prodej, distribuce, propagace
 - náklady na administrativu
-

PROVOZNÍ NÁKLADY NA PŘEPRAVU CELKEM

- úrok letadel v leasingu
-

CELKOVÉ NÁKLADY NA PŘEPRAVU

Tento vzorec využijí v projektové části k vyčíslení nákladů letecké společnosti na jeden let a dále pro výpočet ceny letenky a kapacitního bodu zvratu.

2.7 Analýza a porovnání výkonnosti letišť

Cílem každé společnosti je zvyšování produktivity současně se snižováním nákladů. S tímto cílem je také detailně analyzována a srovnávána výkonnost jednotlivých letišť. Letiště je běžným hospodářským subjektem, jehož fungování se hodnotí podle provozních a ekonomických ukazatelů. Ty slouží jednak pro řízení dalšího rozvoje letiště a jednak pro hodnocení jeho úspěšnosti.

Konkurence mezi letišti samozřejmě vždy existovala, v současnosti se však stále více prohlubuje a to zejména z následujících důvodů:

- překrývání spádových oblastí, v jejichž rámci letiště soupeří o stejnou místní klientelu. Např. obyvatelé Moravskoslezského kraje se mohou rozhodovat, zda poletí z Ostravy, Brna, či Katowic.
- transferoví cestující, kteří si volí letiště, přes které se dostanou do cíle své cesty. Např. cestující z Prahy do New Yorku, kam neexistuje přímé spojení, se rozhodují mezi letišti, přes která poletí. V rozhodování hrají významnou roli letecké společnosti, kdy si cestující volí dopravce, který jim poskytne lepší podmínky.
- možnost cestovat do cílové destinace z více letišť, kdy mohou letiště soupeřit o to, aby se stala hlavním výchozím bodem pro určitou oblast.

2.7.1 Výkonové ukazatele

K základním výkonovým ukazatelům patří:

- počet pohybů letadel - čímž se rozumí vzlet nebo přistání letadla. Tento ukazatel je významný zejména pro plánování kapacity letiště
- počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel (MTOW) – čímž se rozumí nikoli skutečná hmotnost letadla, ale maximální hmotnost letadla, kterou má letadlo uvedenu ve svém certifikátu. (Pruša, 2007, s. 208)
- počet odbavených cestujících, který se sleduje jednak celkem a dále ve členění na odlétající, přilétající, tranzitní a transferové cestující.
- počet odbavených tun nákladu – což znamená zboží nebo pošty, u klasických a zejména cargo dopravců

Tyto ukazatele je dále možné členit podle různých kritérií např. podle druhu přepravy, z geografického hlediska, podle leteckých společností atd.

2.7.2 Ekonomické ukazatele

Mezi ekonomické ukazatele výkonnosti letišť se řadí:

- „kvalitativní ukazatele“ vyjadřující míru uspokojení potřeb zákazníků. Jedním ze základních atributů, podle kterých cestující posuzuje kvalitu přepravy, je včasnost jejího provedení, tedy dodržení letového řádu. Proto jsou pečlivě sledovány odchylky od něj, tedy minuty zpoždění, a analyzovány podle jednotlivých příčin a zavinění. Letiště se pak může soustředit na odstranění těch, které jsou způsobeny jeho činnostmi. Dalším důležitým parametrem kvality je také bezchybná přeprava zavazadel cestujících, popř. nákladu jako takového. Proto se sledují ukazatele, které měří ztráty a poškození zavazadel a nákladu a také to, zda cestující dostal své zavazadlo po příletu. Podstatným znakem kvality služeb je také čekací doba, a to u odbavovacích přepážek, u pasové a celní kontroly a při bezpečnostní kontrole. Logickým cílem letišť je tuto čekací dobu minimalizovat, i když samozřejmě je třeba hledat rovnováhu mezi dobou čekání a náklady na dosažení tohoto stavu. (Pruša 2007, s. 208 – 209)
- hodnotové ukazatele představují jednak obecné ekonomické ukazatele jako je ziskovost, rentabilita, produktivita, návratnost kapitálu atd. ale zejména zde řadíme některé specifické ukazatele, které vznikají poměřováním výkonových a ekonomických ukazatelů. Těmi jsou například:
 - Průměrný výnos z leteckých poplatků na jednoho cestujícího - to je důležité zejména v rámci konkurenčního soupeření letišť, neboť pro uživatele znamená tato hodnota náklad.
 - Průměrný výnos z obchodních aktivit na jednoho cestujícího nebo jednotku pronajímané plochy - to je důležité při sledování efektivnosti pronájmů, jak z hlediska jednotlivých nájemců, tak jednotlivých obchodních prostor.
 - Výnosy z parkovišť na jednoho cestujícího - opět důležité pro řízení efektivnosti této činnosti.
 - Hospodaření a rentabilita v detailu jednotlivých činností vykonávaných letišti (poplatky, handling, obchody, parkoviště atd.).“ (Pruša 2007, s. 209)
 - Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího
 - Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího
 - Průměrný celkový výnos na jednoho cestujícího atd.

3 SPÁDOVÁ OBLAST LETIŠTĚ A CHARAKTERISTIKA INCOMINGU A OUTGOINGU

Zde se zaměřím na stručnou definici spádové oblasti LLJO a dále pak na charakteristiku incomingu neboli příjezdového cestovního ruchu a outgoingu, což je označení pro výjezdový cestovní ruch. V závěru druhé kapitoly jsou uvedeny základní ukazatele, které se používají ve statistice cestovního ruchu.

3.1 Spádová oblast

Spádová oblast letiště pokrývá celkem tři regiony České republiky a dva sousední státy. Jsou jimi Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj, jižní část Polska a severozápadní část Slovenska. Vzhledem k poloze v blízkosti hranic s Polskem a Slovenskem má letiště význam i pro sousední regiony a očekává se, že tento bude v nadcházejícím období nadále růst. Do vzdálenosti 90 minut žije 5,9 milionů lidí.



Obrázek 2: Spádová oblast letiště Leoše Janáč-
ka v Ostravě (zdroj: airport-ostrava.cz)

Tabulka 2: Spádová oblast letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Spádová oblast	Podle zemí
ČR	3,6 mil = 42%
Polsko	4,4 mil = 51%
Slovensko	0,6 mil = 7%
Spádová oblast	Podle počtu obyvatel
do 30 minut	0,8 mil
do 60 minut	2,9 mil
do 90 minut	5,9 mil

(zdroj: airport-ostrava.cz)

Ve své práci se zaměřím pouze na českou část spádového území letiště, tedy na Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj. Je to jednak z důvodu nedostupnosti některých údajů, ale také kvůli omezenému rozsahu práce. Vzhledem k tomu, pokládám analýzu 3 regionů ČR za dostačující.

3.2 Incoming

Cestovní ruch podle WTO znamená *dočasnou změnu místa pobytu, tj. cestování a přebývání mimo místo trvalého bydliště, ne dále než 1 rok, zpravidla ve volném čase za účelem rekreace, rozvoje poznání a spojení mezi lidmi.* (Ryglová, 2009)

Účastníky cestovního ruchu je možné dle délky cesty rozdělit do několika skupin. Každá osoba cestující do jiného místa, než je místo trvalého bydliště, se označuje jako návštěvník. Pokud během své cesty na místě nepřenocuje, jde o jednodenního výletníka, pokud přenocuje, jedná se o turistu. Osobu, která během své cesty přenocuje alespoň jednou, označujeme jako krátkodobě pobývajícím turistu, pokud je počet přenocování 3 noci a více, jedná se o turistu na dovolené. Návštěvníci zahrnutí v oficiálních turistických statistikách, jsou označováni za turisty i výletníky. Do statistik se nezahrnují stálí i dočasní přistěhovalci, členové ozbrojených sil, diplomaté, konzulační úředníci, utečenci a tranzitující cestující, kteří neopustí tranzitní zónu na letišti nebo v přístavu.

Incoming, neboli aktivní cestovní ruch je součástí cestovního ruchu a zahrnuje příjezdy zahraničních turistů, tedy cizinců do České republiky. Aktivní cestovní ruch má pozitivní vliv na platební bilanci země, jejíž je součástí. Pomáhá kompenzovat schodek obchodní bilance státu a zvyšuje saldo cestovního ruchu. Při aktivním cestovním ruchu dochází

k inkasu devizových příjmů. Příjmy z incommingu jsou výjimečné především proto, že jsou získávány převážně za prodej služeb, bez mimořádných nároků na dovoz. Incoming se také podílí na celkovém exportu a hrubém domácím produktu. Společně s domácím cestovním ruchem má incoming výrazný vliv na rozvoj regionů, usnadňuje podnikání malým a středním firmám a rovněž vytváří nové pracovní příležitosti.

3.3 Outgoing

Pojmem outgoing je alternativní slangový termín používající se zejména v odborném styku a označuje se jím výjezdový cestovní ruch. Pásková a Zelenka definují ve Slovníku cestovního ruchu z roku 2002 výjezdový cestovní ruch jako *cestovní ruch obyvatel dané země realizovaný cestou do jiných zemí – cesta nebo pobyt na dobu kratší než jeden rok souvisle, jehož cílem je využití volného času, obchodní cesty či jiný účel*.

Jiná definice umožňuje pojmenovat outgoing jako *„pasivní cestovní ruch - souhrn cest, při nichž občané daného státu vyjíždějí jako účastníci cestovního ruchu za jeho hranice. Termín je odvozen z pasivní bilance devizových příjmů z hlediska vysílající země.“* (Pásková, Zelenka, 2002, s. 209).

3.4 Statistika v cestovním ruchu

Statistiku lze definovat jako souhrn metod shromažďování, seskupování a systematického znázorňování skutečností, které vyplývají z velkého počtu jednotlivých jevů. Předmětem statistiky jsou hromadné jevy, nezabývá se jevy jedinečnými.

Statistika cestovního ruchu se v dnešní době řadí k tzv. oborovým statistikám. Od roku 2006 se vypovídací schopnost statistiky cestovního ruchu výrazně zlepšila a lze ji pokládat za srovnatelnou v mezinárodním měřítku.

- **Základní ukazatele cestovního ruchu**

Pro oblast statistiky cestovního ruchu je v rámci Evropské unie platná Směrnice 95/57/EC (*Council Directive*) o sběru statistických informací v oblasti cestovního ruchu. Na základě této Směrnice jsou členské státy Unie povinné poskytovat údaje o kapacitách a návštěvnos-

ti v hromadných ubytovacích zařízeních (dále jen HUZ³) a domácím a výjezdovým cestovním ruchem v určité periodicitě za účelem aktualizace údajů. Ukazatele odpovídají mezinárodní metodice a jsou mezinárodně srovnatelné.

Do statistiky cestovního ruchu jsou tedy zahrnuty údaje:

- o kapacitě a návštěvnosti HUZ sloužících cestovnímu ruchem,
- z výběrového šetření v domácnostech o cestovních zvyklostech rezidentů, tzv. domácí a výjezdový cestovní ruch,
- z hraniční statistiky.

Tato Směrnice byla plně implementována do národní legislativy s účinností od roku 2003. (Legierská, 2007, s. 20)

Kapacity HUZ

Informace o kapacitách se získávají z ročního statistického šetření v HUZ sloužících pro účely cestovního ruchu. Zjišťování je založeno na využívání Registru ubytovacích zařízení, výsledky se zpětně používají pro jeho aktualizaci. Do šetření jsou zahrnuta všechna HUZ plošně a vykazují stav k 31. prosinci nebo k poslednímu dni, kdy zařízení nabízelo ubytovací služby v průběhu daného roku. Publikovaná data jsou souhrnem zpracovaných údajů za předložené dotazníky a také údajů za ta HUZ, od kterých nebyl získán vyplněný dotazník. V tomto případě byly použity informace o kapacitě z Registru ubytovacích zařízení, který je průběžně aktualizován z výsledků šetření a z dostupných informačních zdrojů. (Legierská, 2007, s. 22 - 23)

Návštěvnost v HUZ

Údaje o návštěvnosti v HUZ vycházejí z pravidelného šetření organizovaného ČSÚ. Do roku 2002 (včetně) byla HUZ do šetření zahrnována na základě náhodného 30-ti % výběru z Registru ubytovacích zařízení. Byla stanovena měsíční výkaznická povinnost pro respondenty a výsledky byly zveřejňovány čtvrtletně. Od roku 2003 jsou do šetření zahrnuta všechna HUZ plošně. Šetření je rozděleno na měsíční šetření, do kterého jsou zahrnuty vybrané jednotky, a čtvrtletní šetření obsahující zbylá HUZ. Údaje o návštěvnosti jsou

³ *Hromadným ubytovacím zařízením (HUZ)* se rozumí „zařízení s minimálně pěti pokoji nebo deseti lůžky sloužící pro účely cestovního ruchu, tj. poskytující přechodné ubytování hostům (včetně dětí) za účelem dovolené, zájezdu, lázeňské péče, služební cesty, školení, kursu, kongresu, symposia, pobytu dětí ve škole v přírodě, v letních a zimních táborech apod.“ (© ČSÚ, 2012)

souhrnem zpracovaných dat za předložené dotazníky a za statisticky dopočtená data ubytovacích zařízení, od kterých nebyl vyplněný dotazník získán. (Legierská, 2007, s. 22)

Ukazatele návštěvnosti v HUZ

- Počet hostů – za hosta v HUZ je považována každá osoba včetně dětí, která využila zařízení k přechodnému ubytování. Důvodem k využití služeb HUZ může být dovolená, služební cesta, rekreace, lázeňská péče, školení, kurs, kongres, pobyt dětí na škole v přírodě atd. Mezi hosty se nezahrnují majitelé a personál, kteří v zařízení bydlí, osoby, které využívají služeb ubytovacího zařízení k přechodnému ubytování za účelem zaměstnání, či řádného studia.
- Počet přenocování – celkový počet nocí, které strávili hosté v HUZ během sledovaného období.

Dalšími používanými ukazateli jsou např. „čisté využití lůžek“, nebo „využití pokojů“. Oba ukazatele se uvádějí v procentech.

Všechny výše jmenované ukazatele můžeme dále členit podle kategorie HUZ, podle rezidentů a nerezidentů, či podle krajů.

Některé ukazatele uvedené v této kapitole DP budou použity v rámci analytické části v 7. kapitole k analýze spádového území letiště z pohledu incomingu. Outgoing, tedy výjezdový cestovní ruch je v současné době sledován Českým statistickým úřadem a institucemi cestovního ruchu pouze za celé území ČR. Na základě dostupných dat tedy nelze hodnotit výjezdy občanů v členění podle jednotlivých krajů. Analýza výjezdového cestovního ruchu občanů spádové oblasti LLJO proto bude provedena na základě dotazníku, který byl zpracován k tomuto účelu. Dotazník se nachází v příloze PIV.

4 POUŽITÉ ANALYTICKÉ METODY

V této části diplomové práce budou definovány metody, které využiji v rámci analytické části práce. Jedná se o SWOT analýzu, statistickou analýzu incomingu a marketingový výzkum.

4.1 SWOT analýza

V rámci SWOT analýzy budu hodnotit, jaká jsou silná a slabá místa společnosti a do jaké míry je ve své současné situaci schopna využít příležitostí a vyvarovat se hrozeb, které nastávají v prostředí.

Při hodnocení silných a slabých stránek se zaměřujeme na vnitřní prostředí společnosti. Hodnoceny jsou faktory, které pozitivně či naopak negativně působí uvnitř dané organizace a zvyšují, či snižují její konkurenceschopnost. Cílem každé společnosti je eliminovat své slabé stránky a rozvíjet ty silné.

Příležitosti a hrozby jsou hledány a klasifikovány v okolí organizace, tedy z hlediska jejího vnějšího prostředí. Vnější vlivy jsou pro firmu těžko kontrolovatelné a ovlivnitelné, mohou to být například legislativní, či politické změny atd. Cílem společnosti z hlediska vnějšího okolí je vyvarovat se hrozeb a chopit se příležitostí.

4.2 Statistická analýza incomingu

Hlavní analytickou část diplomové práce bude tvořit analýza Moravskoslezského, Zlínského a Olomouckého kraje, které jak již bylo uvedeno, tvoří podstatnou část spádového území letiště. Tyto kraje budou analyzovány z pohledu incomingu a outgoingu. Pramenem pro analýzu z pohledu incomingu mi budou zejména sekundární data publikované Českým statistickým úřadem, ministerstvem pro místní rozvoj a agenturou CzechTourism. Veškeré informace a statistické údaje jsou k dispozici na webových stránkách jmenovaných institucí.

V rámci analýzy **incomingu** budu prostřednictvím časové řady hodnotit

- vývoj návštěvnosti zahraničních hostů v HUZ spádového území, dále
- délku pobytu hostů v HUZ jednotlivých krajů a
- národnostní složení návštěvníků jednotlivých krajů podle zemí, zde se zaměřím na turisty z 10 nejvýznamnějších zdrojových zemí.

4.3 Marketingový výzkum – analýza outgoingu

Marketingový výzkum se zaměřuje na systematické shromažďování, analyzování a vyhodnocování informací, týkajících se určitého problému trhu, který chceme řešit. Jeho základními východisky jsou dva postupy a to kvalitativní výzkum, hledající odpovědi na otázky typu „Proč?, Jak?“ a kvantitativní výzkum, který se zaměřuje na otázky typu „Co?, Kolik?, nebo Jak často?“.

Analýza **outgoingu** bude zaměřena na výjezdový cestovní ruch občanů z jednotlivých krajů spádového území LLJO do zahraničí. K tomuto účelu bude využit „kvantitativní marketingový výzkum, který zkoumá rozsáhlé skupiny respondentů. Snaží se standardizovaným postupem zjistit názory lidí a popsat jejich chování a zjištěné hodnoty zpracovat podle statistických postupů.“ (Heczková, 2003, s. 80)

- **Dotazníkové šetření**

Dotazování je metodou získávání marketingových informací, která explorativní cestou získává převážně empirická fakta o subjektivní stránce společenské skutečnosti. Základní technikou dotazování je:

- a) technika dotazníku
- b) technika rozhovoru

V mé práci byla použita technika dotazníku, konkrétně elektronické dotazování prostřednictvím e-mailové pošty a internetového serveru www.vyplnto.cz. a také osobním dotazováním

V závěru kapitoly provedu sumarizaci zjištěných výsledků z obou analýz. Výsledkem bude návrh na otevření pravidelné letecké linky z LLJO do nové destinace, která se na základě zjištěných skutečností bude jevit jako nejvíce perspektivní.

II. ANALYTICKÁ ČÁST

5 SOUČASNÉ POSTAVENÍ LLJO NA TRHU LETECKÉ DOPRAVY

V rámci páté kapitoly diplomové práce budu nejprve charakterizovat současný stav LLJO, provedu krátkou finanční analýzu a následně provedu srovnání nejdůležitějších ukazatelů s konkurenčními letišti.

5.1 Základní údaje o společnosti

LLJO je jedním ze sedmi mezinárodních letišť, nacházejících se na území České republiky. Zároveň je toto letiště největším regionálním letišťem v ČR. Nachází se cca 20 km od Ostavy v blízkosti dálnice R58. Je významným dopravním uzlem Moravskoslezského kraje a jeho rozvoj je prioritou nutnou k zajištění konkurenceschopnosti letiště i celého regionu.

Historie ostravského letiště sahá do počátku minulého století, kdy zde své první letecké pokusy uskutečnili bratři Žurovcové v letech 1909– 1914. V pozdějších letech byl provoz ukončen z důvodu první světové války a v meziválečném období sloužilo letiště potřebám ruské a německé armády. Novodobá historie se datuje rokem 1956, kdy letiště sloužilo současně pro civilní provoz a pro potřeby československé armády. V roce 1993 byl ukončen provoz vojenské části letiště a od té doby slouží výhradně pro civilní účely.

Za dobu provozu bylo letiště vlastněno postupně několika majiteli - civilní část letiště byla spravována Státní leteckou správou, později Správou dopravních letišť. V roce 1978 převzaly správu letiště Československé Aerolinie, v roce 1990 byla správa civilního provozu převedena na Českou správu letišť, s. p., vojenskou část provozu spravovala armáda. Česká správa letišť, s. p. řídila letiště až do jeho převedení do majetku Moravskoslezského kraje v roce 2004. Od té doby je letiště provozováno společností Letiště Ostrava, a.s. (Airport Ostrava, 2009)

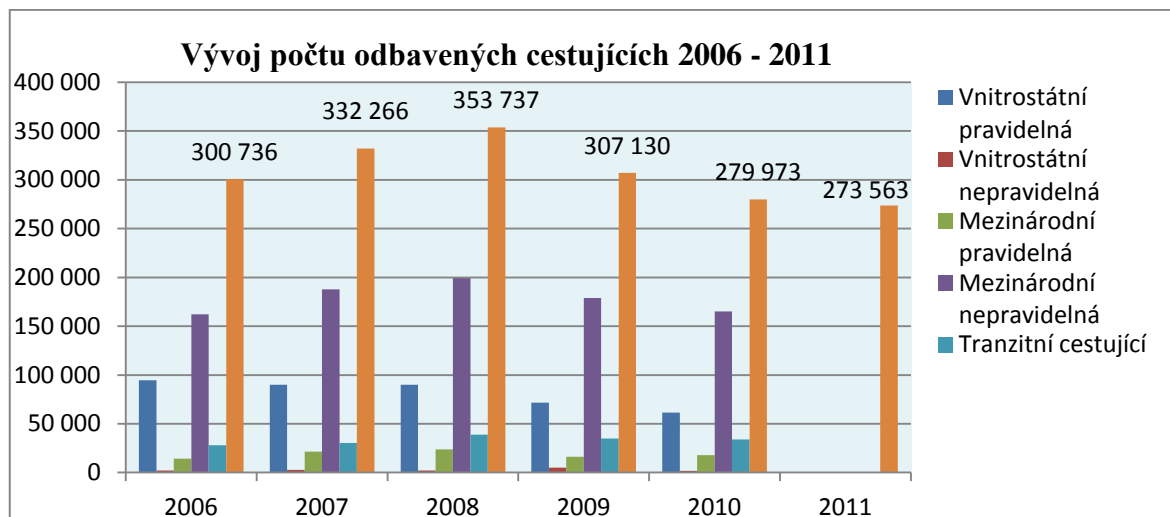
Moravskoslezský kraj je tedy majitelem a zároveň jediným akcionářem letiště. Základní kapitál společnosti činí v současné době 351.407 000 Kč.

Ostravské letiště disponuje ojedinělými technickými parametry. Vzletová a přistávací dráha, jejíž délka je 3500 m a šířka 63 m, umožňuje provoz všech současných typů letadel. Letiště má jeden odbavovací terminál pro cestující s odbavovací kapacitou 500 cestujících za hodinu a jeden cargo terminál. V odletové hale se nachází 13 odbavovacích přepážek, čekání na let si cestující mohou zkrátit návštěvou kavárny, některého z letištních občerstvení či v letištních obchůdkách. Cestující letící ve vyšší než ekonomické třídě a držitelé věrnostních karet mohou využít místní business salonek s internetovým připojením a ob-

čerstvením. K dalším službám, které letiště svým zákazníkům nabízí, patří například foliování zavazadel, informační služby, či WAP servis informující o odletech a přiletech letadel. Při ztrátě, či poškození zavazadel mají cestující možnost obrátit se na pracoviště reklamace, které se nachází v příletové hale. V prostorách letiště se nachází také směnárna a bankomaty ČSOB a KB. V bezprostřední blízkosti letiště se nachází tři placená parkoviště pro veřejnost. Na centrálním parkovišti PI před odbavovacím terminálem je k dispozici 104 parkovacích míst. Toto parkoviště je vyhrazeno pro krátkodobé parkování. Parkoviště PIII a PIV, které se nacházejí cca 3 minuty chůze od odletové haly, slouží pro delší státní. Při dopravě na letiště vlakem je pro cestující k dispozici autobusová linka z železniční stanice Ostrava-Svinov na letiště a zpět. Linka jezdí každou hodinu od 7:45 do 19:45 a je v provozu v období od 20. 5. do 30.9. Na letiště je možné dopravit se také autobusem, zastávka se nachází před příletovou halou. (Airport Ostrava, 2009)

5.2 Cestující

Jako veřejné mezinárodní letiště nabízí LLJO celoročně své služby cestujícím na pravidelných linkách, v období letní sezóny pak také cestujícím na charterových letech. Pravidelnou leteckou dopravu využívají zejména obchodní cestující, směřující do hlavního města, či transferoví cestující, kteří pokračují do vzdálenějších destinací. Největší skupinu zákazníků letiště však tvoří charteroví cestující, tedy lidé, cestující na dovolenou převážně v letní sezóně. Tito zákazníci představují stabilně dvě třetiny přepravených pasažérů, což znamená, že segment charterové dopravy je pro letiště klíčový. V následujícím grafu je zobrazen vývoj počtu odbavených cestujících na LLJO za období od roku 2006 do roku 2011. Přepravení cestující jsou zde členěni podle toho, jaký druh letecké dopravy využili. V době zpracování DP nebyla k dispozici výroční zpráva letiště za rok 2011, proto zde uvádím pouze celkový počet cestujících. Tabulka s údaji o počtu odbavených cestujících ve sledovaném období je k dispozici v příloze PIII.



Graf 1: Vývoj počtu odbavených cestujících v letech 2006 – 2011 (zdroj: Výroční zpráva 2010)

Z grafu je patrné, že počet odbavených cestujících na ostravském letišti má od počátku sledovaného období až do roku 2008 rostoucí tendenci. V tomto období rostl počet cestujících u všech druhů dopravy. Poté však nastoupil opačný trend a cestujících na letišti začalo každoročně ubývat. Rok 2009 se nesl ve znamení prohlubující se hospodářské recese. Letiště zaznamenalo 13% úbytek odbavených cestujících oproti předchozímu roku. Největší podíl na úbytku pasažérů měla pravidelná doprava. Důsledky nepříznivé ekonomické situace a s tím spojený úbytek poptávky po letecké dopravě se projevil také v charterové dopravě, ovšem s menší intenzitou než v dopravě pravidelné.

Situace v roce 2010 pro letiště rovněž nebyla nejpříznivější. Opět došlo k poklesu počtu odbavených cestujících jak na pravidelných tak na charterových letech. Důvodem cca desetiprocentního poklesu u pravidelných linek bylo snižování nabízené sedadlové kapacity a ukončení provozu pravidelné linky Ostrava – Mnichov z důvodu nízké vytíženosti. Charterová doprava byla stále oslabena dopady hospodářské recese a také dalšími negativními jevy, jako byl únorový výbuch islandské sopky, nebo nepokoje v Řecku, které je jednou z nejnavštěvovanějších destinací z Ostravy.

V loňském roce letiště přepravilo celkem 273.563 cestujících. V meziročním srovnání roku 2010/2011 je to rozdíl 2,3 %. Mírný nárůst zaznamenalo letiště v počtu cestujících na charterových letech, naopak pokles cestujících byl na pravidelných linkách. Tento stav ovlivnilo zejména rozhodnutí dopravců, kdy v průběhu roku byly na jednotlivých linkách změněny typy letounu a tím byla snížena nabízená sedadlová kapacita na jednotlivých letech. Stejně jako v minulých letech, je i nadále nejnavštěvovanější destinací Řecko, druhý je

Egypt a na třetí místo se v oblíbenosti před Bulharsko, které na této pozici bylo uplynulé roky, dostalo Turecko. (Kubešová a), 2012)

5.3 Letecké společnosti

Letecké společnosti nabízející pravidelnou leteckou dopravu z LLJO jsou následující:

5.3.1 OK - České aerolinie, a. s.

Akciová společnost České aerolinie (dále jen ČSA) je národním dopravcem České republiky. Na trhu působí již od roku 1923 a řadí se mezi pět nejstarších leteckých společností na světě. ČSA jsou od roku 2001 členem mezinárodní aliance leteckých společností SkyTeam. Díky spolupráci s ostatními členskými leteckými společnostmi nabízí ČSA svým klientům řadu výhod. Paří mezi ně například rozsáhlá celosvětová síť přestupních míst na letech členských společností SkyTeamu, u cest s přestupem pouze jedno odbavení, získávání mil při letu s kteroukoli leteckou společností SkyTeamu a jejich použití u libovolné členské společnosti atd. ČSA provozuje pravidelné lety na lince Ostrava – Praha a díky spolupráci v oblasti sdílených tzv. code-share⁴ linek s partnery v alianci SkyTeam si cestující mohou koupit letenku s označením letu OK i do destinací, kam jinak ČSA svými pravidelnými spoji nelétají.

5.3.2 3B – JOB AIR – CENTRAL CONNECT AIRLINES, s. r. o.

Job Air – Central Connect Airlines, s. r. o. (dále jen CCA) je soukromá česká regionální letecká společnost se sídlem na LLJO. Od roku 2005 do února roku 2012 provozovala pravidelné letecké spojení mezi Ostravou a Vídní. V minulosti také krátce létala z Ostravy do Mnichova a v letní sezóně do chorvatského Splitu. Společnost se však již delší dobu nachází v obtížné finanční situaci a není schopna plnit své závazky. V současné době je společnost v úpadku. Letecké spojení mezi Ostravou a Prahou, které společnost CCA provozovala, převzala v květnu letošního roku společnost ČSA.

⁴ Code share smlouvy: Principem těchto smluv je, že jeden let může být označen kódy dvou nebo více leteckých společností. Každá z těchto společností může nabízet určitou, pevně stanovenou nebo pružnou část kapacity jako svůj vlastní let. Partnerské společnosti však musí dbát na to, aby nabízené služby byly na úrovni odpovídající očekávání jejich zákazníků, a dle předpisů většiny zemí jsou také povinny informovat své zákazníky o tom, kým je daný let ve skutečnosti provozován. Součástí code shareových dohod musí být také dohody o harmonizaci rezervačních a odbavovacích postupů a podobně. (Pruša, 2002)

5.3.3 QS - SmartWings

Nově od května 2012 nabízí své služby na LLJO také jediná česká nízkonákladová společnost SmartWings, která sídlí na letišti v Praze – Ruzyni a byla založena v roce 2004 jako dceřiná společnost Travel Service. SmartWings nabízí přepravu do Evropských metropolí a v mnohém se liší od ostatních nízkonákladových společností. Rozdíl je například v tom, že cena letenky zahrnuje poplatek za odbavené zavazadlo do 20 kg, nebo občerstvení během letu. To u ostatních nízkonákladových společností nebývá běžné. SmartWings z Ostravy létá do Paříže a do dalších 12 středomořských destinací, podrobněji v kapitole 5.4 Pravidelné lety.

Charterové lety z ostravského letiště provozují společnosti Travel Service a dceřiná společnost Českých aerolinií – HOLIDAYS Czech Airlines.

5.3.4 QS - Travel Service, a. s.

Společnost Travel Service je největší česká soukromá letecká společnost. Byla založena v roce 1997 a stala se leadrem charterového trhu v České republice, na Slovensku, v Maďarsku a významný podíl zaujímá také v Polsku. Jak bylo zmíněno výše, provozuje Travel Service také pravidelné linky pod obchodní značkou SmartWings. Tato společnost zajišťuje většinu charterových letů z LLJO (viz. Tabulka č. 3 v kapitole 5.5.).

5.3.5 HCC - HOLIDAYS Czech Airlines

Druhým dopravcem, který létá z Ostravy do oblíbených turistických destinací během letní sezóny je společnost HOLIDAYS Czech Airlines. HOLIDAYS Czech Airlines zajišťují charterové lety, pronájem letadel s posádkou, a také nabízející komplexní služby v oblasti cestovního ruchu prostřednictvím vlastní cestovní kanceláře.

5.4 Pravidelné lety

LLJO provozuje v současné době pravidelné letecké spojení s Prahou a nově od konce května také s pařížským letištem Charlese de Gaulla. Situace v segmentu pravidelné letecké dopravy však z dlouhodobého časového hlediska není v Ostravě příliš příznivá. V průměru letiště nabízí pouze 2 – 3 pravidelné linky ročně. Od února do května letošního roku letiště provozovalo pouze jediné pravidelné letecké spojení a to do Prahy a zpět. Koncem února 2012 totiž přišlo letiště o svou jedinou pravidelnou mezinárodní linku do Vídně, provozovanou společností CCA. Tento spoj mohla veřejnost využívat třikrát týdně. Podle

slov ředitele společnosti CCA Petra Mücka, je hlavním důvodem aktuální situace firmy a potřeba posílit spolupráci s ČSA. Linka z Ostravy do Vídně, se za dobu své existence dostala na průměrnou vytiženost přes 60 %, přesto však byla její ekonomika pod hranicí dlouhodobé udržitelnosti. Provoz na této trati byl zahájen v listopadu 2005 a ročně bylo přepraveno na 12 až 15 tisíc cestujících. (CCA, © 2010)

Začátkem února letošního roku došlo k rozšíření spojení mezi Prahou a Ostravou na 4 lety denně. Od počátku dubna mohou také cestující opět využívat letecké spojení do izraelského Tel Avivu. Tuto pravidelnou charterovou linku provozuje společnost HOLIDAYS Czech Airlines jedenkrát týdně. Provoz je naplánován do konce května a poté se počítá s jeho obnovením na celoroční provoz opět od září. Další pozitivní zprávou bylo oznámení o otevření pravidelného leteckého spojení mezi Ostravou a pařížským letištěm Charles De Gaulle od 24. 5. 2012. Podle slov náměstka hejtmána Moravskoslezského kraje Miroslava Nováka je Paříž jednou z dlouhodobě plánovaných destinací. Do francouzské metropole létá společnost SmartWings dvakrát týdně, vždy ve čtvrtek a v neděli. Cena letenky je cca 1660 Kč. (Kubešová b), 2012)

Kromě spuštění pravidelné linky do francouzské metropole oznámilo letiště ve spolupráci se SmartWings otevření dalších dvanácti pravidelných linek. Pozitivní zpráva, že během letního řádu nabídne tato jediná česká nízkonákladová letecká společnost cestujícím z Ostravy kromě Paříže také pravidelná přímá letecká spojení do Antálie, Burgasu, Splitu, na řecké ostrovy Rhodos, Kréta, Kos, na Lefkadu, Lesbos, do Soluně, na španělský ostrov Palma de Mallorca, a do kyperské Larnaky, se objevila téměř ve všech médiích. (Travel Service, © Travel Service a.s. 2005 – 2010). Většina linek bude provozována od června do září s různou intenzitou.

V následující tabulce je uveden přehled pravidelných letů z LLJO. V příloze PI je pro zajímavost uveden příklad ceny zpáteční letenky Ostrava – Palma de Mallorca (Španělsko) se společností SmartWings.

Tabulka 3: Pravidelné lety

Destinace	Letní letový řád	Zimní letový řád	Frekvence letů	dopravce	Platnost
Praha	ano	ano	Po, Út, St, Čt, Pá, So, Ne	ČSA	celoročně
Paříž	ano	ano	Út, Čt	QS	24. 5. – 10. 10.
Antalya	ano	✘	St, So So Út	QS	26. 5. – 10. 10. 2. 6. – 22. 9. 5. 6. – 25. 9.
Burgas	ano	✘	Út, Pá Čt	QS	19. 6. – 31. 8. 7. 6. – 9. 9.
Heraklion	ano	✘	St So	QS	13. 6. – 26. 9. 2. 6. – 6. 10.
Chania	ano	✘	Ne	QS	3. 6. – 7. 10.
Korfu	ano	✘	Po, Čt	QS	11. 6. – 13. 9.
Kos	ano	✘	Po, Čt	QS	7. 6. – 20. 9.
Larnaca	ano	✘	Po, Čt	QS	31. 5. – 24. 9.
Mallorca	ano	✘	So	QS	9. 6. – 22. 9.
Mitilini	ano	✘	Ne	QS	3. 6. – 30. 9.
Preveza	ano	✘	Po, Čt	QS	4. 6. – 27. 9.
Rhodos	ano	✘	Út, Pá	QS	1. 6. – 5. 10.
Soluň	ano	✘	Ne	QS	3. 6. – 30. 9.
Split	ano	✘	St	QS	13. 6. – 5. 9.
Zakynthos	ano	✘	Út, Pá	QS	12. 6. – 14. 9.

(zdroj: Letový řád, pravidelné lety, 2012, vlastní zpracování)



Obrázek 3: Pravidelné lety z LLJO se společností SmartWings (zdroj: © 2004 - 2012 SmartWings)

5.5 Nepravidelné (charterové) lety

Charterovou dopravu na ostravském letišti v současné době zajišťují společnosti Travel Service a HOLIDAYS Czech Airlines. Turisté mají možnost během letní sezóny letět z Ostravy do 10 zemí a 30 letovisek.

V segmentu charterové dopravy se ostravskému letišti daří zachovávat stabilní výkony. Nabídka destinací se odvíjí od zájmu cestovních kanceláří a je srovnatelná s jinými letišti. I zde je sice patrný mírný meziroční pokles počtu odbavených cestujících v letech 2008 – 2011. Letecká doprava je silně závislá na aktuální ekonomické situaci a příjmech obyvatelstva a proto bude vždy kopírovat křivku životní úrovně a zaměstnanosti v zemi. V tabulce č. 4 je uveden přehled destinací charterových letů.

Tabulka 4: Charterové lety

Jihovýchodní Evropa	letovisko	dopravce
Bulharsko	Burgas	HCC, QS
Černá Hora	Podgorica	HCC, QS
Chorvatsko	Split	QS
Řecko	Ios, Kréta / Chania, Heraklion, Kavala, Kefalonie, Korfu / Kerkyra, Kos, Lesbos / Mitilini, Lefkada / Preveza, Rhodos, Samos, Santorini, Skaithos, Soluň / Thesaloniki, Thasos / Kavala, Zakhyntos	HCC, QS
Jižní Evropa	letovisko	dopravce
Kypr	Larnaca	QS
Španělsko	Almeria, Katalánie, Mallorca	HCC, QS
Afrika a Asie	letovisko	dopravce
Egypt	Hurghada, Marsa Alam, Sharm El Sheikh,	HCC, QS
Izrael	Tel Aviv	HCC
Tunisko	Djerba, Monastir, Tunis	HCC, QS
Turecko	Antalya	HCC, QS

(zdroj: Letový řád, charterové lety, 2012, vlastní zpracování)

5.6 Ekonomická situace společnosti

V této části práce provedu krátkou finanční analýzu, abych si byla schopna udělat obrázek jednak o současné ekonomické situaci letiště, ale také o vývoji jednotlivých ukazatelů v čase. Hodnocenými ukazateli budou dva ukazatele rentability – ROA a ROE, poté ukazatele likvidity všech tří stupňů a nakonec ukazatel celkové zadluženosti. To vše za období od roku 2006 do roku 2010. Tato finanční analýza je pouze informativní, a proto je podle mého názoru rozpětí pěti let dostačující.

Tabulka 5: Základní poměrové ukazatele

ukazatel	doporučené hodnoty	2006	2007	2008	2009	2010
Rentabilita celkového kapitálu (ROA)	-	1,35%	0,26%	-1,20%	-0,21%	0,35%
Rentabilita vlastního kapitálu (ROE)	-	9,55%	1,47%	-9,68%	-1,99%	0,40%
Okamžitá likvidita	0,5 - 0,7	1,59	0,16	0,71	2,10	1,55
Pohotová likvidita	1 - 1,5	2,15	0,51	1,12	2,56	2,01
Běžná likvidita	1,6 - 2,5	2,20	0,53	1,15	2,58	2,02
Celková zadluženost	30% – 60%	90%	93%	85%	74%	73%

(zdroj: Účetní výkazy společnosti, vlastní výpočty)

Rentabilita celkového kapitálu ROA

Rentabilitu celkového kapitálu zjistíme pomocí EBIT, což je výsledek hospodaření za běžné období před úroky a zdaněním ku celkovým aktivům.

V celém sledovaném období vyšla tato hodnota velmi nízká, v letech 2008 a 2009 dokonce záporná. To znamená, že společnost k tvorbě zisku svůj majetek téměř nevyužívá.

ROE – Rentabilita vlastního kapitálu

Na počátku sledovaného období dosahovala hodnota ROE téměř 10%, což lze považovat za dobrý výsledek. V následujících letech však rentabilita vlastního kapitálu výrazně klesala z důvodu snižování čistého zisku a zvyšování hodnoty vlastního jmění společnosti.

Ukazatele likvidity

Patří do skupiny poměrových ukazatelů a zaměřují se na zjišťování toho, do jaké míry je společnost schopna dostát svým závazkům v případě neočekávaných problémů.

- Likvidita I.(okamžitá likvidita)

Letiště vykazuje velmi dobrou okamžitou likviditu, krom roku 2007 má tento ukazatel nadprůměrné hodnoty. To znamená, že v případě neočekávaných problémů, by společnost byla schopna okamžitě uhradit své krátkodobé závazky.

- Likvidita II. stupně (pohotová likvidita)

Z výsledné tabulky je patrné, že hodnoty ukazatel pohotové likvidity se oproti běžné likviditě liší pouze v setinách procent. I zde tedy letiště vykazuje v celém období vyjma roku 2007 nadprůměrné hodnoty.

- Likvidita III. stupně (běžná likvidita)

Běžná likvidita společnosti se ve sledovaném období pohybuje v doporučeném rozmezí, opět až na rok 2007. Což znamená, že pokud by v roce 2007 musela společnost svým věřitelům uhradit veškeré krátkodobé závazky, musela by tak učinit prostřednictvím dlouhodobých zdrojů financování nebo prodejem části dlouhodobého majetku.

Celková zadluženost

Vypovídá o tom, kolik majetku podniku je financováno cizím kapitálem.

Hodnoty celkové zadluženosti letiště jsou poměrně vysoké, nejvyšší hodnota zadluženosti z roku 2007 dosáhla 93%. Pozitivní je, že od té doby se zadluženost společnosti každoročně snižuje.

5.7 Analýza konkurence

Letiště je běžným hospodářským subjektem, jehož fungování se hodnotí podle provozních a ekonomických ukazatelů. Ty slouží jednak pro řízení dalšího rozvoje letiště a jednak pro hodnocení jeho úspěšnosti. Pro srovnání konkurenceschopnosti vybraných letišť budou použity dva ukazatele.

Jeden výkonový – konkrétně počet odbavených cestujících a

dva ukazatele ekonomické – průměrný provozní náklad na cestujícího a průměrný výnos na jednoho cestujícího.

Při hodnocení uvedených ekonomických ukazatelů budu vycházet z výročních zpráv a účetních výkazů jednotlivých letišť.

Vzhledem k tomu, že spádovou oblast letiště tvoří krom Moravskoslezského a Zlínského také Olomoucký kraj a část Polska a Slovenka, zaměřím se konkrétně na letiště v Brně Tuřanech a Bratislavě, která určitou část spádového území také pokrývají. Část spádového území se kryje i s územím polského letiště v Katowicích, u kterého se mi bohužel nepodařilo získat výroční zprávy, proto jej uvádím pouze u srovnání počtu odbavených cestujících, dále již není hodnoceno.

Letiště Brno – Tuřany

Mezinárodní letiště Brno – Tuřany představuje významný dopravní uzel jihomoravského kraje. Nachází se ve vzdálenosti 166 km od LLJO. V současné době nabízí tyto pravidelné letecké linky:

- Londýn / Stansted (Velká Británie), Ryanair, denně

- Londýn / Luton (Velká Británie), Wizz Air, 4 x týdně
- Miláno / Bergamo (Itálie), Ryanair, 3 x týdně
- Řím / Fiumicino (Itálie), Wizz Air, 2 x týdně
- Moskva / Vnukovo (Rusko), UTair, 3 x týdně
- Eindhoven / Nizozemsko, Wizz Air, 2x týdně

V segmentu charterové dopravy nabízí přibližně stejný počet i skladbu destinací jak ostravské letiště, nejčastěji létají chartery z Brna na řecké ostrovy.

Letecké společnosti působící na brněnském letišti jsou následující:

- Ryanair
- Wizz Air
- UTair
- Smart Wings
- HOLIDAYS Czech Airlines
- Travel Service
- Samair

V roce 2011 odbavilo letiště rekordní počet cestujících. Celkem branami letiště prošlo více než 2,5 milionu cestujících. Nárůst byl zaznamenán jak u pravidelných linek, tak v charterové dopravě.

Letiště M. R. Štefánika Bratislava

Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě je hlavním letištem Slovenské republiky. Ročně letištem projdou téměř 2 miliony cestujících. Vzdálenost od ostravského letiště je cca 230 km. Na letišti v Bratislavě působí v současné době 12 leteckých dopravců, kteří nabízejí lety do více než 260 destinací. Pravidelná letecká spojení provozovaná na letišti Bratislava jsou následující:

- Brusel / Charleroi (Belgie), Ryanair, 4 x týdně
- Kodaň (Dánsko), Norwegian Air Shuttle, 2 x týdně
- Paříž-Beauvais (Francie), Ryanair, 4 x týdně
- Split (Chorvatsko), Danube Wings, 1 x týdně
- Zadar (Chorvatsko), Danube Wings, 1 x týdně
- Dublin (Irsko), Ryanair, 1 x týdně
- Oslo (Norsko), Norwegian Air Shuttle, 2 x týdně

- Moskva / Vnukovo (Rusko), UTair Aviation, 7 x týdně
- Košice (Slovensko), Danube Wings, 10 x týdně
- Barcelona / Gerona (Španělsko), Ryanair, 2 x týdně
- Gran Canaria (Španělsko), Ryanair, 2 x týdně
- Malaga (Španělsko), Ryanair, 2 x týdně
- Palma de Mallorca (Španělsko), 2 x týdně
- Alghero (Itálie), Ryanair, 2 x týdně
- Benátky (Itálie), Ryanair, 3 x týdně
- Miláno / Bergamo (Itálie), Ryanair, 4 x týdně
- Řím / Ciampino (Itálie), Ryanair, 3 x týdně
- Birmingham (Velká Británie), Ryanair, 3 x týdně
- Bristol (Velká Británie), Ryanair, 3 x týdně
- Edimburg (Velká Británie), Ryanair, 2 x týdně
- Liverpool (Velká Británie), Ryanair, 3 x týdně
- Londýn / Luton (Velká Británie), Ryanair, 5 x týdně
- Lodnýt / Statsted (Velká Británie), Ryanair, 11 x týdně

zdroj: © 2011 Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s

Charterová doprava je vždy závislá na poptávce po dovolených a objednávkách cestovních kanceláří a agentur. V tomto segmentu nabízí bratislavské letiště rovněž srovnatelnou nabídku s LLJO.

Na letišti v Bratislavě působí tyto letecké společnosti:

- Danube Wings
- EL AL
- Norwegian Air Shuttle
- Ryanair
- Travel Service
- TUair Aviation
- ABS Jets
- Air Explore
- Opera Jet
- Sayegh Aviation Europe

- VIP Wings
- VR Jet Biz

Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě odbavilo v roce 2011 celkem 1 585 064 cestujících, což představovalo meziroční pokles o 4,8 %. Některou z pravidelných linek využilo celkem 1 122 907 cestujících, zbytek zákazníků letělo z Bratislavy na dovolenou, či soukromě. Letiště zavedlo v loňském roce podpůrný program pro letecké dopravce a díky tomu se na letišti objevili nové letecké společnosti jako např. Norwegian, Czech Airlines a UTair Aviation. Největší zájem byl o lety s irskou nízkonákladovou společností Ryanair, která na svých linkách přepravila více než milion cestujících. Nejvytíženější linky této společnosti směřovaly do Londýna, následovaného Milánem a Dublinem. Charterová doprava zaznamenala meziroční nárůst o 7%, nejvíce klientů přepravila letecká společnost Travel Service, přičemž nejoblíbenější dovolenkovou destinací z Bratislavy byla turecká Antalya. (Letiště M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s. © 2011)

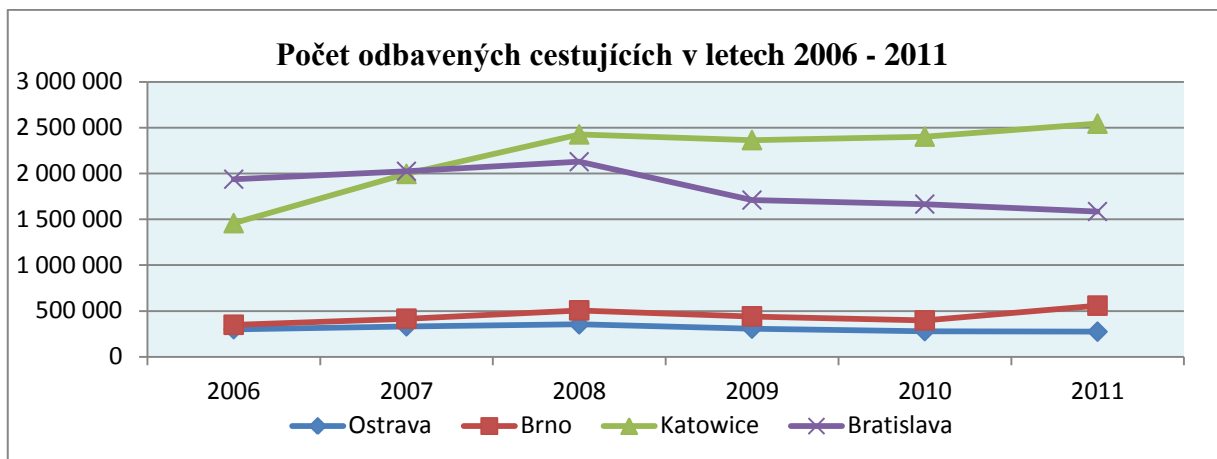
5.7.1 Vývoj počtu odbavených cestujících na konkurenčních letištích

Pro srovnání výkonnosti vybraných letišť jsem na základě teoreticky definovaných výkonných ukazatelů zvolila ukazatel počtu odbavených cestujících. Následující tabulka a graf ukazují vývoj počtu odbavených cestujících na letišti v Ostravě a konkurenčních letištích v Brně, Katowicích a Bratislavě v rozmezí od roku 2006 do roku 2011.

Tabulka 6: Vývoj počtu odbavených cestujících

letiště	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ostrava	307 736	332 266	353 737	307 000	279 973	273 563
Brno	348 890	415 276	506 174	440 850	396 589	557 952
Katowice	1 458 411	1 995 914	2 426 942	2 364 613	2 403 253	2 544 124
Bratislava	1 837 642	2 024 142	2 128 545	1 710 018	1 665 704	1 585 064

(zdroj: Statistiky a výroční zprávy vybraných letišť, vlastní zpracování)



Graf 2: Vývoj počtu odbavených cestujících na jednotlivých letištích (zdroj: Statistika a výroční zpráva vybraných letišť, vlastní zpracování)

Z grafu je patrné že počty odbavených cestujících na sledovaných letištích měly ve sledovaném období spíše klesající charakter. Výjimkou je pouze letiště v polských Katovicích, které kromě roku 2009 vykazuje neustálý meziroční nárůst počtu odbavených cestujících. Loňský rok byl příznivý i pro brněnské letiště, které odbavilo více než půl milionu cestujících, což byla nejvyšší hodnota tohoto ukazatele za sledované období a vlastně v celé historii letiště. Letiště v Bratislavě, stejně jako LLJO zaznamenalo nárůst počtu odbavených cestujících pouze do roku 2008. Od té doby se potýkají se stále nižším počtem cestujících v meziročním srovnání.

Ekonomické ukazatele budou pro srovnání uváděny v Eurech. Měny jsou přepočítány podle kurzu ke dni 14. 5. 2012. V případě let 2006 – 2008 jsem pro přepočet slovenských korun na Euro zvolila průměrný kurz SKK/EUR z roku 2008.

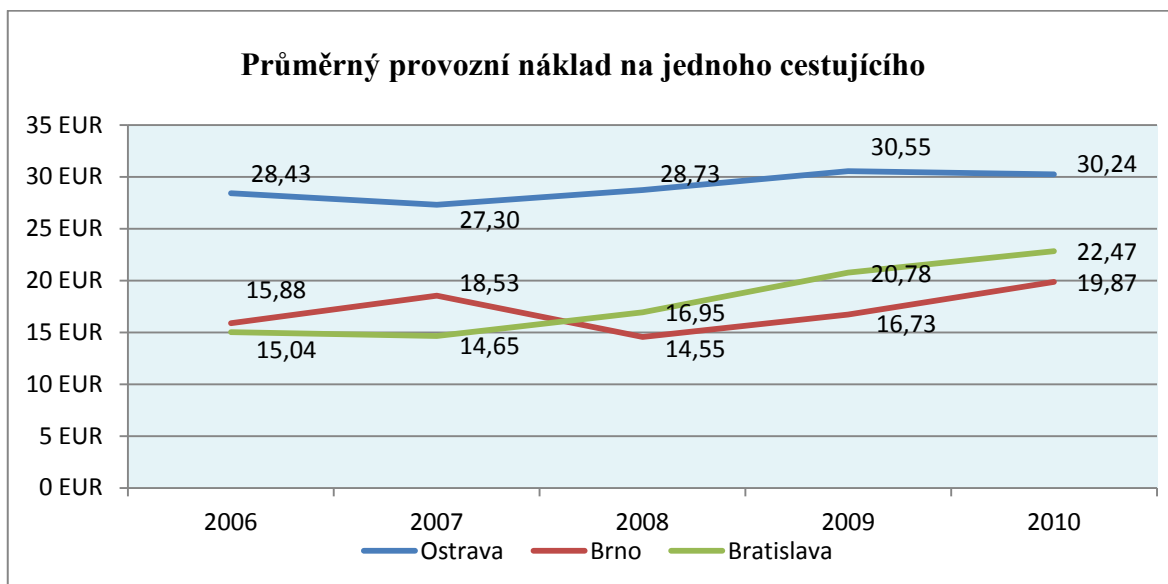
Tabulka 7: Kurzy měn

Ke dni 14. 5. 2012			
Stát	Měna	Kód měny	Euro
ČR	Koruna	1 CZK	0,040
Slovensko (před r. 2009)	Koruna	1 SKK	0,033

(zdroj: ČNB, 2012)

5.7.2 Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího

Provozní náklady můžeme též označit jako náklady z hlavní činnosti. Patří sem náklady na zboží a služby, materiál a energie, osobní náklady, odpisy a ostatní náklady. Největší položkou z výše jmenovaných nákladů tvoří u všech letišť osobní náklady.



Graf 3: Průměrný provozní náklad na 1 cestujícího (zdroj: Účetní výkazy vybraných letišť, vlastní výpočty)

Nejvyšší provozní náklady má LLJO. Vzhledem k tomu, že provozní náklady tvoří naprostou většinu celkových nákladů všech letišť, byla pro lepší názornost vytvořena následující tabulka. Ta zohledňuje procentní podíl provozních nákladů na celkových nákladech.

Tabulka 8: Procentní ukazatel provozních nákladů stanovený z celkových nákladů

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	98	99	99	98	98
Brno	98	99	95	99	96
Bratislava	97	97	97	99	98

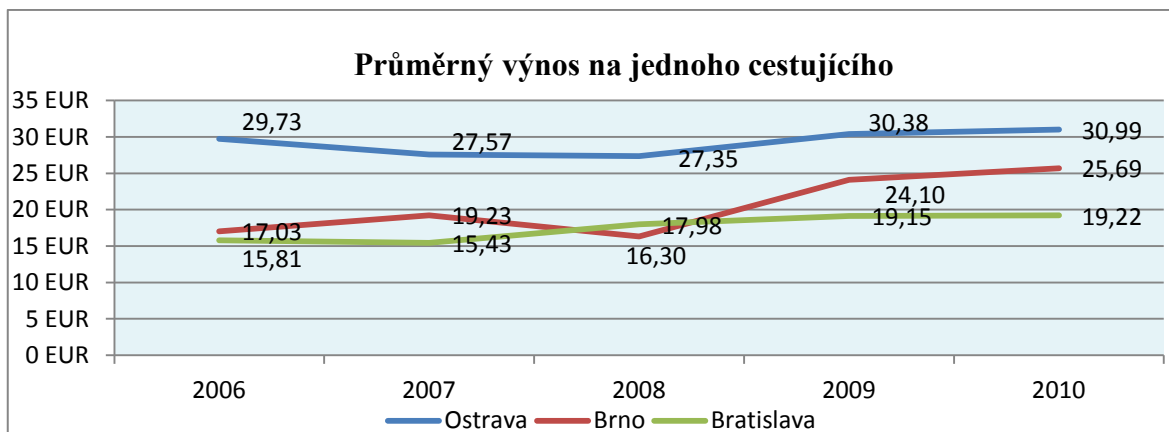
(zdroj: Účetní výkazy, vlastní zpracování)

Z tabulky 7 je jasné patrné, že provozní náklady tvoří ve všech případech téměř celkovou část nákladů letišť.

5.7.3 Průměrný výnos na jednoho cestujícího

Ukazatel průměrného výnosu na jednoho cestujícího byl stejně jako předchozí nákladové ukazatele zjišťován z výkazu zisku a ztrát jednotlivých letišť za sledované období 2006 –

2010. Nejdříve je nutné vyčíslit celkové výnosy součtem provozních, finančních a mimořádných výnosů v jednotlivých letech. Celkové výnosy poté podělíme počtem cestujících za rok. Průměrný výnos na jednoho cestujícího je spíše informativním ukazatelem pro jednotlivá letiště. Má význam například pro porovnání celkových nákladů na jednoho cestujícího, zohledňuje se u cen letenek a výnosů společnosti.



Graf 4: Průměrný celkový výnos na 1 cestujícího (zdroj: Účetní výkazy vybraných letišť, vlastní výpočty)

Stejně jako průměrný náklad na cestujícího je ukazatel průměrného výnosu na cestujícího nejvyšší na LLJO. Za sledované období je průměrná hodnota cca 29 Euro. Průměr letiště Brno je 20,5 Euro a Bratislavské letiště dosahuje v průměru za 5 let výnosu na cestujícího v hodnotě 18 Euro. U letišť Ostrava a Brno je patrný pokles výnosů mezi lety 2007 a 2008. V následujících letech hodnota ukazatele u všech letišť roste, přičemž největší meziroční nárůst má brněnské letiště.

Tabulky k jednotlivým grafům jsou uvedeny v příloze PIII.

5.8 Shrnutí

V rámci této kapitoly diplomové práce bylo charakterizováno LLJO a dále provedeno srovnání s konkurenčními letišti v Brně a Bratislavě. Ostravské letiště je díky své strategické poloze, ojedinělým technickým parametrům a vysoké kvalitě poskytovaných služeb důležitým partnerem pro rozvoj cestovního ruchu a pracovních příležitostí v regionu. Moravskoslezský kraj, který je od roku 2004 vlastníkem letiště, věnuje jeho rozvoji velkou pozornost a investuje do zkvalitnění letištní infrastruktury své finanční prostředky.

Charterová doprava (viz. kapitola 5.5)

Se statutem veřejného mezinárodního letiště umožňuje LLJO veřejnosti využít jak pravidelná, tak charterová letecká spojení do celé řady destinací. V segmentu charterové dopravy, kterou každoročně využívá téměř 60% zákazníků, se letišti daří dosahovat stabilní výkony. Nabídka destinací je dostatečná a srovnatelná s jinými letišti. V letní sezóně 2012 mohou cestující využít charterová letecká spojení celkem do 10 zemí a 30 letovisek (viz. Tabulka č. 3 v kapitole 5.5). Nejoblíbenější dovolenkovou destinací z Ostravy je dlouhodobě Řecko, následované Egyptem a Tureckem. Na dovolenou k moři přepraví cestující největší česká soukromá letecká společnost Travel Service, nebo dceřiná společnost Českých aerolinií, HOLIDAYS Czech Airlines.

Pravidelná doprava (viz. kapitola 5.4)

V pravidelné dopravě dominuje linka do Prahy, kterou do roku 2008 ročně využívalo cca 90 tis. cestujících. V roce 2009 i 2010 zaznamenala tato linka úbytek cestujících z důvodu snižování rotací a nabízené sedadlové kapacity. V současné době linku Ostrava – Praha provozuje společnost ČSA. Ještě do konce dubna letošního roku byla v provozu pravidelná letecká linka z Ostravy do Vídně, kterou provozovala letecká společnost CCA. Linka byla součástí rozsáhlé sítě destinací Austrian Airlines a toto partnerství umožňovalo cestujícím připoje z Ostravy do více než sta destinací celého světa. Z důvodu špatné ekonomické situace společnosti CCA a nedostatečné vytiženosti nabízené sedadlové kapacity byl však provoz linky k 25. 2. 2012 ukončen a v současné době vede letiště jednání o obnovení linky s potencionálními dopravci. Ukončení provozu této linky znamenalo pro letiště ztrátu jediného pravidelného mezinárodního spoje. Tato situace trvala 3 měsíce. Díky dlouhodobému, intenzivnímu vyjednávání managementu letiště se podařilo navázat spolupráci s novým dopravcem, českou nízkonákladovou leteckou společností SmartWings. Ta od konce května nabízí pravidelné letecké spojení z Ostravy na letiště Charles de Gaulle v Paříži. Tato linka by měla pokračovat v provozu i v období zimní sezony. SmartWings létá z Ostravy kromě Paříže v letní sezóně do dalších 12 oblíbených přímořských letovisek (viz Tabulka 3 v kapitole 5.4).

Výkony LLJO (viz. kapitola 5.2)

Již třetím rokem se letiště potýká s meziročním úbytkem počtu přepravených cestujících, což samozřejmě negativně ovlivňuje hospodářský výsledek a výkonnost společnosti. Vzhledem k tomu, že poptávka po letecké dopravě je ovlivněna zejména životní úrovní a zaměstnaností obyvatel, je jednou z příčin tohoto stavu bezesporu hospodářská recese, kte-

rá od roku 2008 dodnes ovlivňuje celosvětovou ekonomiku. Výbuch islandské sopky, či nepokoje v Řecku ke zlepšení stavu určitě také nepomohly.

Výkony konkurenčních letišť (viz. kapitola 5.7)

Když se ale zaměříme na výkony konkurenčních letišť, je na první pohled patrné, že výše zmíněné negativní jevy se jich nedotkly do takové míry jako ostravského letiště. Například letiště v Brně-Tuřanech odbavilo v loňském roce přes půl milionu cestujících, což bylo nejvíce v jeho historii. Když porovnáme počet pravidelných leteckých spojení z Brna a z Ostravy je na tom brněnské letiště se čtyřmi celoročními pravidelnými spoji o poznání lépe. Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě zaznamenalo v roce 2011 cca pětiprocentní úbytek přepravených cestujících. V současné době nabízí pravidelné lety do 24 destinací.

Náklady a výnosy LLJO (viz. kapitola 5.7)

Co se týče vývoje nákladů a výnosů společnosti, ty byly hodnoceny v kapitole 5.7. Protože tyto ukazatele se zohledňují při tvorbě cen letenek, jsou bezesporu jedním z kritérií leteckého dopravce při rozhodování o otevření nové linky na konkrétním letišti. LLJO má ve srovnání s oběma konkurenčními letišti hodnoty nákladů i výnosů na cestujícího nejvyšší, což může být jeden z důvodů, proč jsou okolní letiště pro dopravce více atraktivní.

6 SWOT ANALÝZA SPOLEČNOSTI

SWOT analýza LLJO slouží k objektivnímu zhodnocení současného stavu a vymezení oblastí, kterým je nutné věnovat zvýšenou pozornost a podporu.

Tabulka 9: SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Silné stránky	Slabé stránky
Velmi dobrá geografická poloha letiště a ojedinělé technické parametry	Nedostatečně využitý potenciál letiště vzhledem k jeho možnostem a parametrům a neexistence většího počtu pravidelných linek
Modernizace odbavovací haly a zvýšení odbavovací kapacity terminálů	Vysoké sezónní vytížení
Důraz na vzdělávání zaměstnanců a silná firemní kultura	Neuspokojivý stav dopravní infrastruktury v kraji
Vysoký standard poskytovaných služeb	Nedostatečná spolupráce s podnikatelskými subjekty a veřejností v kraji
Čerpání dotací z fondů EU na nákup nového vybavení a celkový rozvoj infrastruktury letiště	Vysoké náklady na pracovní sílu
Zlepšení aktivit letiště v rámci marketingu	Zdlouhavá jednání s potencionálními leteckými dopravci
Prezentace letiště na každoročních dnech NATO	
Příležitosti	Hrozby
Vybudování obchodně-podnikatelského areálu v prostoru letiště a rozvoj svobodného celního pásma v tomto areálu	Přetrvávající ekonomická recese a s tím spojená preference DCR a levnějších alternativních druhů dopravy
Zlepšující se dopravní infrastruktura v MS kraji – výstavba železničního spojení na trati Studénka – Průmyslová zóna Mošnov – Letiště Ostrava	Vysoké sankce při nesplnění legislativních požadavků a požadavků EU (např. bezpečnostní a další opatření)
Přístup na mezinárodní průmyslové trhy díky strategické poloze regionu na dvou oddělených komunikačních systémech sever-jih (Polsko-Maďarsko) a východ-západ (Německo-Rusko)	Další rozvoj leteckých linek na okolních letištích (Brno, Bratislava, Katowice)
Další využívání dotací z Evropských fondů a fondů Moravskoslezského kraje	Ukončení provozu některých linek kvůli malému zájmu cestujících o tyto linky
Přilákání nízkonákladových leteckých dopravců vhodnou incentivou	Nezájem státu o tvorbu příležitostí a zdrojů pro rozvoj regionálních letišť
Růst příjezdového cestovního ruchu do re-	Nezájem zahraničních turistů o atraktivitu

gionu střední Evropy (je dohadován nárůst na dvojnásobek roku 2000 v roce 2020)	ve spádové oblasti letiště
Rozvoj komunikace a spolupráce s kraji celého spádového území	Tranzitní poloha kraje
Vynikající předpoklady pro rozvoj cargo přepravy	V souvislosti se špatnou politickou situací ve světě hrozí pokles zájmu o dříve oblíbené destinace (např. Řecko)
	Riziko vzniku přírodních katastrof jak v ČR, tak v zahraničí, hrozba terorismu
	Nezájem nízkonákladových dopravců o spolupráci s letištěm

(zdroj: autor)

Zhodnocení SWOT analýzy

Ze **silných stránek** mají pro konkurenceschopnost letiště velký význam zejména jeho

- výhodná geografická poloha a snadná dostupnost po dálnici D47 (D1), rychlostní komunikaci R48 a výstavbě železničního napojení s terminálem přímo před odleto-
vou halou.
- Díky finančním prostředkům z fondů EU a Moravskoslezského kraje realizovalo le-
tiště v minulých letech řadu projektů. Z úspěšně dokončených lze jmenovat napří-
klad projekt Stroje a zařízení I. či Stroje a zařízení HZS. První projekt byl zaměřen
na investice do zařízení bezpečnostní povahy a v jeho rámci pořídilo letiště techni-
ku za téměř 87 mil. Kč. V rámci druhého projektu byly realizovány investice do
posílení technického zázemí prostředky hasičské záchranné a vyprošťovací techni-
ky v souladu bezpečnostními standardy Evropské unie, projekt byl rovněž financo-
ván ze strukturálních fondů EU a vyšel na více než 125 mil Kč. Letiště tedy díky
podpoře EU a kraje disponuje v současnosti novou kvalitní technikou, která zajiš-
ťuje větší bezpečí cestujících, usnadňuje práci personálu letiště a jistě ji ocení i le-
tečtí dopravci.
- Co se týče propagace samotného letiště vůči veřejnosti, je v současné době na kva-
litní úrovni. Charterové lety jsou propagovány zejména prostřednictvím CK a CA,
nová linka do Paříže je propagována v rádiu, a rovněž prostřednictvím billboardů
vhodně rozmístěných u důležitých dopravních tahů. Velké oblíbenosti se těší každoroč-
ně pořádané letecké dny NATO.

- Největším **nedostatkem** letiště je bezesporu malé množství pravidelných linek. To způsobuje, skutečnost že potenciál letiště z hlediska jak jeho kvalitního vybavení, tak z hlediska pracovníků, není dostatečně využit, zejména v zimní sezóně (říjen – duben).
- Kvalita dopravní infrastruktury v kraji není v současné době na vysoké úrovni
- Vysoká míra sezónnosti je sice pro leteckou dopravu typická, nicméně by neměla být extrémní. Neexistence pravidelných spojení pak nutí cestující využívat služby okolních letišť, která nabízí pravidelné lety do většiny center evropských měst.
- **Příležitosti** letiště vychází z jeho silných stránek, jsou jimi zejména zlepšující se silniční a železniční infrastruktura kraje, či také
- poloha letiště v blízkosti průmyslové zóny a rozvoj cargo dopravy. Fakt, že Moravskoslezský kraj není pro zahraniční turisty příliš atraktivní a je vnímán, jako silně průmyslový region již sice patří k ohrožením, avšak na druhou stranu množství nadnárodních korporací v kraji dává příležitost pro rozvoj segmentu obchodní klientely.
- Největší **hrozbou** pro letiště je z mého pohledu, rozvoj leteckých linek na okolních letištích a nezájem leteckých dopravců o spolupráci s ostravským letištěm. Dá se říci, že tento problém zde v podstatě již existuje, a to zejména ze strany nízkonákladových leteckých dopravců. V době, kdy nízkonákladoví dopravci přišli na český trh, nemělo letiště zájem o spolupráci a nyní, kdy společnosti jako Ryanair nebo WizzAir mají vybudovanou základnu na všech okolních letištích, je těžké je do Ostravy přilákat.
- Hrozbou pro každé letiště je také rušení pravidelných linek z důvodu nízké obsazenosti, a protože na ostravském letišti v posledních letech několikrát k takovéto situaci došlo, je opravdu nutné věnovat výběru nové destinace a leteckého dopravce obrovské úsilí i čas.

7 ANALÝZA SPÁDOVÉ OBLASTI LLJO Z POHLEDU INCOMINGU A OUTGOINGU

Následující text bude zaměřen na charakteristiku jednotlivých regionů a dále na analýzu incomingu a outgoingu ve spádové oblasti LLJO.

V tabulce č. 10 jsou uvedeny základní geografické a demografické údaje krajů spádové oblasti LLJO.

Tabulka 10: Kraje spádového území

Kraj	Rozloha v km ²	Počet obyvatel	Počet okresů	Počet obcí
Moravskoslezský	5 554	1 281 410	6	299
Olomoucký	5 139	642 016	5	399
Zlínský	3 964	598 399	4	305

(zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

7.1 Analýza spádové oblasti LLJO z pohledu incomingu

Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj s rozlohou 5 427 km² je nejlidnatějším regionem ČR. Kraj se rozprostírá se v nejvýchodnější části ČR a žije zde 1 281 410 obyvatel, hustota zalidnění je 230 obyv./km². Na území kraje se nachází 6 okresů a 299 obcí.

Turistický region Severní Morava a Slezsko se dělí na 6 turistických oblastí: Beskydy, Valašsko, Těšínské Slezsko, Ostravsko, Poodří – Moravské Kravaňsko, Opavské Slezsko, Jeseníky východ (Hamarnehová, 2010)

Středem kraje vede jeden z nejvýznamnějších dopravních, obchodních i turistických tahů ve střední Evropě (trasa Balt – Jadran). Poloha kraje na hranici tří států téměř ve středu evropského prostoru je velice výhodná. Pokud se zaměříme na celou Evropu, pak se region nachází mezi rakouskou Vídní, polskou Hornoslezskou aglomerací a slovenskou Bratislavou. Moravskoslezský kraj je na západě, východě a částečně i jihu lemován pohořími. Pohořím s nejvyšší horou Pradědem (1 492 m) je Hrubý Jeseník na západní hranici kraje. Na jihovýchodě a východě, při hranicích se Slovenskem a Polskem, se nacházejí Moravskoslezské Beskydy. Nejvyšší je Lysá hora (1 323 m), známý je také Radhošť (1 129 m). Jihozápadní část kraje tvoří nedotčené oblasti Nížkého Jeseníku a Oderských vrchů. Mezi horami leží i níže položené oblasti, konkrétně nejjižnější výběžek Slezské nížiny, který je tvořen Opavsko-ostravskou pánví. Na ní dále na jihu navazuje přirozený krajinný koridor

Moravská brána. Nižšími polohami prochází nejvýznamnější řeky Odra, Opava, Ostravice, Olše atd. (Moravskoslezský region, © 2007—2011 Moravskoslezský kraj)

Turisticky nejpritažlivější přírodní lokality jsou často na seznamu tzv. maloplošných zvláště chráněných území. Mezi turisticky nejatraktivnější místa patří například národní přírodní rezervace Praděd v Jeseníkách, národní přírodní památka Rešovské vodopády v Nízkém Jeseníku, národní přírodní památka jeskyně Šipka ve Štramberku, či přírodní památka hradní vrch Hukvaldy a mnoho dalších.

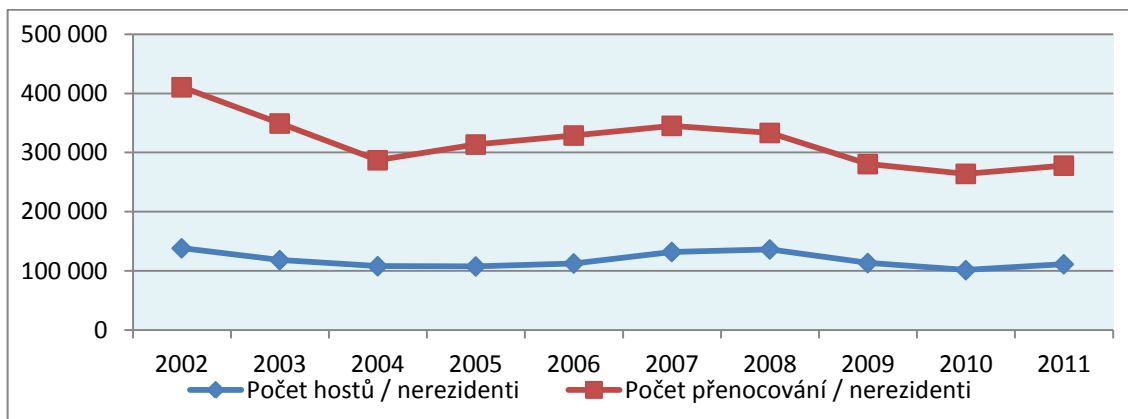
Kulturní zázemí v kraji představují mimo jiné dochovaná historická jádra měst Nový Jičín, Štramberk a Příbor, dalších 18 městských památkových zón, 2 vesnické památkové rezervace a 6 vesnických památkových zón.

V kraji je možné navštívit několik hradů, z nichž asi nejznámější jsou Sovinec, Slezsko-ostrovský hrad, či Hukvaldy. Dále zde najdeme desítky zámků například Hradec nad Moravicí, Fryšták u Karviné, zřícenin či tvrzí. Církevními dominantami jsou například gotický kostel Nanebevzetí Panny Marie s kaplí sv. Kříže v Opavě, nebo kaple svatého Cyrila a Metoděje na Radhošti. Za národní kulturní památku bylo vyhlášeno 11 památek např. památník J.A. Komenského ve Fulneku, zámek Bruntál či důl Michal v Ostravě. Nejvíce návštěvníků každoročně zamíří do komplexu Miniuni, jenž tvoří Slezsko-ostrovský hrad a Sklep strašidel Ostrava, Hornické muzeum OKD Ostrava, Regionální a technické muzeum v Kopřivnici, zámky v Novém Jičíně a Hradci nad Moravicí. (Vystoupil, Šauer a kol., 2011 s. 257 – 258)

7.1.1 Analýza Moravskoslezského kraje z pohledu inomingu

- Počet zahraničních hostů v HUZ Moravskoslezského kraje se pohybuje v průměru kolem necelých 120 000 ročně.
- Nejméně hostů bylo zaznamenáno v roce 2010 (101 223 hostů), naopak největší návštěvnost zahraničních hostů zaznamenala HUZ v kraji na samém počátku sledovaného období, tedy v roce 2002 (138 269 hostů).
- V loňském roce se v kraji ubytovalo celkem 111 263 hostů ze zahraničí, což je meziroční nárůst o 10 040 osob v absolutním vyjádření.
- V počtu přenocování byl nejsilnějším rokem rok 2002, kdy v kraji strávili turisté celkem 322 023 nocí, v průměru to bylo 3,8 přenocování na jednoho ubytovaného.

- V průběhu posledních deseti let lze vidět kolísavou tendenci počtu přenocování turistů v Moravskoslezském kraji, přičemž nejslabším rokem byl rok 2010 (264 112 přenocování, průměr 2,6 noci).



Graf 5: Návštěvnost zahraničních hostů v HUZ Moravskoslezského kraje (zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

Tabulka 11: Průměrný počet nocí nerezidentů v HUZ Moravskoslezského kraje

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
3	3	2,7	2,9	2,9	2,6	2,4	2,5	2,6	2,5

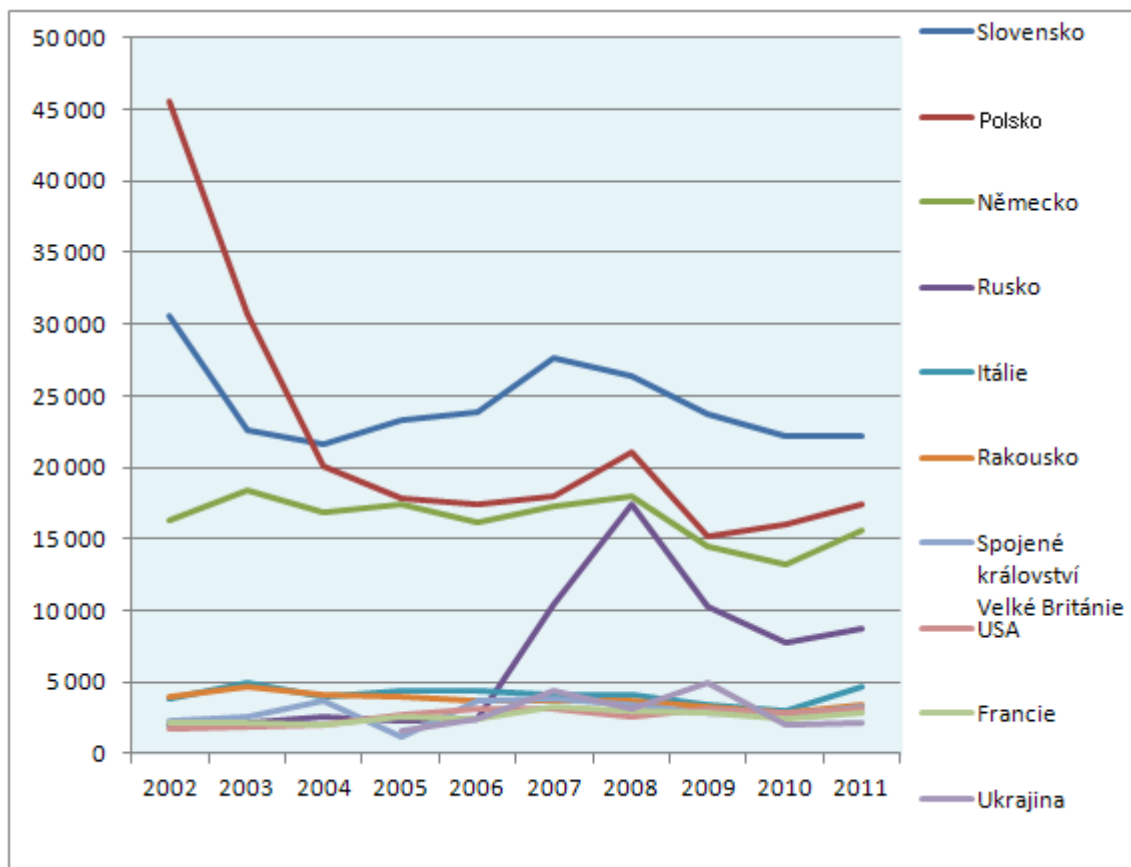
(zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty)

Níže uvedený graf popisuje počty hostů v HUZ podle zemí v Moravskoslezském kraji.

- Z grafu jsou nejvíce viditelné časové řady zobrazující slovenské, polské, německé a ruské návštěvníky. U všech řad jsou patrné velmi kolísavé tendence.
- Nejvíce u návštěvníků z **Polska**, kterých na počátku sledovaného období, tedy v roce 2002 přijelo do Moravskoslezského kraje 45 589. V roce 2011 se jednalo o 17 443, což je propad o více než 28 000 návštěvníků.
- Nejvíce **slovenských** turistů bylo evidováno rovněž v roce 2002 a to 30 545, druhá největší návštěvnost Slováků v kraji byla v roce 2007 v celkovém počtu 27 669 návštěvníků. Poté byla patrná sestupná tendence až do loňského roku, kdy využilo HUZ v kraji 22 138 návštěvníků. Důvodem poklesu návštěvnosti jak ze strany slovenských, tak polských turistů, může být ekonomická krize, ale také preference domácí turistiky, či jiných turistických destinací.
- U **německých** turistů je křivka návštěvnosti vyrovnanější, nejvíce jich do Moravskoslezského kraje zavítalo v roce 2003, celkem 18 420. Nejslabší byl naopak rok

2010, kdy HUZ využilo pouze 13 217 německých turistů, loňský rok přinesl mírné oživení zhruba o dva a půl tisíce více.

- Zajímavý je vývoj časové řady zobrazující návštěvníky z **Ruska**. Do roku 2006 přijelo do Moravskoslezského kraje 2 – 2,5 tisíce ruských turistů. V roce 2007 se jejich počet téměř ztrojnásobil na 10 437, rekordním rokem byl pak rok 2008, kdy do kraje zavítalo téměř 17 500 občanů Ruska a lze tedy sledovat obrovský skokový růst návštěvnosti. Důvodem tak razantního nárůstu návštěvnosti Moravskoslezského kraje ze strany ruských turistů může být rostoucí obchodní spolupráce Ruska a ČR. V Moravskoslezském kraji se nachází velké množství zejména průmyslových podniků.
- Dalšími významnými zdrojovými trhy cestovního ruchu pro Moravskoslezský kraj jsou **Itálie, Rakousko a Spojené království Velké Británie**. Lze říci, že počet návštěvníků z těchto zemí dlouhodobě stagnuje a je každoročně přibližně stejný.
- **Francouzi** přicestovali do kraje v největším množství v roce 2007 (3 233 návštěvníků) od tohoto roku jejich počet kolísá, loni se zde ubytovalo celkem 2 850 francouzských turistů.
- **Američané** projevují zvýšený zájem o Moravskoslezský kraj od roku 2006, kdy se jejich počet v Moravskoslezském kraji přehoupl přes hranici 3000 návštěvníků.
- Desítku nejčastějších zahraničních návštěvníků kraje uzavírají občané **Ukrajiny**. Návštěvníci z Ukrajiny projevují rostoucí zájem o Moravskoslezský kraj teprve od roku 2005, do té doby byla jejich návštěvnost v kraji zanedbatelná. V současnosti však tvoří významný zdrojový trh, na celkové návštěvnosti Moravskoslezského kraje se v průměru podílí čtyřmi procenty.



Graf 6: Počet hostů v HUZ Moravskoslezského kraje podle zemí (zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

Zlínský kraj

Zlínský kraj se rozprostírá na východní Moravě. Svou nevelkou rozlohou 3 964 km² tvoří pouze 5% území České republiky, žije zde 598 399 obyvatel a hustota zalidnění je 149 obyvk./km².

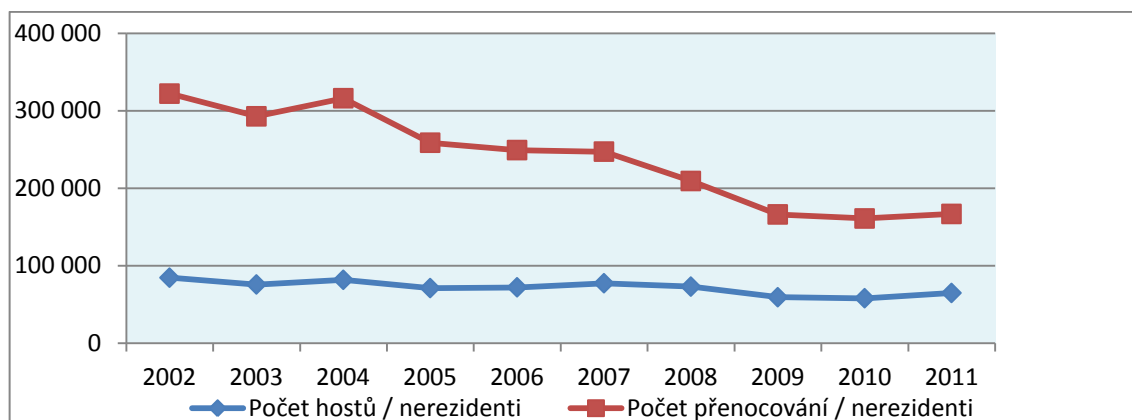
Území Zlínského kraje vyplňují části turistických regionů Jižní Morava (Slovácko a Zlínsko), Střední Morava (Haná) a Severní Morava a Slezsko (Valašsko). Východní hranice regionu je tvořena pohořím Bílé Karpaty, ty směrem k severu přecházejí v Javorníky a Moravsko- Slezské Beskydy. Severní část území vyplňuje Hostýnsko- Vsetínská hornatina. Horská krajina zaujímá 31% rozlohy kraje a poskytuje velmi dobré podmínky pro rozvoj různých druhů letní i zimní turistiky a rekreace. Horská turistika je nejčastější formou cestovního ruchu v kraji. Největšími středisky horské turistiky jsou například Pustevny na Horní Bečvě, ski areály Kyčerka a Razula ve Velkých Karlovicích, nebo Soláň v oblasti Hutisko-Solanec. Významný potenciál má zejména na Valašsku venkovská turistika.

Kromě přírodních krás nabízí Zlínský kraj také velký prostor pro kulturně orientovaný a církevní cestovní ruch. Tyto formy cestovního ruchu přitahují nejvíce turistů zejména v letních měsících, vyhledávanými turistickými atraktivitami jsou například zámek se zahradami v Kroměříži (památko UNESCO), hrad Buchlov, či zámek Buchlovice v okrese Uherské Hradiště. Rovněž město Zlín, které je centrem regionu, láká návštěvníky zejména díky originálnímu urbanistickému řešení městské zástavby. Významným fenoménem Zlína je Tomáš Baťa, díky němuž se Zlín svého času stal světovou obuvnickou velmocí. Církevní turistice dominují poutní kostel Nanebevzetí Panny Marie v Bystřici pod Hostýnem a cisterciácký klášter Velehrad. (Vystoupil, Šauer a kol., 2011)

Celostátním významem se pyšní lázně Luhačovice, které jsou vyhlášené svými léčivými prameny (Vincentka), bohatým kulturním životem (festival Janáček a Luhačovice), či architektonickými skvosty (Jurkovičův dům, Společenský dům, hotel Alexandria atd.). V Luhačovicích se léčí zejména onemocnění horních cest dýchacích, ale také diabetes, nemoci trávicího a oběhového ústrojí a další. Relaxaci nabízí široké spektrum wellness procedur a pobytů v místních hotelích. Kromě lázeňství je město významné pořádáním kongresů a setkání odborníků různých profesí z celé ČR i ze zahraničí.

7.1.2 Analýza Zlínského kraje z pohledu inomingu

- Počet zahraničních hostů v HUZ Zlínského kraje se pohybuje v průměru kolem 72 000 ročně. Nejméně hostů bylo zaznamenáno v roce 2010 (57 939 hostů), naopak největší návštěvnost zahraničních hostů zaznamenala HUZ v kraji na samém počátku sledovaného období, tedy v roce 2002 (84 446 hostů).
- V loňském roce se v kraji ubytovalo bezmála 64 800 hostů ze zahraničí.
- V počtu přenocování byl nejsilnějším rokem rovněž rok 2002, kdy v kraji strávili turisté celkem 322 023 noci, v průměru to bylo 3,8 dne na jednoho ubytovaného.
- V průběhu posledních deseti let lze vidět stálý pokles počtu přenocování turistů ve Zlínském kraji, přičemž nejslabším rokem byl rok 2010 (160 870 přenocování, průměr 2,8 noci).
- Velmi pozitivní skutečností, je fakt, že v loňském roce zaznamenal Zlínský kraj největší dynamiku růstu zahraničních hostů v celé ČR. Meziroční nárůst nerezidentů ubytovaných v HUZ byl 26%.



Graf 7: Návštěvnost zahraničních hostů v HUZ Zlínského kraje (zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

Tabulka 12: Průměrný počet nocí nerezidentů v HUZ Zlínského kraje

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
3,8	3,9	3,9	3,6	3,5	3,2	2,9	2,8	2,8	2,6

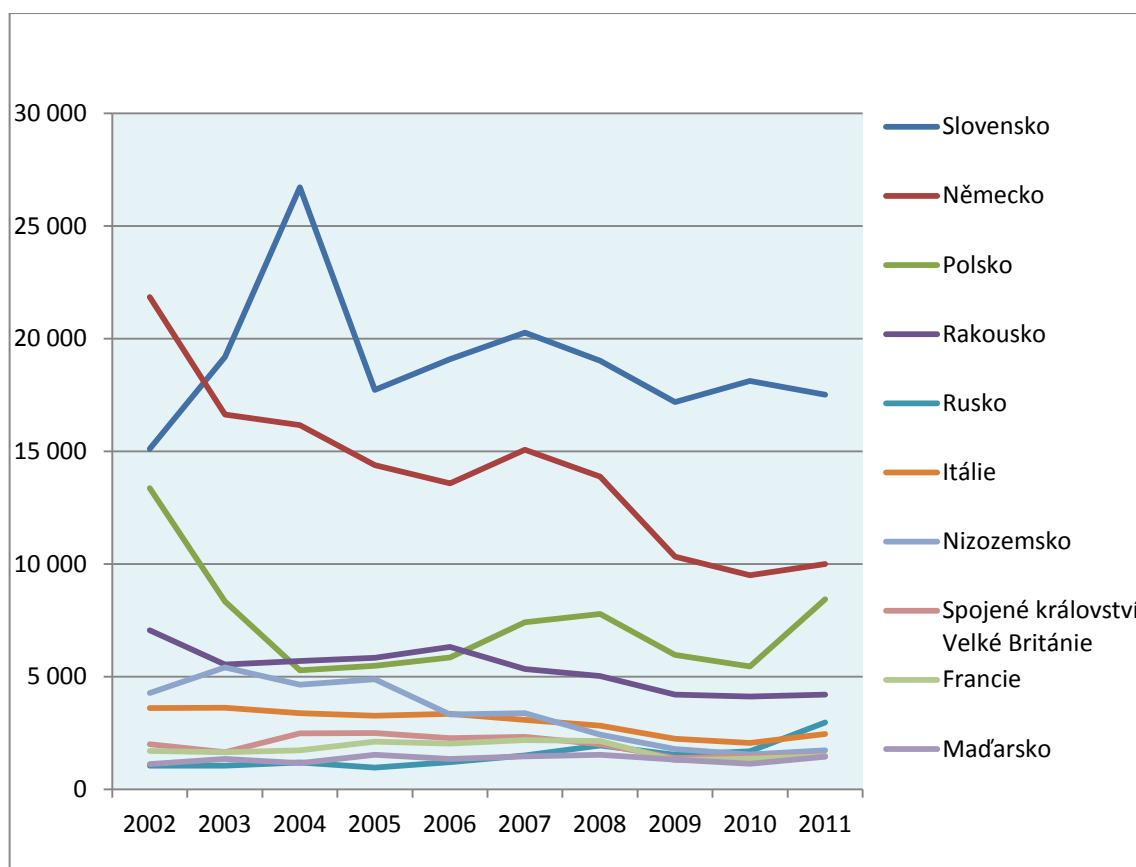
(zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty)

Graf č 8. znázorňuje počty hostů v HUZ Zlínského kraje podle zemí za posledních 10 let.

- Stejně jako v případě Moravskoslezského kraje jsou nejvýraznější časové řady návštěvníků ze sousedních zemí.
- Nejčastějšími návštěvníky kraje jsou Slováci, za nimi se umístili turisté z Německa, třetí nejvýznamnější zdrojovou zemí pro Zlínsko je Polsko.
- Nejvíce **slovenských** turistů přijelo do Zlínského kraje v roce 2004 a to celkem 26 721 turistů, ovšem v následujícím roce je vidět výrazný propad návštěvnosti, celkem o téměř 9000 turistů. Následoval dvouletý meziroční nárůst, který byl však v roce 2008 vystřídán dalším poklesem.
- Časová řada zobrazující vývoj návštěvnosti **německých** turistů ve Zlínském kraji má od počátku sledovaného období silně klesající tendenci. Nejvíce německých turistů se v HUZ zlínského kraje ubytovalo v roce 2002. Bylo to celkem 21 844 osob, ve srovnání s návštěvností v minulém roce je to pokles o téměř 12 000 návštěvníků. Jediný meziroční nárůst návštěvnosti německých turistů byl zaznamenán v letech 2006/2007.
- U **polských** turistů lze vidět značně rozdílný trend ve vývoji návštěvnosti v porovnání se slovenskými turisty. Nejslabším rokem byl rok 2004, tehdy se ve Zlínském kraji ubytovalo pouze 5 281 Poláků, poté jejich návštěvnost až do roku

2008 meziročně mírně rostla. Možným důsledkem finanční krize však bylo oslabení návštěvnosti v letech 2009 a 2010. Loňský rok přinesl oživení příjezdů polských turistů do Zlínského kraje.

- Čtvrtou pozici z hlediska významných zdrojových trhů cestovního ruchu ve Zlínském kraji zaujímají **rakouští** turisté. Jejich počty do roku 2006 mírně rostly, od té doby mají však až do současnosti mírně klesající tendenci.
- U ostatních národů je spíše patrná konstantní tendence v návštěvnosti Zlínského kraje.
- Výjimkou je pouze **Rusko** kde došlo v loňském roce k výraznějšímu nárůstu návštěvnosti cca o 1300 návštěvníků. Rusové se v důsledku finanční krize rozhodli cestovat do finančně přijatelnější destinace, kterou je právě Česká republika.



Graf 8: Počet zahraničních hostů v HUZ Zlínského kraje podle zemí (zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

Olomoucký kraj

Olomoucký kraj se z větší části rozprostírá ve střední části Moravy, zasahuje však i do její severní části. Spolu se Zlínským krajem spadá do turistického regionu Střední Morava. Svou rozlohou 5139 km² se řadí na 8. místo mezi kraji ČR a díky své bohaté kulturní a

folklórní tradici a krajinné různorodosti má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu.

Nejvýznamnější turistickou oblastí kraje je druhé nejvyšší české pohoří a CHKO Hrubý Jeseník, jehož menší část leží také v oblasti Moravskoslezského kraje. Jeseníky vyplňují hluboká údolí lemovaná mohutnými horskými hřbety, najdeme zde pozůstatky vzácné flóry i fauny. Neméně významnou a turisticky atraktivní CHKO je Litovelské Pomoraví, rozkládající se v údolí řeky Moravy s rozsáhlými lužními lesy. V Olomouckém kraji najdeme celkem 137 maloplošných chráněných území, z nichž nejvýznamnější jsou například NPR Rejvíz a Vysoký vodopád v Jeseníkách, systém Mladečských jeskyní, chráněný jako NPP Třesín (350 m dlouhá podzemní cesta s archeologickými nálezy) a další přístupné atraktivní jeskynní systémy – NPP Jeskyně na Pomezí a Jeskyně na Špičáku v Litovelském Pomoraví. Za zmínku stojí také Zbrašovské aragonitové jeskyně s blízkou Hranickou propastí, která je nejhlubší propastí v ČR. Přírodní podmínky Olomouckého kraje vytvářejí velmi dobrý potenciál pro rozvoj horské turistiky, která je nejvýznamnější formou cestovního ruchu v regionu. Horská turistika zde má celoroční využití avšak s výraznější zimní sezónou. K vyhledávaným střediskům zimních sportů patří především ta v Jeseníkách např. Bělá pod Pradědem, Ostružná, Staré Město, nebo Lipová-lázně.

Olomoucký kraj nabízí kromě nádherné přírody také množství kulturních a historických památek, které se z velké části nacházejí v krajském městě Olomouci. Město Olomouc se může pyšnit monumentálním barokním morovým sloupem Nejsvětější Trojice, který je zapsán na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, historické jádro města bylo vyhlášeno městskou památkovou rezervací, stejně tak historické jádro města Lipník nad Bečvou. V Olomouci se dále nachází čtyři národní kulturní památky, z nichž nejnavštěvovanější je Muzeum umění. Město Olomouc má vynikající předpoklady pro celoroční městskou turistiku a je také nadregionálním centrem veletržního a kongresového cestovního ruchu. Z desítek hradů a zámků Olomouckého kraje jsou pro turisty nejlákavější hrady Bouzov, Šternberk, či Přemyslovský hrad v Olomouci. Co se týče významných technických památek, jistě stojí za zmínku ruční papírna ve Velkých Losinách (národní kulturní památka, žádost o zápis do UNESCO), nebo přečerpávací elektrárna Dlouhé stráně v Loučné nad Desnou.

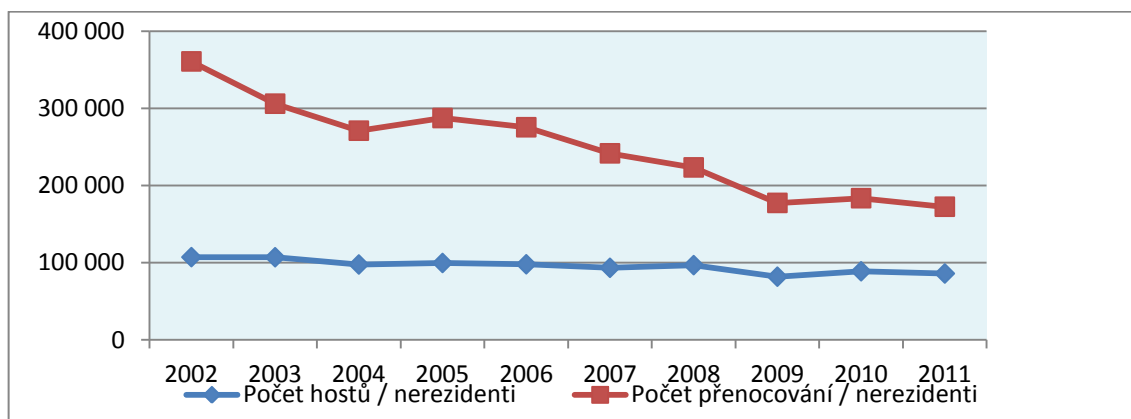
Velmi silné je v kraji lázeňství, jehož středisky jsou zejména Jeseníky, Lipová-lázně, Velké Losiny a Bludov. Vodní rekreace a turistika má své místo v oblasti horního toku řeky Moravy, atraktivní je rovněž Plumlovská přehrada.

Díky své krajinné různorodosti, bohaté kulturní a folklórní tradici a nabídce významných kulturních a historických památek má Olomoucký kraj výborné předpoklady pro turistický ruch. Aktivnímu odpočinku v přírodě dominují četné naučné stezky a turistické trasy v atraktivní oblasti Jeseníků, výskyt krasových jevů a vodní tok řeky Moravy, také hustá síť cyklostezek vedená jak horskou krajinou, tak nížinami. Pro milovníky historie nabízí kraj rovněž mnoho atraktivních cílů ať už v samotné Olomouci, či okolních městech.

(Vystoupil, Šauer a kol., 2011, s. 247 – 251)

7.1.3 Analýza Olomouckého kraje z pohledu incommingu

- Časová řada zobrazující počet zahraničních hostů v HUZ Olomouckého kraje ve sledovaném období 2002 – 2011 je poměrně vyrovnaná.
- Výraznější pokles je patrný pouze v roce 2009, kdy se v HUZ kraje ubytovalo celkem 81 777 zahraničních hostů, což bylo rovněž nejméně za celé sledované období.
- Podobně jako v případě Zlínského kraje vidíme výrazně klesající trend v počtu přenocování zahraničních turistů.
- Zatímco v roce 2002 zde turisté strávili celkem 360 633 nocí, což bylo v průměru 3,4 noci na osobu v roce 2011, to bylo pouze 174 415 nocí celkem a průměrně 2 noci na jednoho zahraničního turistu.



Graf 9: Návštěvnost zahraničních hostů v HUZ Olomouckého kraje (zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

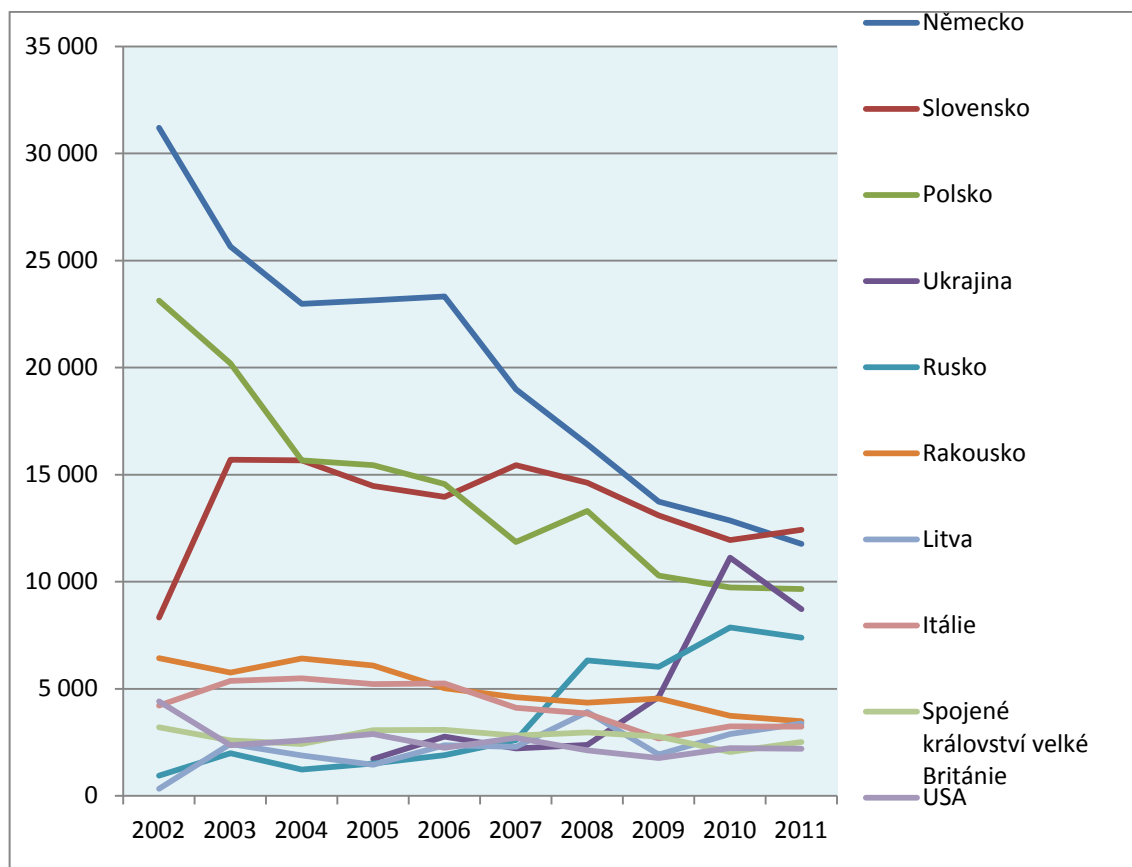
Tabulka 13: Průměrný počet nocí nerezidentů v HUZ Olomouckého kraje

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
3,4	2,9	2,8	2,9	2,8	2,6	2,3	2,2	2,1	2,0

(zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty)

Třetím a posledním regionem řešeného území je Olomoucký kraj, jehož návštěvnost zahraničních hostů podle zemí je zachycena v grafu č. 10.

- Stejně jako u Moravskoslezského tak Zlínského kraje jsou zde nejvíce patrné datové řady zahraničních turistů ze **sousedních zemí**.
- Nejvíce návštěvníků Olomouckého kraje tvoří v posledních deseti letech **němečtí** občané. Dle grafu však jejich počet velmi strmě klesá, snad jen s výjimkou let 2004 – 2006. Porovnáme-li začátek a konec sledovaného období dojdeme k závěru, že počet německých hostů ubytovaných v HUZ olomouckého kraje poklesl celkem o 19 436 osob, což je v relativním vyjádření téměř 62%.
- Výrazný pokles návštěvnosti vykazují i **Polští** a **Slovenští** turisté, **Rakušané** a **Italové**.
- Struktura zahraničních návštěvníků se v posledních letech výrazně změnila, a to ve prospěch turistů z východu.
- **Ukrajínští** turisté překonali všechny ostatní zahraniční návštěvníky, když jejich počet v porovnání let 2005 a 2011 vzrostl o neuvěřitelných 507%.
- Strmě rostly také počty **ruských** turistů v Olomouckém kraji, vezmeme-li v úvahu opět rozdíl let 2005 a 2011, je to nárůst o 478%.
- Třetí východoevropskou zemí, který nahradila v posledních letech největší zdrojové trhy v Olomouckém kraji je **Litva**. Na počátku sledovaného období se v HUZ Olomouckého kraje ubytovalo pouze 332 litevských turistů, v roce 2011 to bylo celkem 3 381 turistů.
- Nárůst návštěvnosti z východoevropských zemí sice na první pohled působí velmi pozitivně, je však nutné si uvědomit, že ačkoli počty turistů z těchto zemí rostly, zkracovala se jejich průměrná délka pobytu v HUZ. U Rusů to byl například pokles ze 4,3 dne v roce 2006 na 1,7 dne v roce 2008. To znamená, že olomoucký kraj je pro ruské turisty spíše **tranzitním místem** a neutratí zde za zboží a služby větší množství peněz. Další východní trhy jako Litva či Ukrajina s rapidním nárůstem počtu hostů jsou dnes zasaženy těžkou hospodářskou krizí a je proto těžké s nimi počítat do budoucna.



Graf 10: Počet zahraničních hostů v HUZ Olomouckého kraje podle zemí (zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování)

7.1.4 Závěry analýzy incomingu ve spádové oblasti LLJO

Z analýzy incomingu v Moravskoslezském, Zlínském a Olomouckém kraji vyplynuly následující závěry:

- Počet hostů v HUZ řešeného území ve sledovaném období 2002 – 2011 má klesající tendenci
- Nejvíce zahraničních hostů přijíždí každoročně do Moravskoslezského kraje, nejméně do kraje Zlínského
- Doba pobytu zahraničních hostů v HUZ spádového území se neustále zkracuje
- Struktura zahraničních hostů se v jednotlivých krajích mírně liší. Pro všechny tři kraje však platí, že nejvýznamnějšími zdrojovými trhy zahraničních turistů jsou naše sousední státy, Slovensko, Polsko a Německo.
- Počet hostů z Německa, Polska a Slovenska však za posledních deset let neustále klesá

- Významným zdrojovým trhem všech krajů je v posledních letech Rusko, počet ruských turistů ve všech krajích neustále roste (roste celkově počet turistů z východní Evropy).
- Vzhledem ke zkracování délky pobytu se však kraje jeví pro turisty spíše jako tranzitní místa.

7.2 Analýza spádové oblasti LLJO z pohledu outgoingu

Podstatou následující analýzy je vyhodnocení dotazníku, který byl určen pro rezidenty z Moravskoslezského, Zlínského a Olomouckého kraje, tedy ze spádového území LLJO.

7.2.1 Dotazníkové šetření

V rámci realizace analýzy výjezdového cestovního ruchu v uvedených krajích ČR byl administrován dotazník, který byl určen pro stálé obyvatele Moravskoslezského, Zlínského a Olomouckého kraje. Dotazník byl distribuován v elektronické podobě prostřednictvím e-mailové pošty a webové stránky Vyplňto.cz, dále také formou osobního dotazování. Na internetu byl dotazník umístěn po dobu 2 měsíců od 6. března do 3. května 2012. Během této doby na dotazník odpovědělo celkem 189 respondentů, prostřednictvím e-mailové pošty bylo osloveno cca 80 respondentů, z nichž na dotazník odpovědělo celkem 67. Další 12 respondentů bylo osloveno osobním dotazováním. Celkový počet kompletně a správně vyplněných dotazníků byl 268.

7.2.2 Počet otázek a jejich zaměření

- celkem šestnáct otázek
- sedm otázek orientujících se na výjezdový cestovní ruch do zahraničí z hlediska délky pobytu, cílové destinace, frekvence cest do zahraničí, ročního období, nejčastějšího dopravního prostředku atd.
- tři otázky týkající se letecké dopravy obecně
- čtyři otázky týkající se letecké dopravy na LLJO
- čtyři otázky zabývající se osobními údaji respondentů

Většina otázek v dotazníku byla koncipována ve formě uzavřených otázek, kde respondent vybíral z předem určených variant odpovědí. U tří otázek v dotazníku bylo možné uvést více odpovědí. Otázky 5 a 11 byly otázky otevřené.

7.3 Vlastní výzkum

Mezi hlavní cíle výzkumu patřilo zhodnocení preferencí občanů ze spádové oblasti LLJO z hlediska výjezdového cestovního ruchu. První část dotazníku, otázky 1 – 7 byly zaměřeny na výjezdový cestovní ruch v obecné rovině. To znamená, zda vůbec, kam, z jakého důvodu, jak často a v jakém ročním období respondenti cestují do zahraničí. Sedmá otázka měla za cíl zjistit, jaký dopravní prostředek obvykle respondenti využívají k cestám do zahraničí. O tohoto bodu byl dotazník zaměřen již pouze na leteckou dopravu a byly vyfiltrovány pouze odpovědi respondentů, kteří uvedli, že do zahraničí cestují nejčastěji letectvy. Poslední část dotazníku, otázky 13 – 16 se zabývaly osobními údaji respondentů.

7.4 Výsledky dotazníkového šetření

Podstatou praktické části diplomové práce je projekt zavedení pravidelné letecké linky z LLJO do nové destinace. Vyhodnoceny byly otázky, které mají pro projektovou část největší význam a staly se tak společně s analýzou incomingu podkladem pro navrhované řešení. Níže jsou tedy uvedeny pouze grafy s přímou vazbou na projekt. Zbývající grafy jsou uvedeny v příloze PV.

7.4.1 Vyhodnocení dotazníků

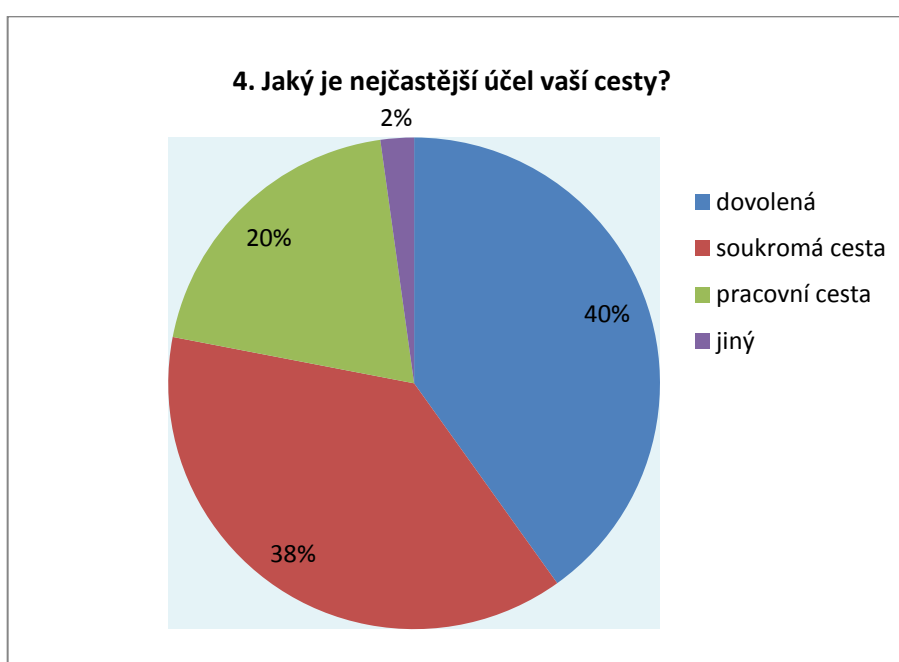
Jak již bylo uvedeno výše, dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 268 respondentů ze tří krajů ČR. Z nich 182 uvedlo, že pravidelně nejméně jedenkrát ročně cestují do zahraničí, zbylých 86 dotázaných do zahraničí pravidelně necestuje. Polovina dotázaných uvedla, že cestuje do zahraničí 1 – 2 x za rok, v zahraničí stráví v průměru 1 týden a cestují nejčastěji v letních měsících (55%). Grafy k otázkám 1 – 3 a 6 jsou uvedeny v příloze PV.

Otázka v níže uvedeném grafu měla za cíl zjistit, za jakým účelem respondenti nejčastěji vyjíždějí do zahraničí.

- Dle očekávání odpověděla většina respondentů, že do zahraničí cestují **nejčastěji na dovolenou.**
- Druhým nejčastějším důvodem cest do zahraničí je dle výsledků dotazníkového šetření **soukromá cesta**, kde spadá například návštěva příbuzných, prodloužený víkend, poznávací turistika, návštěvy různých kulturních a společenských akcí či nákupy atd.

- **Za prací a obchodem** vyjíždí do zahraničí celkem 20% oslovených respondentů. Jiný než výše uvedený důvod má k cestě do zahraničí pouze 2% respondentů.
- Jako **jiný účel** cesty uváděli respondenti například studijní pobyt, cesty za prací, jeden respondent uvedl lázeňskou léčbu.

Je tedy zřejmé, že přetrvávajícím trendem výjezdového cestovního ruchu je trávení dovolené v přímořských destinacích v období letní sezóny. Je zde však také vidět, že roste podíl soukromých cest, což může být dáno zvyšující se dostupností letecké dopravy, jednoduchostí individuálního organizování cest pomocí internetu, či preferencí kratších cest do zahraničí několikrát za rok.

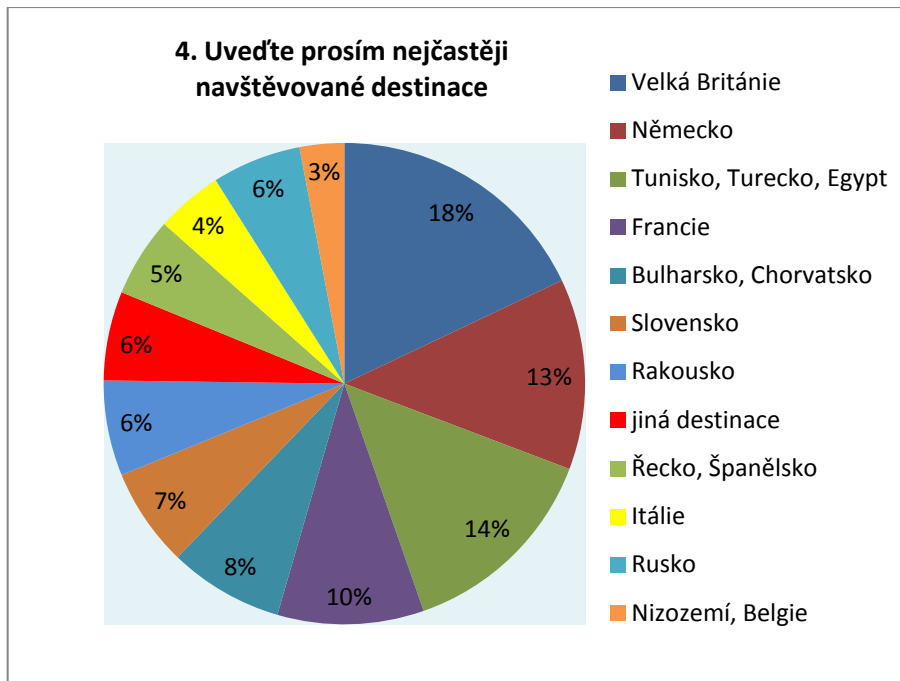


Graf 11: Otázka č. 4. (zdroj: autor)

Další otázka byla zaměřena na zjištění nejčastěji navštěvovaných destinací respondentů. Zde měli respondenti možnost uvést více odpovědí (1 – 3 odpovědi).

- Z dotazníkového šetření vyplynulo, že nejčastěji navštěvovanou destinací respondentů je **Velká Británie**.
- Celkem 14% respondentů nejčastěji létá na dovolenou do exotických destinací – Tuniska, Egypta a Turecka.
- Oblíbenými turistickými cíli jsou také Chorvatsko a Bulharsko.
- Do Německa se každoročně vypraví celkem 13% účastníků dotazníkového šetření,
- 10% cestuje nejčastěji do Francie,

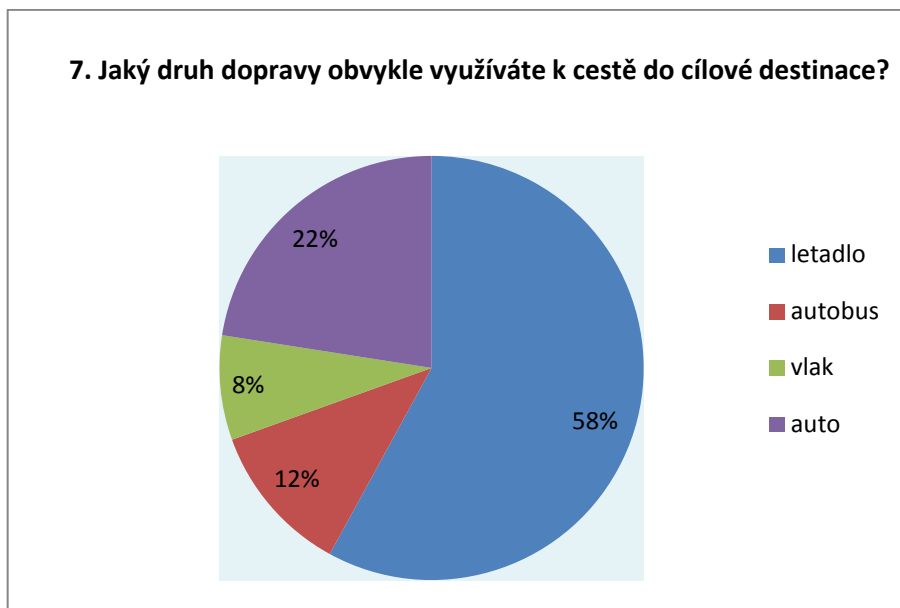
- Slovensko nejčastěji navštěvuje 7% oslovených.
- Rusko společně s Rakouskem jsou pak v pořadí sedmou nejčastěji navštěvovanou zemí obyvatel spádové oblasti, tyto destinace uvedlo 6% respondentů.



Graf 12: Otázka č. 5 (zdroj: autor)

Na otázku, *jaký dopravní prostředek volí nejčastěji respondenti k cestě do zahraničí*, odpovídá následující graf.

- K cestě do zahraničí využívají respondenti **nejčastěji leteckou dopravu**.
- Osobním automobilem cestuje do zahraničí 22% dotázaných,
- zbytek využívá k cestám do cílové destinace autobus, nebo vlak.



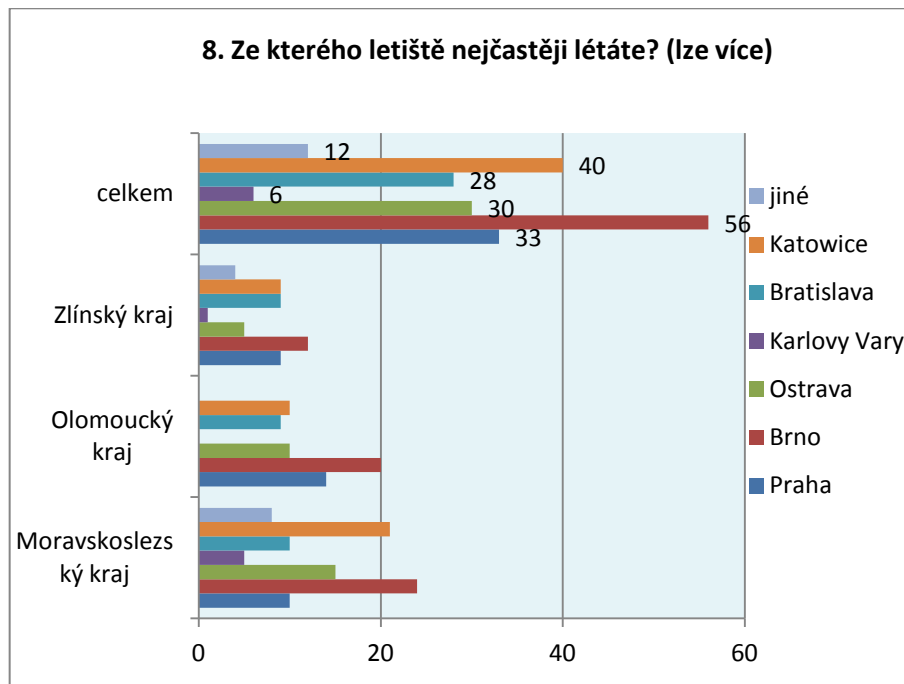
Graf 13: Otázka č. 7 (zdroj: autor)

V pořadí 8. otázka se týká již jen respondentů, kteří v předchozí otázce uvedli, že využívají k cestám do zahraničí obvykle leteckou dopravu (106 respondentů).

Cílem bylo zjistit *nejčastěji využívaná odletová letiště*. Zde měli respondenti možnost označit více odpovědí. Záměrně jsem rozdělila respondenty dle jednotlivých krajů řešeného území, aby bylo možné jednotlivé výsledky porovnat.

- Nejvyhledávanějším konkurenčním letištěm je dle výsledků dotazníkového šetření letiště **Brno Tuřany**. Toto letiště využívá celkem 56 respondentů, nejčastěji z Moravskoslezského kraje.
- Celkem 40 dotazovaných létá nejčastěji z letiště v polských **Katovicích**, opět nejvíce z Moravskoslezského kraje.
- **Prahu Ruzyni**, jako uvedlo jako nejčastější odletové letiště 33 respondentů.
- Jen o něco málo méně dotázaných jako nejčastější odletové letiště uvedlo **LLJO** (30), nejméně jich bylo ze Zlínského kraje.
- **Letiště M. R Štefánika v Bratislavě** využívá jako výchozí bod svých cest do zahraničí celkem 28 respondentů, počty respondentů z Olomouckého a Zlínského kraje jsou totožné (celkem 9 respondentů).
- **Z Karlových Varů** mohou cestující letět pravidelnou linkou do čtyř ruských měst (Moskva, St. Petersburg, Samara, Yekaterinburg), jediný charterový let míří do turecké Antalye. Jako odletové letiště zvolilo Karlovy Vary 6 dotázaných.

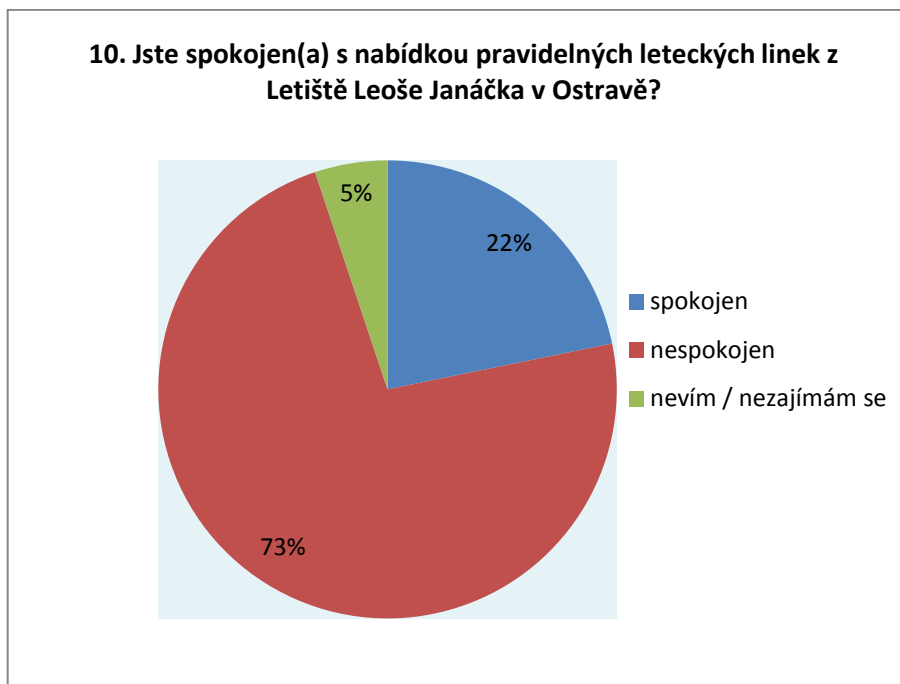
- **Jiné letiště** než výše uvedené označilo celkem 12 respondenti (v 10 případech se jednalo o letiště ve Vídni).
- **Z Pardubic** nelétá nikdo z oslovených, z toho důvodu toto letiště není v grafu uvedeno.



Graf 14: Otázka 8 (zdroj: autor)

Desátá otázka byla zaměřena již konkrétně na letiště Leoše Janáčka v Ostravě. Jejím cílem bylo zjistit spokojenost / nespokojenost respondentů s nabídkou pravidelných leteckých linek na LLJO.

- Téměř **tři čtvrtiny** dotázaných jsou s nabídkou pravidelného leteckého spojení z ostravského letiště **nespokojeni**, což je nutí využívat okolní letiště s větší nabídkou pravidelných linek.
- 22% respondentů považuje nabídku pravidelných leteckých linek za dostačující,
- zbylých 5% dotázaných uvedlo, že tyto informace nemá, nebo se o ně nezajímají.



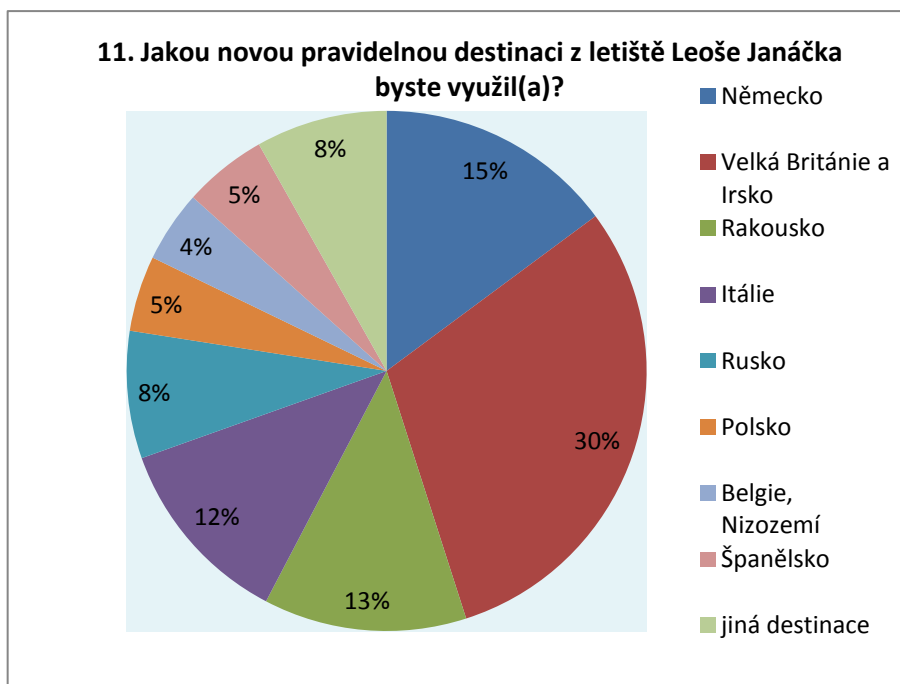
Graf 15: Otázka č. 10 (zdroj: autor)

Vzhledem k výsledkům vyplývajícím z předchozí otázky, kde vyplynula nespokojenost většiny respondentů s nabídkou pravidelných leteckých linek z ostravského letiště, bylo cílem následující otázky zjistit, jakou pravidelnou linku by zde respondenti pravděpodobně využili. U této otázky měli respondenti možnost uvést až 3 destinace. Vzhledem velkému počtu různých odpovědí je v níže uvedeném grafu zachyceno 10 nejpreferovanějších destinací. Destinace se stejným, nebo velmi podobným počtem odpovědí (+/- 3) jsou uvedeny souhrnně.

- Destinací, která respondentům na ostravském letišti nejvíce chybí, je **Velká Británie**. Pravidelné letecké spojení do této destinace by využilo 23% dotázaných.
- Mezi preferovanými londýnskými letišti se nečastěji objevovalo letiště **London Luton a Gatwick**. Z těchto letišť se dá poměrně snadno dopravit do britské metropole autobusem či vlakem, které zde jezdí v pravidelných intervalech. Cesta trvá cca 1,5 hodiny, cena dopravy se pohybuje v rozmezí 2 – 16 GBP za jednosměrnou jízdenku v závislosti na druhu dopravy.
- Velká většina respondentů by rovněž uvítala pravidelnou linku do **irského Dublinu, či Corku**.
- Druhou nejžádanější destinací z Ostravy je **Německo**, konkrétně letiště v Berlíně, Frankfurtu, Düsseldorfu či Mnichově. Tuto pravidelnou linku by uvítalo 15% dotázaných. Vzhledem k velkému počtu nadnárodních společností nacházejících se ve

spádové oblasti letiště, které mají hlavní sídla, pobočky či obchodní partnery právě v Německu, by jistě pravidelnou linku s vhodným letovým řádem využila řada obchodních cestujících. Dalším důvodem proč by pravidelná linka do Německa mohla být vysoce efektivní, je fakt, že z výše uvedených letišť existuje široká škála spojení do celého světa.

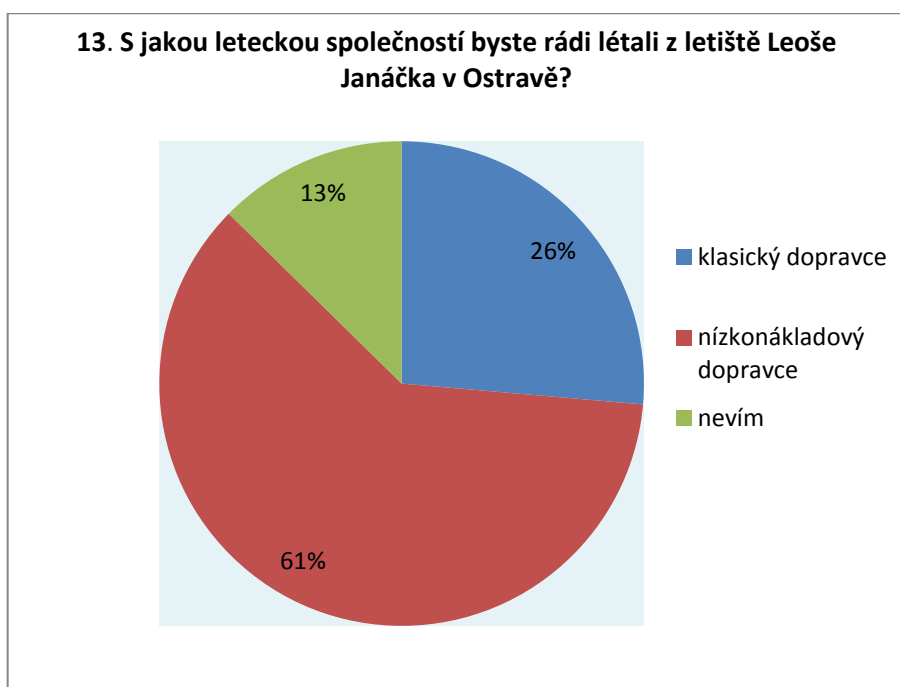
- Třetí nejčastěji uváděnou destinací bylo **Rakousko**. Jak bylo v práci již zmíněno, pravidelné letecké spojení mezi Ostravou Vídní mohli cestující využít do dubna letošního roku. Přestože byla tato linka zrušena, vyplývá z výsledků dotazníkového šetření, že zájem veřejnosti o lety do Vídně zde stále existuje.
- Téměř shodná část respondentů by ráda létala z Ostravy do **Itálie**, tuto destinaci by uvítalo celkem 12% respondentů. Přičemž nejvíce by ocenili lety na letiště v Římě či Miláně.
- Dalších 8% respondentů by využilo letecké spojení z Ostravy **do Ruska** a to buď na letiště v Moskvě, nebo v Petrohradu.
- Stejně procento respondentů uvedlo **jinou destinaci**. Zde se objevil například **Kyjev, Lublaň, Istanbul, ale také např. Soul**.
- V rozmezí mezi 7% – 4% respondentů se objevily destinace jako např. **Španělsko, Polsko, Belgie a Nizozemsko**.



Graf 16: Otázka č. 11 (zdroj: autor)

Poslední hodnocená otázka dotazníkového šetření se týkala *leteckého dopravce, kterého by cestující na ostravském letišti nejvíce uvítali*. Cílem otázky bylo zjistit, zda respondenti preferují služby klasických, či nízkonákladových leteckých dopravců.

- Z grafu vyplývá, že **61%** oslovených by raději létali z Ostravy s **nízkonákladovou leteckou společností**. Mezi odpověďmi převažovala irská společnost Ryanair, polský WizzAir, dále SmartWings, Air Berlin a easyJet.
- Respondenti, kteří by rádi do nové destinace létali s **klasickým dopravcem**, většinou uváděli společnost ČSA a také CCA. Mezi odpověďmi se ale také objevila např. německá Lufthansa, ruský Aeroflot, nebo Air France.
- Třináct procent dotázaných nepreferuje žádnou ze společností. Do nové destinace by tedy pravděpodobně létali jak s nízkonákladovou, tak i s klasickou leteckou společností.



Graf 17: Otázka č. 12 (zdroj: autor)

7.4.2 Závěry analýzy outgoingu

Z dotazníkového šetření vyplývají následující závěry o výjezdovém cestovním ruchu rezidentů ze spádové oblasti LLJO:

- Nejčastějším důvodem cest rezidentů do zahraničí je dovolená, zajišťovaná prostřednictvím cestovní kanceláře, či agentury.

- Velmi často však také vyjíždí lidé do zahraničí soukromě, za zábavou, poznáním, kulturou, či navštívit své příbuzné.
- Turisté jezdí nejčastěji do evropských zemí - Velké Británie, Německa, Francie, nebo na dovolenou k moři do Egypta, Tuniska, Chorvatska, či Bulharska.
- Do cílové destinace se obvykle turisté dopravují osobním automobilem, nebo letěky.
- Pro cestování letadlem volí jako výchozí bod svých cest nejvíce oslovených letiště v Brně Tuřanech a Katowicích.
- Na letišti Leoše Janáčka v Ostravě by nejvíce respondentů uvítalo pravidelnou linku do Velké Británie, Německa, Rakouska nebo Itálie
- Většina cestujících by raději využila levnější lety s nízkonákladovou leteckou společností, na úkor komfortu a poskytovaných služeb.

8 ZÁVĚRY ANALÝZ PRO PROJEKT

Pro vyvození závěrů pro projekt budu vycházet z analýz, kterými jsem se zabývala v rámci analytické části práce:

Současné postavení letiště Leoše Janáčka na trhu a analýza konkurenčních letišť (viz. kapitola 5):

- dobré technické parametry letiště, investice do zkvalitnění infrastruktury
- vysoký standard poskytovaných služeb
- dlouhodobě nízký počet pravidelných leteckých linek
- vyšší provozní náklady ve srovnání s konkurencí
- existence pouze jediné mezinárodní pravidelné letecké linky do Paříže
- srovnatelná nabídka a výkony v segmentu charterové dopravy s konkurenčními letišti
- zaostávání za konkurenčními letišti a s tím spojený nižší počet odbavených cestujících
- počáteční nezáměr letiště o nízkonákladové letecké společnosti, dnes nezáměr nízkonákladových leteckých dopravců o spolupráci s letišťem

Analýza spádové oblasti LLJO z pohledu incomingu (viz. kapitoly 7.1.1, 7.1.2 a 7.1.3)

- všechny kraje mají dobrý potenciál pro rozvoj zahraniční turistiky
- velký počet nadnárodních korporací v krajích vytváří potenciál pro rozvoj obchodní turistiky
- hlavní zdrojové trhy zahraničních turistů v řešeném území jsou Německo, Polsko a Slovensko
- počet těchto hostů v HUZ ve všech krajích za posledních 10 let stále klesá
- zkracuje se také průměrná délka pobytu zahraničních hostů v HUZ
- roste důležitost zdrojových trhů východní Evropy, zejména Ruska
- vzhledem k tomu, že průměrná doba pobytu zahraničních hostů v HUZ v krajích řešeného území je pouze 2,4 noci, mohou kraje představovat pro podstatnou část turistů pouze tranzitní místo
- nedostatečná propagace atraktivit krajů v zahraničí, přetrvávající fenomén Prahy

Analýza spádové oblasti LLJO z pohledu outgoingu (viz. kapitola 7.4.1)

- letadlo jako dopravní prostředek k cestám do zahraničí v současné době díky dostupnosti, rychlosti a komfortu přepravy využívá stále více lidí
- přestože převládají cesty letadlem na dovolenou, zvyšuje se trend individuálního cestování (eurovíkendy, návštěva příbuzných, poznávací turistika, nákupy atd.)
- obyvatelé spádové oblasti letiště jsou nespokojeni se současným stavem pravidelných leteckých linek z LLJO
- Absence letů do evropských metropolí nutí obyvatele spádové oblasti využívat služeb konkurenčních letišť
- Chybí zde pravidelná linka do Velké Británie, Německa, Rakouska, či Itálie
- Zájem je o nízkonákladové letecké společnosti

III. PROJEKTOVÁ ČÁST

9 PROJEKT ROZVOJE LINEK Z LLJO

V této poslední části diplomové práce vypracuji projekt na otevření nové pravidelné letecké linky z LLJO do Velké Británie. V úvodu uvádím cíle projektu, dále zde zdůvodňuji výběr destinace a letecké společnosti, která bude let provozovat. Následně se věnuji materiálnímu, personálnímu a propagačnímu zabezpečení projektu. Poté je nastíněn finanční plán projektu a kalkulace ceny letenky. V závěru uvádím časový harmonogram pomocí programu WinQSB a podrobuji projekt rizikové analýze.

9.1 Charakteristika projektu

Na základě skutečností, které vyplynuly z analýz v předchozí části diplomové práce, budu navrhopvat otevření nové pravidelné letecké linky z LLJO do Velké Británie na letiště London Gatwick. Projekt rozvoje pravidelných leteckých linek z LLJO vychází ze skutečnosti, že toto letiště i přes svůj nesporný potenciál v současné době v tomto směru neuspokojuje poptávku a zaostává za konkurenčními letišti.

9.2 Cíle projektu

Cílem projektu, je vytvořit návrh na otevření nové pravidelné letecké linky z LLJO která:

- bude vyhovovat požadavkům trhu
- zvýší konkurenceschopnost ostravského letiště a bude ekonomicky přínosná
- zvýší povědomí o letišti a rovněž o atraktivitách spádové oblasti u zahraničních turistů

Ze závěrů, které vyplynuly z analytické části práce, budou tyto cíle splněny návrhem na vytvoření:

- pravidelné letecké linky do Velké Británie
- s nízkonákladovou leteckou společností SmartWings
- která podpoří výjezdový cestovní ruch obyvatel spádové oblasti letiště a rovněž povede k růstu návštěvnosti regionu zahraničními turisty

Díličními cíli projektu jsou vytvoření takové pravidelné linky, která bude:

- cenově přijatelná
- co nejlépe materiálně a personálně zabezpečená a
- co nejefektivněji propagovaná

9.3 Otevření nové letecké linky z LLJO

V kapitole 9.3 se věnuji nejdříve výběru destinace a kvantifikaci předpokládaného toku cestujících mezi letišti na základě gravitačního modelu. Dále zde uvádím personální, materiální a propagační zabezpečení projektu.

9.3.1 Výběr destinace

Na základě provedených analýz jsem jako nejperspektivnější destinace zvolila Velkou Británii. Z výsledků dotazníkového šetření vyplynulo, že právě lety do této destinace by využilo nejvíce respondentů. Také analýza incomingu ukázala, že se Velká Británie dlouhodobě drží mezi deseti nedůležitějšími zdrojovými zeměmi zahraničních turistů ve spádové oblasti LLJO. Navíc počty turistů z Velké Británie jsou poměrně konstantní. Zvolila jsem konkrétně letiště London Gatwick, které je druhé největší a nejrušnější londýnské letiště. Letiště London Gatwick se nachází v hrabství West Sussex, které je vzdáleno cca 40 km od Londýna. Hrabství West Sussex je součástí regionu jihovýchodní Anglie a v současné době v tomto regionu žije 8,1 mil. obyvatel⁵.

Abychom si byli schopni udělat obrázek o možné budoucí poptávce, kvantifikuji v následujícím textu gravitační model. Ten se používá pro výpočet předpokládaného toku cestujících v letecké dopravě a byl charakterizován v kapitole 2.5

Gravitační model

- **T**: celkový počet cestujících mezi danými body za jedem měsíc v jednom směru

$$T = \frac{8100000 + 1240432}{10} = 943000$$

Celkový počet cestujících mezi Moravskoslezským krajem a regionem jihovýchodní Anglie za měsíc v jednom směru je dle gravitačního modelu **943.000 osob** bez ohledu na použitý dopravní prostředek.

⁵ Zdroj: <http://www.purple-eu.org/home/about/members/south-east-england/> [cit. 2012-07-12]

- F_V : vzdálenostní faktor

$$F_V = \frac{1}{1,45^{13}} = 0,024$$

Vzdálenostní faktor kvantifikuje vliv vzdálenosti na počet cestujících. Vzdálenost mezi Ostravou a Londýnem je 1.300 km (< 1500 km) vzdušnou čarou, tzn., že model lze použít. Hodnota vzdálenostního faktoru se pohybuje v intervalu <0 – 1>, čím je hodnota ukazatele vyšší, tím vyšší, tím menší je vzdálenost mezi počátečním a koncovým bodem a tím vyšší je výsledný celkový tok cestujících.

- F_E : ekonomický faktor

Česká republika

$$F_E = \frac{20,511}{100} = 0,205$$

Velká Británie

$$F_E = \frac{36,120}{100} = 0,361$$

průměrný F_E

$$F_{E(\text{průměr})} = \frac{0,205 + 0,361}{2} = 0,283$$

Ekonomický faktor vyjadřuje závislost poptávky po letecké dopravě na výši HDP na obyvatele v počátečním a koncovém bodě přepravy. Logicky roste-li v zemi HDP na obyvatele, roste zde i poptávka po letecké dopravě a hodnota F_E se zvyšuje.

- F_D : dostupnost dopravní soustavy

$$F_D = \frac{0,49}{900} * 1300 - 0,09889 = 0,611$$

Součinem všech výše vypočtených hodnot získáme předpokládaný výsledný tok cestujících mezi letišti za měsíc v jednom směru T_C .

- T_C : výsledný tok cestujících

$$T_C = 943000 * 0,024 * 0,283 * 0,611 = 3913$$

Na základě výpočtu gravitačního modelu jsem došla k závěru, že výsledný počet cestujících, kteří využijí leteckou dopravu, bude **3.913 osob** za měsíc v jednom směru, tzn.

978 osob/týden, 140 osob/den.

9.3.2 Výběr leteckého dopravce




Jelikož z dotazníkového šetření vyplynulo, že převažuje zájem veřejnosti o služby nízkonákladových leteckých dopravců, zvolila jsem jako dopravce na nové lince společnost SmartWings. Je to z důvodu, že tato společnost v současné době již z LLJO létá do Paříže a proto je rozvoj spolupráce více pravděpodobný než navazování spolupráce s dalším dopravcem. Výhodou této společnosti je rovněž fakt, že se ve své strategii zaměřuje na široký tržní segment, který tvoří osoby ve věku 18 – 69 let bez jakékoliv další specifikace.

Letový řád

V případě otevření pravidelné letecké linky z Ostravy do Londýna by vedení letiště usilovalo o spoj s minimálně třemi rotacemi týdně.

Ostrava – Londýn




Tabulka 14: Letový řád Ostrava - Londýn

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet
QS - 1234								08:00	09:50

(zdroj: autor)

Londýn – Ostrava

Tabulka 15: Letový řád Londýn - Ostrava

Linka	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Odlet	Přílet
QS - 4567								19:00	20:50

(zdroj: autor)

Výše uvedený letový řád je nutno brát čistě jako návrh, nezakládá se na skutečných faktech, neboť příprava letového řádu je závislá na řadě faktorů. Před ustanovením letového řádu je nutné splnit řadu podmínek, které se stanovují na základě požadavků mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA, ŘLP atd.

Pondělí a středu jsem zvolila s ohledem na to, že dny i doba odletu v ranních hodinách je vhodná zejména pro obchodní klientelu.

Pátek zase vyhovuje cestujícím, kteří se rozhodnou strávit ve Velké Británii např. prodloužený víkend, či navštívit své příbuzné atd. tedy využijí daný let k soukromým účelům.

9.3.3 Materiální zabezpečení

Co se týče materiálního zabezpečení provozu nové letecké linky do Londýna se společností SmartWings, není zde potřeba žádných investic do hmotného majetku, či softwaru, jelikož všim potřebným letiště v současné době disponuje.

9.3.4 Personální zabezpečení

Za projekt je zodpovědný projektový manažer, kterým je v tomto případě provozní ředitel letiště. Jemu jsou podřízeni ostatní zaměstnanci a dodavatelské firmy, kteří se podílejí na analýze trhu, organizaci, propagaci a realizaci projektu.

Analýza trhu a konkurence, vyhodnocení analýz – agentura STEM/MARK

Za tuto činnost bude zodpovědný tým pracovníků renomované marketingové agentury STEM/MARK. Ta zpracuje a vyhodnotí data získaná z marketingového výzkumu a předá je manažerovi projektu.

Výběr destinace a leteckého dopravce – generální ředitel LLJO, provozní ředitel, členové vrcholového vedení

Tato činnost bude v pravomoci vedení společnosti v čele s ředitelem letiště. Na základě strategie společnosti a informací, které vzešly z analýzy trhu, bude rozhodnuto o nové pravidelné letecké lince.

Jednání s obchodními partnery – obchodní ředitel LLJO

Za tuto činnost bude odpovědný obchodní ředitel LLJO. V souvislosti s projektem bude probíhat celá řada jednání, která se uskuteční v časovém rozmezí 3 měsíce. Je třeba jednat jak se zástupci partnerského letiště ve Velké Británii, tak se zástupci letecké společnosti a orgány civilního letectví. Před uzavřením smlouvy je rovněž nutné ustanovit základní parametry nové letecké linky. Tzn. letový řád, ceny, typ letadla atd. Tento proces je velmi složitý a zahrnuje celou řadu úkonů, podílí se na něm mnoho lidí a je nejdůležitější fází celého projektu.

Uzavření smlouvy – dva členové představenstva

Po dojednání všech podmínek a parametrů nové linky dojde k podpisu smlouvy mezi LLJO, letištěm London Gatwick a leteckou společností SmartWings. Tato činnost je v pravomoci statutárních orgánů. Smlouvu musí podepisovat vždy dva zástupci představenstva uvedených společností.

Propagační činnost – vedoucí úseku marketing a obchod

Propagační činnost bude zajišťovat úsek marketingu a obchodu. Úkolem pracovníků tohoto úseku bude navrhnout efektivní marketingovou strategii a zviditelnit novou linku. Na propagaci se samozřejmě budou podílet zvolená média (tisk, rádio, www. stránky) a dodavatelské firmy, zajišťující např. tisk propagačních materiálů, grafický design atd.

Realizace

Realizací se rozumí první uskutečněný let z LLJO do Londýna. Na realizaci letu se budou podílet následující zaměstnanci letiště:

- 2 pracovníci check-in
- 1 pracovník útvaru handling
- 1 pracovník stowingu
- 5 nakladačů

Datum prvního letu jsem stanovila na 1. 6. 2013, což přesně vychází na první pondělí 6. měsíce roku 2013.

Vyhodnocení a vyučování – vedoucí ekonomického úseku

Za vyhodnocení a vyučování nové pravidelné linky bude zodpovědný vedoucí pracovník ekonomického úseku. Ten bude hodnotit ekonomický přínos linky vždy ke konci každého měsíce, v němž bude linka provozována.

9.3.5 Propagační činnost

Při zavádění jakékoliv nové služby nebo produktu na trh je velmi důležitá vhodná propagace. V následujícím textu se věnuji způsobům a možnostem propagace nově otevřené pravidelné letecké linky z Ostravy do Londýna.

Možnosti propagace:

Reklama v rádiu

Výhodou tohoto druhu reklamy je především její flexibilita a možnost oslovit široké spektrum cílových skupin. Rádio poslouchá denně téměř 85% populace ČR ve věku 12 – 79 let. Jako vhodnou stanici jsem zvolila rádio Čas, které je dle statistik nejposlouchanějším moravským rádiem s týdenní poslechovatelností 545 tis. posluchačů (pokrytí – Moravskoslezský, Zlínský, Olomoucký a Jihomoravský kraj).

V tabulce č. 16 je uveden ceník reklamy v Rádiu Čas v závislosti na čase a délce spotu.

Tabulka 16: Ceník reklamy v rádiu Čas

	05.00 - 07.00	07.00 - 10.00	10.00 - 13.00	13.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 20.00	20.00 - 24.00	24.00 - 05.00
Čas Olomouc + Valašsko	410	800	1 000	830	750	650	320	170
Čas Ostrava	1 200	3 000	3 500	2 400	1 700	1 140	780	350
Čas Zlín	350	680	890	720	650	560	280	150

Koeficient délky spotu

Délka spotu	5	10	15	20	25	30
Koeficient	0,35	0,45	0,6	0,8	0,9	1
Délka spotu	35	40	45	50	55	60
Koeficient	1,15	1,35	1,5	1,7	1,85	2

(zdroj: © MEDIA MARKETING SERVICES a.s., 2012)

Billboardy

Outdoorová reklama prostřednictvím billboardů nabízí nejlepší možnost geografického zacílení. U tohoto typu reklamy je důležité vhodné rozmístění billboardů podél důležitých dopravních tahů a obchodních center v jednotlivých krajích spádového území. Pronájem reklamních ploch se pohybuje kolem 4000 Kč / měsíc, cena tisku billboardů je uvedena v tabulce viz níže.

Tabulka 17: Ceník tisku billboardů

Billboardy	Cena za 1 ks	Cena od 2 ks	Cena od 6 ks	Cena od 24 ks
Eurobillboard 5,1 x 3,6 m	690,-	690,-	580,-	520,-
Bigboard 9,6 x 3,6 m	1.690,-	1.690,-	1.390,-	1.290,-
Smartboard 3 x 6 m	1.090,-	1.090,-	990,-	890,-

(zdroj: © iProdukce s.r.o., 2012)

Reklama v tisku

Velmi účinnou formou propagace je rovněž reklama v tištěných periodikách. Při této formě reklamy bych se zaměřila na nejčtenější noviny v ČR, kterými jsou deníky MF Dnes, Lidové noviny a Metro. Inzerce v tisku je sice velmi účinná, na druhou stranu však také vel-

mi nákladná. V tabulce č. 18 je uveden ceník plnobarevné inzerce v uvedených denících. Oblast Severní Morava ** pokrývá Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj.

Tabulka 18: Ceník inzerce v MF Dnes, Lidových novinách a deníku Metro

Formát	MDF + LN		Metro		cena v Kč		
	sloupc	š x v (mm)	sloupc	(š x v) mm	po, út, st	čt	pá
1/1 strana	6	285 x 435	5	204 x 286	250 199	285 777	284 499
Velký roh	5	237 x 345	4	163 x 232	172 238	189 143	187 138
½ strany na výšku	3	141 x 435	2,5	100 x 286	130 377	143 166	142 594
½ strany na šířku	6	285 x 217	5	204 x 142	130 142	142 902	142 346
1/3 strany na výšku	2	93 x 435	2	80 x 286	86 992	95 518	95 115
1/3 strany na šířku	6	285 x 145	5	204 x 95	86 922	95 518	95 115
¼ strany na výšku	3	141 x 217	2,5	100 x 142	65 210	71 590	71 345
¼ strany na šířku	6	285 x 109	5	204 x 71	65 445	71 854	71 593
1/8 strany na šířku	3	141 x 109	3	121 x 60	32 806	36 011	35 900
ceny v Kč za 1 mm/1 st.					119,35	129,15	132,33

(zdroj: © 1999 – 2012 MAFRA a.s.)

Reklama na internetu

V dnešní době je internet běžnou součástí naprosté většiny domácností. Díky své jednoduchosti a rychlosti se stal internet nejčastějším prostředkem k vyhledávání informací. U tohoto typu reklamy bych se zaměřila na různé turistické portály, webové stránky letiště a jeho obchodních partnerů a leteckou společnost provozující novou linku.

Sociální sítě

Sociální sítě typu Facebook, Twitter, MySpace a další jsou fenoménem dnešní doby. Vytvoření profilu na některé ze sítí tohoto typu nic nestojí a dokáže zaujmout velkou skupinu lidí, zejména mladšího a středního věku.

Tabulka 19: Celkové měsíční náklady na propagaci

Celkové měsíční náklady na propagaci	Cena včetně DPH	Cena zahrnuje:
Rádio	1.643.094 Kč	Reklamní spot v rádiu Čas bude v délce 30 vteřin, 4 x denně
Billboardy	60.000 Kč	grafický návrh, 3 x bigboard (9,6 x 3,6 m) a 6 x Eurobillboard (5,1 x 3,6 m), pronájem ploch a instalaci
Tisk	2.503.597 Kč	inzerce v deníku Metro, MF Dnes a Lidových novinách na 1/3 strany na šířku (204 x 95 mm) denně v po, út a st
Internet	zdarma	linka bude propagována na webových stránkách letiště a partnerských společností
Celkem	4.206.691 Kč	

(zdroj: autor)

Celkové náklady spojené s propagací nové linky jsou velmi vysoké. Běžnou praxí je, že se o tyto náklady dělí letiště s leteckou společností v poměru 1:1. Tzn., že náklady letiště na propagaci nové linky budou tedy **2.103.346 Kč**

9.4 Finanční plán projektu

Finanční plán projektu zahrnuje tyto náklady:

- a) náklady letiště vzniklé v souvislosti s realizací projektu
- b) náklady a tržby letiště související s provozem nové letecké linky

9.4.1 Náklady letiště vzniklé v souvislosti s realizací projektu

Tabulka 20: Náklady související s realizací projektu

Náklady související s realizací projektu	
Náklady na analýzu trhu	700.000 Kč
Náklady na propagaci	2.103.346 Kč
Personální náklady – úhrn*	200.000 Kč
Rezerva 30%	901.000 Kč
Náklady celkem	3.904.346 Kč

(zdroj: autor)

*V úhrnu personálních nákladů jsou zahrnuty mzdy všech pracovníků letiště, kteří se na projektu podílejí, včetně cestovních náhrad vzniklých v souvislosti s jednáními s obchodními partnery mimo ČR.

Náklady, které vzniknou v souvislosti s přípravou projektu, ještě před samotným uskutečněním prvního letu jsou v celkové výši 3.904.346 Kč. Tato poměrně vysoká částka bude hrazena z vlastních zdrojů letiště.

9.4.2 Náklady a tržby letiště související s provozem linky

Nyní je nutné určit, jaké náklady letišti vzniknou konkrétně v souvislosti s provozem linky, tzn. v souvislosti s jedním operovaným letem. A poté rovněž tržby, které letiště inkasuje od letecké společnosti za poskytnuté služby.

Tabulka 21: Náklady na odbavení

Náklady letiště na odbavení	
N na energii	1.000 Kč
N na materiál*	2.000 Kč
Personální N**	3.000 Kč
Ostatní N	1.000 Kč
N celkem	7.000 Kč

(zdroj: interní informace LLJO)

* v nákladech na materiál jsou započteny náklady na palubní lístek, naftu na pojiždění techniky po RWY, opotřebení RWY)

** v personálních nákladech jsou započteny následující mzdové náklady související s odbavením jednoho letadla:

- 2 x pracovnice check-in
- 5 x nakladači
- 1 x pracovník handling
- 1 x pracovník stowingu

Tabulka 22: Tržby

Položka	
Přistávací poplatek	B737 – 700: MTOW: 70,08 t přistávací poplatek: 300 Kč sleva pro novou linku: 80% = $300 \cdot 0,2 \cdot 70,08$ Přistávací poplatek celkem: 4.205 Kč
Parkovací poplatek	0 Kč
Přibližovací poplatek: (platí se ŘLP)	B737 – 700: MTOW: 70,08 t Cena za každou přibližovací jednotku: 6.800 Kč Přibližovací jednotka ⁶ = $(\text{MTOW v t.}/50)^{0,7}$ $(70,08/50)^{0,7} = 1,27$ Přibližovací poplatek celkem: 8.636 Kč
Navigační poplatek (platí se ŘLP)	B737 – 700: MTOW: 70,8 t Cena za přeletovou jednotku: 46,15 EURO (46,15 * 25,44 ⁷ = 1174,06 Kč) Přeletová vzdálenost nad ČR: 400 km Přeletová jednotka = $400/100 \cdot \sqrt{70,08/50} = 2,85$ Navigační poplatek celkem: 3.351 Kč
Hlukový poplatek	0 Kč
Handling	20.000 Kč
Poplatek za použití letiště cestujícím	výše poplatku: 420 sleva pro novou linku 95% = $420 \cdot 0,05 \cdot \text{počet}$

⁶ Přibližovací jednotka se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla. Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině maximální vzletové hmotnosti letadla (MTOW). (Zdroj: http://lis.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/g4-2.pdf [cit.2012-07-12])

⁷ Kurz CZK/EUR ke dni 12. 7. 2012 (zdroj: Cnb.cz [cit.2012-07-12])

	odbavených cestujících (108) Výše poplatku celkem: 2.268 Kč
Plnění LPH (platí se čerpací stanicí)	Typ letadla: B737 – 700 km/let Spotřeba paliva na 1 hodinu letu: 2.420 kg/h Celková doba letu: 1,47 h Spotřeba paliva na let OSR – LTW: 4.840 kg Plnění: cena za 1 t JET A-1: 14,67 Kč/kg Tržby za LPH celkem: 71.003 Kč
Tržby letiště celkem	26.473 Kč

(zdroj: autor, interní informace LLJO)

9.4.3 Návratnost vložených prostředků

Na základě vypočtených údajů dojdeme k závěru, že zisk letiště po odečtení nákladů za jeden operovaný let je **19.473 Kč**.

Vezmeme-li dále v úvahu náklady vzniklé s realizací projektu, které jsou ve výši **3.904.346 Kč**, jednoduchým propočtem zjistíme, že tyto náklady budou uhrazeny vykonáním **200 letů** na lince Ostrava – Londýn.

To znamená, že náklady vložené do projektu se letišti vrátí za **17 měsíců** (67 týdnů) provozu linky s rotací 3 x týdně, v případě, že průměrná obsazenost letadla bude 75%, tzn. **108 cestujících**.

Výpočtu minimální obsazenosti letadla, která je dána kapacitním bodem zvratu se věnuji v následující kapitole 8.5.

Minimální počet letů, který musí být na lince Ostrava – Londýn vykonán, aby bylo dosaženo návratnosti vložených prostředků, je **200 letů a 21.600 cestujících**.

Po úhradě nákladů projektu, které letiště financovalo z vlastních zdrojů, bude zisk letiště z každého operovaného letu činit **19.473 Kč**.

9.5 Kalkulace ceny dopravce

Aby bylo možné stanovit předpokládanou cenu letenky, je nejdříve nutné vyčíslit náklady letecké společnosti spojené s jedním operovaným letem. Výpočet nákladů se provádí na

základě kalkulačního vzorce IATA definovaného v kapitole 2.6. Tento vzorec si samozřejmě každá letecká společnost upravuje dle svých specifických požadavků.

Čísla uvedená v tabulce je třeba brát pouze jako orientační hodnoty blížíící se skutečnosti, jelikož podstatnou část těchto údajů si každá letecká společnost pečlivě střeží jako informace podléhající obchodnímu tajemství.

Tabulka 23: Vyčíslení nákladů na linku Ostrava – Londýn Gatwick pro B737-700 (v CZK)

Typ letadla	B737-700
+ letecké pohonné hmoty	71.003
+ olej	65
+ odbavení	20.000
+ přibližovací poplatky	17.272
+ přistávací poplatky	8.410
= a) náklady na stanicích	116.750
+ navigační poplatky	6.702
+ údržba	8.746
= b) traťové náklady	19.448
+ mzdy leteckého personálu	10.016
+ stravné	900
+ ubytování	0
= c) náklady na posádku	10.916
+ občerstvení cestujících	2.801
+ pojištění cestujících	1.579
+ poplatky za cestující	0
= d) náklady na cestující	4.380
PŘÍMÉ ZÁVISLÉ NÁKLADY (a+b+c+d)	151.496

+ odpisy	2.100
+ pojištění letadla	816
PŘÍMÉ STÁLÉ NÁKLADY	2.916
Přímé náklady celkem	154.410
+ Režijní náklady celkem	98.015
Provozní náklady celkem	252.425
+ Úrok z leasingu	6.150
CELKOVÉ NÁKLADY	258.575

(zdroj: letecká společnost XY, vlastní výpočty)

Kalkulace ceny letenky

Při kalkulaci se počítá s přímými náklady (na jednoho cestujícího) a nepřímými náklady (nezávislými na počtu cestujících).

U letecké dopravy jsou všechny náklady vyjma nákladů na občerstvení a pojištění cestujících nepřímé, tedy nezávislé na počtu cestujících.

- nepřímé náklady na jednoho cestujícího: $254195/108 = 2.354$ Kč
- přímé náklady na jednoho cestujícího: **31** Kč
- celkové náklady na jednoho cestujícího: **2.385** Kč
- zisk letecké společnosti 10%: **240** Kč
- celková cena: **2.626** Kč
- prodejní cena: **2.630** Kč

Nepřímé náklady jsou na jednoho cestujícího rozpočítány prostřednictvím rizika neobsazenosti, které je 75% z maximálního počtu cestujících. Maximální kapacita letadla B737-700 je 144 sedadel, tzn. 75% je 108 sedadel.

Přímé celkové náklady na 144 cestujících tzn. náklady na občerstvení a náklady na pojištění cestujících jsou dle výše uvedené tabulky následující:

- náklady na občerstvení cestujících: 2.801 Kč, tzn., že přímé náklady na 1 cestujícího jsou: **19,5** Kč

- náklady na pojištění cestujících: 1.579 Kč, tzn., že přímé náklady na 1 cestujícího jsou **11 Kč**

Přímé náklady na občerstvení a pojištění jednoho cestujícího jsou: **31 Kč**

Celkové náklady letecké společnosti na jednoho cestujícího jsou tedy **2.385 Kč**. Z této ceny se pak počítá zisk, v tomto případě 10%, což je 240 Kč na jednoho cestujícího. Celková cena letenky je tedy **2.626 Kč**. Po úpravě na prodejní cenu 2630 Kč se zisk letecké společnosti zvedne o 4 Kč za jednu prodanou letenku. Celkový zisk letecké společnosti při obsazení letadla 108 klienty je **26.352 Kč** (tj. $244 \cdot 108$).

Z dalších cestujících má letecká společnost zisk vyšší, jelikož všechny nepřímé náklady jsou již rozpočteny do minimálního počtu cestujících. Z ceny letenky se pak již odčítají jen přímé náklady, zbytek je zisk. V případě 110 klientů se celkový zisk zvýší o $(2630 - 31) \cdot 2 = 5.198$ Kč.

V případě plné obsazenosti letadla se zisk letecké společnosti za jeden uskutečněný let zvýší o 93.564 Kč.

Tzn., že při plné obsazenosti letadla bude čistý zisk letecké společnosti 280.692 Kč/týden, 1.122.768 Kč/měsíc, 13.473.216 Kč/rok.

Kdyby společnost část zisku, např. 60.000 Kč za jeden uskutečněný let odečetla od přímých nákladů, bylo by možné snížit cenu letenky o 620 Kč na 2010 Kč. Kdyby odečetla společnost např. 70.000 Kč za jeden uskutečněný let, bylo by možné snížit cenu letenky o 720 Kč na 1910 Kč. Je tedy zřejmé, že se snížením nákladů o 10.000 Kč, klesne cena jedné letenky cca o 100 Kč.

Kdyby tedy letecká společnost použila 70.000 Kč svého čistého zisku k financování nepřímých nákladů každého letu, zisk za jeden let by byl 23.564 Kč, tzn. 70.692 Kč/týden, 282.768 Kč/měsíc, 3.393.216 Kč/rok.

Bod zvratu

Pro výpočet bodu zvratu, tedy počtu cestujících, kdy se celkové náklady budou rovnat tržbám, je nejprve nutné rozdělit náklady na fixní, které se s objemem přepravy nemění a variabilní, měnící se s počtem přepravených osob, resp. přímé a nepřímé náklady.

Fixní náklady 254.195 Kč

Variabilní náklady 31 Kč

Cena: 2.630 Kč

Bod zvratu = $254195 / (2.630 - 31) = 254195 / 2599 = 98$ cestujících

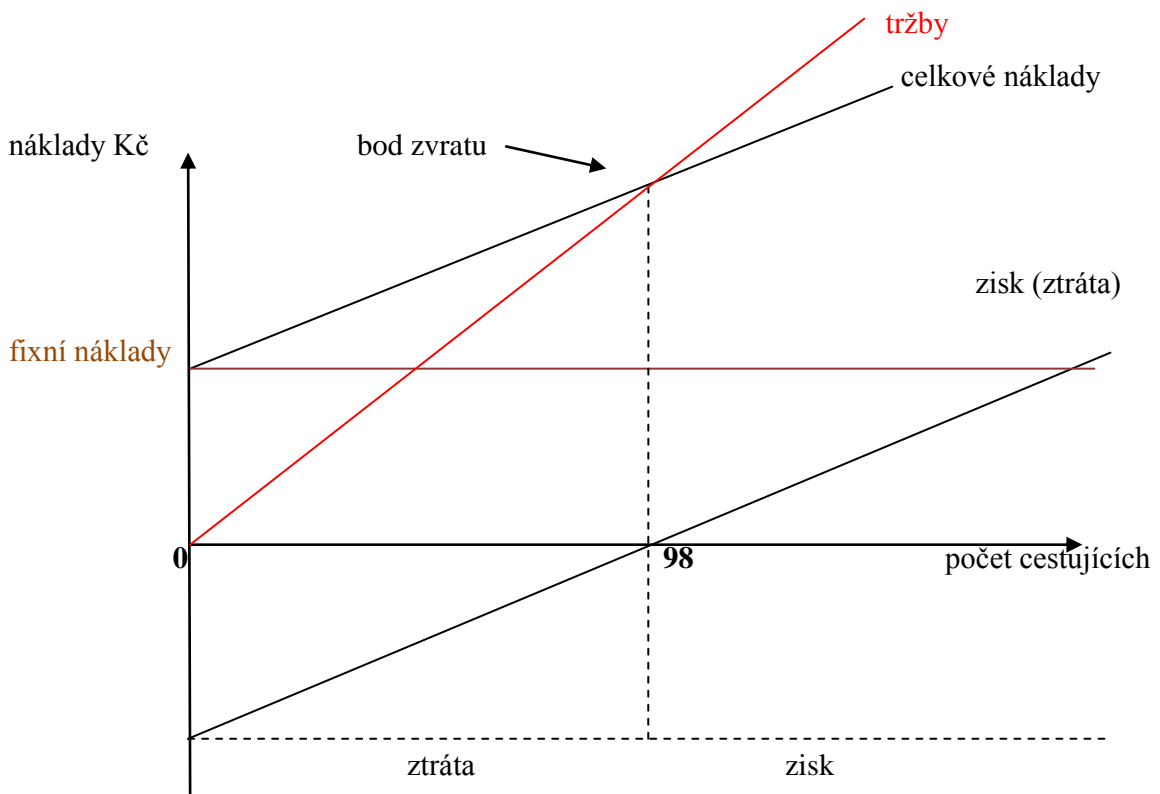
Kapacitní bod zvratu (break-even load factor) je minimální procento využití kapacity letadla, kdy se provoz letadla stává rentabilním. Bod zvratu se pohybuje zhruba od 50 do 80 procent v závislosti na typu letadla, produktu a ceny za přepravu.

počet sedadel v letadle B737-700: 144

minimální počet cestujících: 98

Kapacitní bod zvratu (break-even load factor) = $98/144 = 69\%$

Provoz letadla se tedy pro společnost stává rentabilním při minimálním využití 69% sedadlové kapacity s minimální cenou 2.630 Kč za 1 sedadlo (resp. cestujícího). S 98 cestujícími na palubě nevznikne letecké společnosti žádný zisk ani ztráta. Linku se tedy vyplatí provozovat pro více než 98 cestujících.



Graf 18: Grafické znázornění bodu zvratu (zdroj: autor)

V tabulce 24 je uvedena konečná specifikace letu z Ostravy do Londýna.

Tabulka 24: Specifikace letu

Přepravní společnost	SmartWings
Letadlo	Boeing 737-700
Trasa letu	Ostrava (OSR) – Londýn (LTW)
Předpokládaná doba letu	1,47 h
Odlet z Ostravy	08:00
Přílet do Londýna	09:50
Cena letenky	2.630 Kč

(zdroj: autor)

Cena letenky zahrnuje:

- leteckou dopravu z místa odletu do místa příletu
- letištní a bezpečnostní taxy
- palivový příplatek
- základní občerstvení na palubě letadla
- volnou váhu zavazadel ve výši 15 kg + 5 kg příruční zavazadlo o rozměrech 45 x 35 x 20 cm

9.6 Harmonogram projektu

Realizaci každého projektu předchází jeho detailní příprava a organizace. Úkolem projektového týmu je správně odhadnout časovou náročnost realizace projektu a stanovit časový úsek, za který je možno daný projekt připravit a uvést na trh. Cílem přípravné fáze je předejít případnému časovému skluzu. Proto je nutné si nejprve vypracovat časovou analýzu, zachycující časové období od vypracování analýzy trhu, přes výběr destinace a dopravce, až po uvedení nové pravidelné linky do provozu. K tomuto účelu je možné využít kvantitativních metod, konkrétně časovou analýzu pomocí programu WinQSB.

Program WinQSB použijí ke stanovení časové náročnosti organizace projektu zavedení nové pravidelné letecké linky z LLJO do Londýna. V níže uvedené tabulce jsou stanoveny jednotlivé aktivity, doba jejich trvání a činnosti předcházející dané aktivitě.

Tabulka 25: Časový harmonogram projektu

Aktivita	Popis aktivity	Doba trvání [dny]	Předcházející aktivita
A	Analýza trhu a konkurence, zjištění potenciálu poptávky	90	-
B	Vyhodnocení získaných dat	15	A
C	Výběr destinace a leteckého dopravce	10	B
D	Přezkoumání letů do destinace, které nabízí konkurence	5	C
E	Oslovení a vyjednávání s leteckou společností a letištěm ve vybrané destinaci	60	C
F	Stanovení základních parametrů nové linky (letový řád, typ letadla, rotace, požadované služby atd.)	60	E
G	Předběžná nákladová analýza	5	D,F
H	Kalkulace ceny letenky	5	F
I	Uzavření smlouvy o provozu nové pravidelné linky	1	F,H
J	Propagační činnost před otevřením nové linky	30	G
K	Zahájení provozu	1	I, J

(zdroj: autor)

- Časový harmonogram pomocí programu WinQSB

Tabulka 26: Výpočet kritické cesty v programu WinQSB

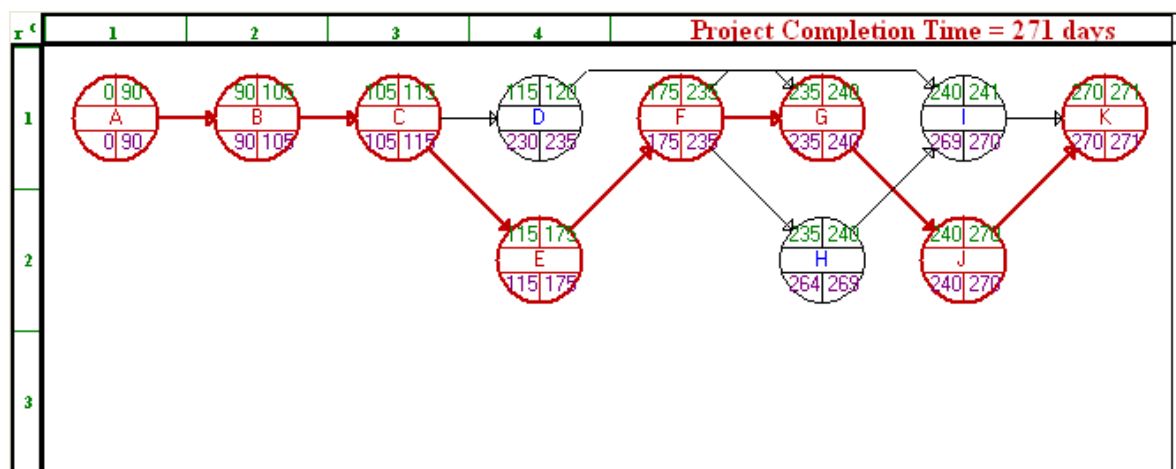
07-18-2012 11:27:11	Activity Name	On Critical Path	Activity Time	Earliest Start	Earliest Finish	Latest Start	Latest Finish	Slack (LS-ES)
1	A	Yes	90	0	90	0	90	0
2	B	Yes	15	90	105	90	105	0
3	C	Yes	10	105	115	105	115	0
4	D	no	5	115	120	230	235	115
5	E	Yes	60	115	175	115	175	0
6	F	Yes	60	175	235	175	235	0
7	G	Yes	5	235	240	235	240	0
8	H	no	5	235	240	264	269	29
9	I	no	1	240	241	269	270	29
10	J	Yes	30	240	270	240	270	0
11	K	Yes	1	270	271	270	271	0
	Project Completion Time	=	271	days				
	Number of Critical Path(s)	=	1					

(zdroj: program WinQSB)

Pomocí programu WinQSB jsem zjistila kritickou cestu projektu, která udává nejkratší možný čas, za nějž lze projekt realizovat. Kritická cesta tohoto projektu je pouze jedna a skládá se z činností:

A→B→C→E→F→G→J→K

Níže uvedený graf znázorňuje kritickou cestu projektu, přičemž činnosti ležící na kritické cestě jsou barevně rozlišeny.



Obrázek 4: Grafické znázornění kritické cesty projektu (zdroj:program WinQSB)

Z grafu sestaveného pomocí programu WinQSB vyplývá, že nejkratší možná doba realizace projektu je **271 dnů**. V případě, že by bylo třeba tuto dobu zkrátit, je nutné zaměřit se na činnosti A, B, C, E, F, G, J a K, které leží na kritické cestě. Nejvíce časově náročné jsou činnosti A, E a F – tedy analýza trhu a zjištění potenciálu poptávky, vyjednávání s leteckou společností a partnerským letištěm a stanovení základních parametrů nové linky. Tyto činnosti lze označit za klíčové v celém projektu, a proto je třeba si na jejich realizaci stanovit dostatečně dlouhý časový úsek. Pokud by se podařilo zkrátit dobu trvání těchto činností, výrazně by se zkrátila doba realizace celého projektu. Je však třeba si uvědomit, že není cílem, aby byl projekt realizován v co nejkratším čase. Prioritou je, aby všechny činnosti byly vykonány s co největší přesností, efektivitou a aby byl projekt navržen tak, aby byl co nejvíce přínosný pro všechny zúčastněné strany a zejména pro konečného zákazníka.

Činnosti, které neleží na kritické cestě, mají určitou časovou rezervu, činnost D 115 dnů, E a F každá 29 dnů. Znamená to, že uvedené činnosti se mohou o daný počet dnů zpozdit, aniž by to prodloužilo celkovou délku projektu.

9.7 Analýza rizik projektu

Cílem rizikové analýzy je stanovení a identifikace hlavních problémů, které by mohly vzniknout při zavedení nové pravidelné letecké linky z letiště Ostrava, či dokonce zabránit samotné realizaci tohoto projektu. Stejně důležité jako stanovení hlavních rizik, je především snaha těmto problémům zabránit, nebo je alespoň v co největší míře eliminovat.

Tabulka 27: Rizika a jejich pravděpodobnost

Riziko / pravděpodobnost vzniku rizika	nízká	střední	vysoká
nevhodný výběr nové destinace	x		
zdlouhavé jednání s potencionálním dopravcem			x
nezájem letecké společnosti či koncového letiště o spolupráci		x	
pokles životní úrovně obyvatel spádové oblasti		x	
nedostatečný zájem o novou linku		x	

finanční problémy dopravce		x	
nevhodný letový řád		x	
politická situace	x		
teroristický útok, přírodní, letecká katastrofa	x		

(zdroj: autor)

V tabulce č. 27 je uveden přehled největších rizik projektu a pravděpodobnost jejich možného vzniku. Za nejméně pravděpodobná rizika považuji teroristický útok, či přírodní katastrofu, vznik politických problémů v zemi a nevhodný výběr nové destinace. Naopak za nejpravděpodobnější riziko považuji nezájem, či zdlouhavá jednání s leteckou společností, která by měla provozovat novou linku.

Politická situace

Riziko spojené se změnou politické situace u nás, nebo ve Velké Británii, která by mohla způsobit pokles zájmu o leteckou dopravu, považuji za velmi nízké. Politická situace v ČR v současné době je sice poněkud napjatá, nicméně tento fakt dle mého názoru nemá výrazný negativní vliv na cestovní ruch.

Teroristický útok, přírodní, letecká katastrofa

Pravděpodobnost vzniku těchto rizik je minimální, avšak ne nereálná, proto je třeba i s těmito možnostmi počítat. Tato rizika není možné předvídat ani jim nějakým způsobem předcházet, jejich důsledky jsou však velmi závažné.

Nevhodný výběr nové destinace

Pravděpodobnost, že by nově nalétávaná destinace neoslovila dostatečný počet klientů, hodnotím jako nízkou. Eliminovat toto riziko je možné prostřednictvím kvalitní analýzy poptávky, zpracované renomovanou marketingovou společností. Analýzy tohoto typu jsou sice velmi finančně nákladné, nicméně pro rozhodování na této úrovni jsou nezbytným podkladem.

Nevhodný letový řád

Rozhodnutí o letovém řádu je jednou z nejdůležitějších činností při zavádění nové pravidelné linky. Je nutné si uvědomit, pro jaký segment cestujících bude linka primárně určena a na základě toho sestavit letový řád. Má-li linka sloužit zejména obchodní klientele, je vhodné, aby byl let provozován v ranních hodinách, začátkem týdne. Pokud je linka určena

spíše pro ostatní veřejnost, je rozhodnutí o letovém řádu méně omezené. Při této činnosti jde však vždy o dohodu mezi počátečním a koncovým letištěm a leteckou společností a působí zde celá řada dalších kritérií.

Finanční problémy letecké společnosti

Riziko finančních problémů letecké společnosti, která bude novou pravidelnou linku provozovat, hodnotím jako středně vysoké. Jen od roku 2000 do roku 2010 zkrachovalo v celé EU více než 50 leteckých společností (např. slovenský SkyEurope 2009, německý Blue Wings 2010, maďarský Malév 2012 a mnohé další)

Jedním z důvodů velkého množství krachů leteckých společností je nástup nízkonákladových leteckých dopravců, kvůli kterým je na trhu letecké dopravy obrovská cenová konkurence, to tvrdí např. prezident Asociace Českých cestovních kancelářích a agentur T. Okamura. (© DůmFinancí.cz, 2010). Reakcí na situaci je plánované zavedení povinného pojištění leteckých společností proti bankrotu v roce 2013.

Pokles životní úrovně obyvatel spádové oblasti

Tento problém je otázkou vývoje ekonomiky ČR v závislosti na vývoji ekonomiky celosvětové. Zájem o leteckou dopravu se odvíjí z velké části právě od životní úrovně a zaměstnanosti v zemi a jednotlivých regionech. Proto možný pokles příjmů domácností a špatná ekonomická situace firem v řešeném území by vedla ke snížení zájmu o leteckou dopravu.

Nedostatečný zájem o novou linku

Nedostatečný zájem o novou leteckou linku a s tím spojená nízká vytiženost sedadlové kapacity letadla je středně pravděpodobný. K tomu aby byl zájem o novou linku co nejvyšší, je třeba kvalitní propagace zejména v počáteční fázi provozu linky. Důležitá je propagace linky na území spádové oblasti. Stejně tak významná je propagace v zahraniční destinaci, a to nejen samotné linky, ale zejména turistických a jiných atraktivit v regionu, která je zviditelní a osloví zahraniční klienty. Dalšími faktory, které ovlivňují zájem klientů o novou pravidelnou linku, jsou samozřejmě cena letenky, důvěryhodnost letecké společnosti, již zmíněný letový řád, disponibilní příjem a samozřejmě samotné preference turistů.

Nezájem letecké společnosti, či koncového letiště o spolupráci

Realizaci projektu by mohl ohrozit nezájem letecké společnosti nebo koncového letiště o provozování linky z Ostravy. Pravděpodobnost tohoto problému vidím jako středně vyso-

kou. Důvody nezájmu mohou být například vysoké letištní poplatky, předpoklad neefektivnosti nové linky, či také fakt, že vybraná letecká společnost má již vybudovanou klientelu na některém z okolních letišť.

Zdlouhavá jednání s potencionálním dopravcem

Jelikož zavedení nové pravidelné letecké linky je velmi závažným krokem, předchází mu samozřejmě celá řada vyjednávání. Čas od oslovení dopravce k dosažení oboustranné schody může být proto poměrně dlouhý. Cílem každé společnosti je uzavřít obchod, který je právě pro „ni“ co nejvýhodnější a proto velmi záleží na vyjednávacích schopnostech a splnitelnosti požadavků všech zúčastněných stran.

9.8 Zhodnocení projektové části

Praktická část diplomové práce a provedené analýzy mi byly výchozím bodem pro tvorbu projektu zavedení nové pravidelné letecké linky z LLJO do Londýna ve Velké Británii. Mým cílem bylo vytvořit návrh na novou pravidelnou linku, která bude svou podstatou vyhovovat požadavkům trhu, bude přínosná pro letiště, leteckého dopravce a zejména pro konečného zákazníka, tedy cestujícího.

Specifika nové pravidelné letecké linky:

- cílovou skupinou je široká veřejnost ze spádové oblasti letiště, kterou tvoří obyvatelé Moravskoslezského, Olomouckého a Zlínského kraje a obyvatelé regionu jihovýchodní Anglie
- let bude provozován celoročně s rotací 3 x týdně, přepravu z LLJO na letiště London Gatwick bude zajišťovat česká nízkonákladová společnost SmartWings
- předpokládaná cena letenky se pohybuje v rozmezí 1910 - 2630 Kč, tzn., že nová linka je cenově konkurenceschopná
- cena letenky zahrnuje: leteckou dopravu z místa odletu do místa přiletu
letištní a bezpečnostní taxy
palivový příplatek
základní občerstvení na palubě letadla
volnou váhu zavazadel ve výši 15 kg + 5 kg příruční
zavazadlo o rozměrech 45 x 35 x 20 cm

- náklady LLJO spojené s jedním letem jsou 7.000 Kč, tržby za poskytnuté služby jsou 26.473 Kč, tzn., že čistý zisk letiště je 19.473 Kč a linka je tedy pro letiště ekonomicky přínosná
- prostřednictvím vhodně zvolené propagace lze oslovit široké spektrum potenciálních cestujících
- žádné konkurenční letiště nenabízí lety na letiště London Gatwick, které je nejbližší centru Londýna
- nízkonákladové letecké společnosti (např. Wizz Air, Ryanair) poskytují omezenější služby než společnost SmartWings (neposkytují občerstvení během letu, v ceně letenky není zahrnuta váha zavazadel)

Předcházející body dokazují, že se mi v projektové části podařilo navrhnout novou pravidelnou leteckou linku, která je schopna uspokojit poptávku, zajistit letišti zvýšení konkurenceschopnosti, je cenově přijatelná a ekonomicky přínosná.

Projektová část dále obsahuje personální a propagační zabezpečení projektu. Na závěr zde uvádím časový harmonogram a rizikovou analýzu nové linky.

ZÁVĚR

Cílem mé práce bylo vytvoření projektu na otevření nové pravidelné letecké linky z LLJO.

Práce se skládá ze tří částí, teoretické, analytické a projektové.

První část práce zahrnuje čtyři kapitoly. Nejprve jsem se zabývala vymezením cíle a metodikou práce, poté problematikou letecké dopravy. Zaměřila jsem se na charakteristiku letišť, leteckých dopravců a konkurence v letecké dopravě. Ve třetí kapitole jsem popsala spádovou oblast letiště a pojmy incoming a outgoing, v závěru třetí kapitoly uvádím základní pojmy z oblasti statistiky v cestovním ruchu. V poslední kapitole jsem teoreticky popsala analytické metody použité v diplomové práci – SWOT analýzu, statistickou analýzu incomingu a marketingový výzkum.

Analytická část práce se v úvodu zabývá vymezením současného postavení LLJO na trhu letecké dopravy. Zde jsem uvedla základní informace o společnosti, zákaznících, leteckých společnostech a nabízených destinacích. Následně jsem se krátce zabývala zhodnocením současné ekonomické situace letiště a také porovnáním jeho výkonů s konkurenčními letišti v Brně a Bratislavě. Dále jsem v práci provedla SWOT analýzu LLJO, která shrnuje zjištěné informace. Z této analýzy vyplynulo, že LLJO disponuje vysokou kvalitou poskytovaných služeb a výbornými technickými parametry, avšak v segmentu pravidelné letecké dopravy zaostává za konkurenčními letišti. V rámci sedmé kapitoly jsem se věnovala analýze spádové oblasti letiště z pohledu incomingu a outgoingu. Z analýzy incomingu vyplynulo, že Moravskoslezský, Zlínský i Olomoucký kraj vykazuje dlouhodobě pokles návštěvnosti zahraničními turisty, zkracuje se také délka pobytu zahraničních hostů v hromadných ubytovacích zařízeních. Tento problém se týká zejména nejvýznamnějších zdrojových trhů zahraničního cestovního ruchu – Německa, Polska a Slovenska. Naopak roste význam turistů z východní Evropy, zejména z Ruska. Počty turistů z ostatních zdrojových zemí (Rakousko, Velká Británie, Itálie atd.) jsou poměrně konstantní. Z analýzy outgoingu k jejímuž účelu jsem vytvořila dotazník (viz. příloha PIV), vyplynuly následující skutečnosti. Nejčastějším dopravním prostředkem k cestám do zahraničí je letadlo, obyvatelé spádové oblasti letiště létají nejčastěji z Brna a většina respondentů je nespokojena s nabídkou pravidelných leteckých linek z LLJO. Z dotazníkového šetření dále vyplynulo, že nejvíce respondentů by využilo pravidelnou linku z LLJO do Londýna s nízkonákladovou leteckou společností.

Na základě poznatků z analytické části jsem vytvořila projekt na otevření pravidelné letecké linky z LLJO do Velké Británie, na letiště London Gatwick, kterou bude provozovat česká nízkonákladová letecká společnost SmartWings. Linka by měla být provozována třikrát týdně s odletem v ranních a příletem ve večerních hodinách. Na základě kalkulací byla cena letenky stanovena na 1910 – 2630 Kč.

V závěru projektové části je uveden časový harmonogram a projekt je podroben rizikové analýze.

Cílem projektu bylo, aby nová linka vyhovovala požadavkům trhu, byla pro zákazníky cenově přijatelná a pro LLJO ekonomicky efektivní, zajišťující zlepšení konkurenceschopnosti. Věřím, že svou prací jsem navrhla reálný produkt, který by byl na trhu schopný konkurovat stávající nabídce, oslovil mnoho nových zákazníků a podpořil výkony letiště, výjezdový cestovní ruch a rovněž návštěvnost Moravskoslezského kraje turisty z Velké Británie.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Literatura:

ČERTÍK, M., 2001. *Cestovní ruch, vývoj, organizace a řízení*. Praha: OFF, s.r.o. 352 s. ISBN 80-238-62758

EUROPEAN LOW FARES AIRLINE ASOCIATION. *Liberalisation of European Air Transport: The benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*. Elfaa.com [online]. 2004. 35 s. [cit. 12. 3. 2012]. Dostupné z: <http://www.elfaa.com/documents/ELFAABenefitsofLFAs2004.pdf>

FORET, M., FORETOVÁ, V., 2001. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing, spol. s.r.o., 178 s. ISBN 80-247-0207-X

GOELDNER, Charles R a J RITCHIE. *Tourism: principles, practices, philosophies*. Eleventh ed. Hoboken, N.J.: John Wiley, ©2009, XIX, 624 p. ISBN 04-700-8459-6.

HAMERNEHOVÁ, I., 2010. *Geografie cestovního ruchu Česka*. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, o. p. s. 86 s. ISBN 978-80-86841-27-4

HECZKOVÁ, M., 2003. *Marketing*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě – Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné. 278 s. ISBN

LEGIERSKÁ, Y., 2007. *Odborná školení a vzdělávání pracovníků územní veřejné správy pro oblast cestovního ruchu: STATISTIKA V CESTOVNÍM RUCHU*. Mmr.cz [online] © 2007 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR [cit. 2012-06-03]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=2a28ba0e-fd4a-487b-8452-38d70c62c1c2>

MALÁTEK, V., 2004. *Metodologie marketingového výzkumu*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě Obchodně-podnikatelská fakulta v Karviné. 110 s. ISBN 80-7248-1193

NĚMČANSKÝ, M., 2001. *Analýza a kalkulace v cestovním ruchu*. Karviná: Slezská univerzita v Opavě Obchodně podnikatelská fakulta v Karviné. 291 s. ISBN 80-7248-094-4

PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J., 2002. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: ČR Ministerstvo pro místní rozvoj. 215 s.

PRUŠA, J. a kol., 2007. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CCE Service ČR. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9

PRUŠA, J. a kol., 2002. *Letecká doprava*. Hradec Králové: Gaudeamus. 90 s. ISBN 80-7041-543-6.

RYGLOVÁ, K., 2009. *Cestovní ruch – soubor studijních materiálů*. Ostrava: KEY Publishing s.r.o. 187 s. ISBN 978-80-7418-028-6

SCHOLLEOVÁ, H., 2008. *Ekonomické a finanční řízení pro neekonomy*. 1. vyd.: Grada Publishing, a. s., 256 s. ISBN 978-80-247-2424-9.

SYNEK, M. a kol., 2006. *Podniková ekonomika*. 4. přeprac. vyd. Praha: C. H. Beck, 475 s. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 80-7179-892-4.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol., 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Aleš Čeněk, s. r. o., 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.

VYSTOUPIL, J. a kol., 2006. *Atlas cestovního ruchu České republiky*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 157 s. ISBN 80-239-7256-1

VYSTOUPIL, J., ŠAUER, M. et al., 2011. *Geografie cestovního ruchu České republiky*. Plzeň: Aleš Čeněk. 315 s. ISBN 978-80-7380-340-7

ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M., 2008. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. Praha: ASPI, a. s. 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5

ŽIHLA, Z a kol., 2010. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s. r. o. 301 s. ISBN 987-80-7204-677-5

WENSVEN, J. G., 2007. *Air Transportation: A management perspective*. 6th. edition. Ashgate Publishing limited. 551 p. ISBN 978-0-7546-7171-8

Internetové prameny

BŘOUŠKOVÁ, Š., HUMENČÁK, D. *Marketingový výzkum a statistika pro cestovní ruch*. Czechtourism.cz [online] © 2007, LaROS profi, s. r. o. [cit. 2012-04-14]. Dostupné z: http://vyzkumy.czechtourism.cz/0501_/marketingovy-vyzkum-a-statistika-pro-cestovni-ruch

CENTRAL CONNNECT AIRLINES. *CCA přichází s řadou změn na pravidelných linkách*. Flycca.cz [online]. © 2010 Xline Technology s.r.o. [cit. 2012-04-04]. Dostupné z:

<http://flycca.cz/cz/o-nas/tiskove-zpravy/cca-prichazi-s-radou-zmen-na-pravidelnych-linkach>

ČESTKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Cestovní ruch na počátku 3. tisíciletí. Tisková zpráva.* Czso.cz [online]. 2012-05-12 [cit. 2012-05-20]. Dostupné z:

http://www.czso.cz/csu/tz.nsf/i/cestovni_ruch_na_pocatku_3_tisicileti20110512

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Cestovní ruch – časové řady: Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních v krajích (NUTS III). Czso.cz [online]. 2012-05-11 [cit. 2012-05-11]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Cestovní ruch – časové řady: *Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních podle zemí v ČR a krajích (NUTS III).* Czso.cz [online]. 2012-05-11 [cit. 2012-05-20]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/cru_cr

DŮM FINANCÍ. *Zavedení povinného pojištění leteckých společností proti úpadku se opožďuje.* DumFianci.cz [online]. 2010-04-19 [cit. 2012-06-14]. Dostupné z:

<http://dumfinanci.cz/clanky/3243-zavedeni-povinneho-pojisteni-leteckych-spolecnosti-proti-upadku-se-opozduje/>

IDNES. *Ceník inzerce POWER KOMBI platný od 1. 1. 2012.* Idnes.cz [online]. © 1999 – 2012 MAFRA a.s. [cit. 2012-06-24]. Dostupné z:

http://data.idnes.cz/soubory/mafra_all/A111108_TVE_CENIK_POWER_KOMBI_2012.PDF

KATOWICE AIRPORT. *Roční statistiky.* Katowice-airport.com [online]. © Katowice airport. [cit. 2012-05-20] Dostupné z: <http://www.katowice-airport.com/cs/letiste/Rocn%C3%AD-statistiky>

LETISKO BRATISLAVA. *Bratislavské letisko ukončilo rok s rastom tržieb.* Airportbratislava.sk. [online]. 2012-01-25 [cit. 2012-05-14]. Dostupné z:

<http://www.airportbratislava.sk/o-spolocnosti/novinky/aktuality/bratislavske-letisko-ukoncilo-rok-s-rastom-trzieb/>

LETISKO BRATISLAVA. *Ročná správa 2010.* Airportbratislava.sk. [online]. júl 2010.

Dostupné z: <http://www.airportbratislava.sk/downloads/rocne-spravy/rocna-sprava-2010.pdf>

LETISKO BRATISLAVA. *24 destinácií, 86 letov týždenne*. Airport-bratislava.sk [online]. 2012-03-22 [cit. 2012-05-14]. Dostupné z: <http://www.airportbratislava.sk/o-spolocnosti/novinky/aktuality/24-destinacii-86-letov-tydenne/>

LETIŠTĚ OSTRAVA. *Letiště slaví 50 let od zahájení leteckého provozu*. Airport-ostrava.cz [online]. 2009-16-10. [cit. 2012-04-14]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-aktuality/article-184-letiste-slavi-50-let-od-zahajeni-leteckekeho-provozu/>

LETIŠTĚ OSTRAVA. Kubešová. M. a), 2012. Tisková zpráva: *Meziroční srovnání výkonů letiště Leoše Janáčka Ostrava*. Airport-ostrava.cz [online]. 2012-01-24. [cit. 2012-04-14]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/Srovnani_10-11.pdf

LETIŠTĚ OSTRAVA. Kubešová. M. b), 2012. Tisková zpráva: *Ostravské letiště nabídne v letní sezóně pravidelné liny do Paříže i do středomoří*. Airport-ostrava.cz [online]. 2012-03-13. [cit. 2012-04-14]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/TZ_smartwings.pdf

LETIŠTĚ OSTRAVA. *Výroční zpráva za rok 2010*. Airport-ostrava.cz [online]. červenec 2011 [cit. 2012-04-14]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocni_zpravy/VZ2010.pdf

MAGZÍN ČESKÉ NOVINY. *Soud v Ostravě poslal leteckou společnost Job Air do úpadku*. Magazin.ceskenoviny.cz [online]. 2010-05-10. © 2012 ČTK, ISSN 1213-5003 [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: <http://magazin.ceskenoviny.cz/cestovani/zpravy/soud-v-ostrave-poslal-leteckou-spolecnost-job-air-cca-do-upadku/792838>

MEDIA MARKETING SERVICES. *Ceník MMS*. Mms.cz [online]. © 2012 MEDIA MARKETING SERVICES, a.s [cit. 2012-06-14]. Dostupné z: http://www.mms.cz/files/Soubory_ke_stazeni/cenik_new.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY. *Všeobecné informace o letištích*. mdcr.cz [online] © 2006 Ministerstvo dopravy [cit. 2012-04-14]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/info.htm

MORAVSKOSLEZSKÝ REGION. *Geografické informace*. Msregion.cz [online]. © 2007—2011 Moravskoslezský kraj. [cit. 2012-05-13]. Dostupné z: http://www.msregion.cz/cz/o-kraji/geograficke_informace.html

OKAMURA, T., 2010. Světový žebříček nejnavštěvovanějších turistických zemí. Ustecky.denik.cz [online] 2010-06-29. © VLTAVA-LABE-PRESS, a.s., 2005. [cit. 2012-04-14]. Dostupné z:

http://ustecky.denik.cz/zpravy_region/20100921_nejnavsteovanejsi_zeme_sveta.html

SBÍRKA ZÁKONŮ Č. 439/2006. *Zákon o civilním letectví*. Mdcz.cz [online] © 2006 Ministerstvo dopravy [cit. 2012-04-14]. Dostupné z:

http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/DBFE6B7E-815D-4F11-94D2-601262631A71/0/zakon_o_cl_uplne_zneni.pdf

SOUČEK, E., 2006. *Statistika pro ekonomy*. Vsem.cz [online] © 2006 Vysoká škola ekonomie a managementu Praha [cit. 2012-04-14]. Dostupné z:

http://www.vsem.cz/data/data/sis-ukazky-kapitol/uc_sta_kapitola.pdf

SMARTWINGS. *Levné letenky do Evropy. Rezervace letu: Letový řád – přehled cen*.

Smartwings.net. [online] © 2012 Lufthansa Systems and SmartWings. [cit. 2012-05-11].

Dostupné z: http://www.smartwings.net/ticketbooking/flp_booking.php?http_referer=&language=ck¤cy=CZK&AVAILABILITY=Search&ORIGIN=OSR&DESTINATION=PMI&ROUNDTRIP=RT&DEPDAY=1&DEPMONTH=201209&DEPFLEX=7&RETDAY=13&RETMONTH=201209&RETFLEX=7&ADULTS=1&CHILDREN=0&INFANTS=0

TRAVEL SERVICE. *Aktuálně: SmartWings zavádí 13 nových pravidelných linek*

z Ostravy. Travelservice.aero [online] © Travel Service a.s. 2005 – 2010 [cit. 2012-05-04].

Dostupné z: <http://www.travelservice.aero/index.php>

VYSTOUPIL, J., KUNC J., ŠAUER M., TONEV P. *Vývoj cestovního ruchu v ČR a jeho prostorové organizace v letech 1990 – 2009*. Urbanismus a územní rozvoj. Uur.cz [online], Brno 2010, roč. 13, č. 5, s. 93 – 107. ISSN 1212-0855, Dostupné z:

http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/12_vyvoj%20cestovniho.pdf

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

CA	Cestovní agentura
CCA	Central Connect Airlines
CK	Cestovní kancelář
CZK	Česká koruna
ČSA	České aerolinie
ČSOB	Československá obchodní banka
EU	Evropská unie
EUR	Euro
HCC	Holidays Czech Airlines
HUZ	Hromadné ubytovací zařízení
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	International Air Transport Association
KB	Komerční banka
LLJO	Letiště Leoše Janáčka Ostrava
LPH	Letecké pohonné hmoty
LN	Lidové noviny
LTW	IATA kód letiště London Gatwick
MDF	Mladá fronta dnes
MSK	Moravskoslezský kraj
MTOW	Maximum take-off weight (maximální vzletová hmotnost)
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
OK	IATA kód společnosti České aerolinie
OLK	Olomoucký kraj
OSR	IATA kód letiště Leoše Janáčka Ostrava

RWY	runway – plocha sloužící ke vzletům a přistáním letadel na letištích
ŘLP	Řízení letového provozu
SKK	Slovenská koruna
USD	Americký dolar
QS	IATA kód společností Travel Service a SmartWings
ZLK	Zlínský kraj
3B	IATA kód společnosti Central Connect Airlines

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Rozdělení nákladů leteckých dopravců podle podkladů IATA v roce 2004.....	22
Obrázek 2: Spádová oblast letiště Leoše Janáčka v Ostravě	28
Obrázek 3: Pravidelné lety z LLJO se společností SmartWings	42
Obrázek 4: Grafické znázornění kritické cesty projektu	100
Obrázek 5: Letadlo společnosti SmartWings.....	120
Obrázek 6: Boeing 737-700.....	130

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu odbavených cestujících v letech 2006 – 2011	38
Graf 2: Vývoj počtu odbavených cestujících na jednotlivých letištích	49
Graf 3: Průměrný provozní náklad na 1 cestujícího	50
Graf 4: Průměrný celkový výnos na 1 cestujícího	51
Graf 5: Návštěvnost zahraničních hostů v HUZ Moravskoslezského kraje	59
Graf 6: Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních podle zemí	61
Graf 7: Návštěvnost zahraničních hostů v HUZ Zlínského kraje	63
Graf 8: Počet zahraničních hostů v HUZ Zlínského kraje podle zemí	64
Graf 9: Návštěvnost zahraničních hostů v HUZ Olomouckého kraje	66
Graf 10: Počet zahraničních hostů v HUZ Olomouckého kraje podle zemí	68
Graf 11: Otázka č. 4	71
Graf 12: Otázka č. 5	72
Graf 13: Otázka č. 7	73
Graf 14: Otázka 8	74
Graf 15: Otázka č. 10	75
Graf 16: Otázka č. 11	76
Graf 17: Otázka č. 12	77
Graf 18: Grafické znázornění bodu zvratu	97
Graf 19: Otázka č. 1	128
Graf 20: Otázka č. 2	128
Graf 21: Otázka č. 3	128
Graf 22: Otázka č. 6	128
Graf 23: Otázka č. 13	128
Graf 24: Otázka č. 14	128
Graf 25: Otázka č. 15	129
Graf 26: Otázka č. 16	129

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Infrastruktura letecké dopravy v ČR v roce 2010.....	16
Tabulka 2: Spádová oblast letiště Leoše Janáčka v Ostravě.....	29
Tabulka 3: Pravidelné lety	42
Tabulka 4: Charterové lety	43
Tabulka 5: Základní poměrové ukazatele.....	44
Tabulka 6: Vývoj počtu odbavených cestujících.....	48
Tabulka 7: Kurzy měn	49
Tabulka 8: Procentní ukazatel provozních nákladů stanovený z celkových	50
Tabulka 9: SWOT analýza Letiště Leoše Janáčka v Ostravě	54
Tabulka 10: Kraje spádového území	57
Tabulka 11: Průměrný počet nocí nerezidentů v HUZ Moravskoslezského kraje	59
Tabulka 12: Průměrný počet nocí nerezidentů v HUZ Zlínského kraje	63
Tabulka 13: Průměrný počet nocí nerezidentů v HUZ Olomouckého kraje	66
Tabulka 14: Letový řád Ostrava - Londýn.....	85
Tabulka 15: Letový řád Londýn - Ostrava.....	85
Tabulka 16: Ceník reklamy v rádiu Čas	88
Tabulka 17: Ceník tisku billboardů	88
Tabulka 18: Ceník inzerce v MF Dnes, Lidových novinách a deníku Metro.....	89
Tabulka 19: Celkové měsíční náklady na propagaci	90
Tabulka 20: Náklady související s realizací projektu	91
Tabulka 21: Náklady na odbavení	91
Tabulka 22: Tržby.....	92
Tabulka 23: Vyčíslení nákladů na linku Ostrava – Londýn Gatwick pro B737-700	94
Tabulka 24: Specifikace letu.....	98
Tabulka 25: Časový harmonogram projektu	99
Tabulka 26: Výpočet kritické cesty v programu WinQSB	100
Tabulka 27: Rizika a jejich pravděpodobnost.....	101
Tabulka 28: Cena zpáteční letenky Ostrava – Palma de Mallorca	120
Tabulka 29: Nízkonákladový business model	121
Tabulka 30: Vývoj počtu odbavených cestujících 2006 - 2011.....	122
Tabulka 31: Celkové náklady v EUR	122
Tabulka 32: Celkové náklady / cestující v EUR.....	122

Tabulka 33: Celkový výnos v EUR	123
Tabulka 34: Celkové výnosy / cestující v EUR	123
Tabulka 35: Rozdíl mezi výnosy a náklady na jednoho cestujícího v EUR.....	123
Tabulka 36: Provozní náklady v EUR	123
Tabulka 37: Provozní náklady / cestující v EUR.....	124

SEZNAM PŘÍLOH

PI	Cena zpáteční letenky Ostrava – Palma de Mallorca
PII	Nízkonákladový business model
PIII	Vývoj počtu odbavených cestujících 2006 – 2011, Celkové náklady, celkové náklady/cestující, celkové výnosy, celkové výnosy/cestující, rozdíl celkových V a N na cestujícího, provozní náklady, provozní náklady/cestující, % provozních nákladů z celkových nákladů
PIV	Dotazník
PV	Výsledné grafy dotazníků
PVI	Boeing 737 – 700: Technické parametry

PŘÍLOHA P I: CENA ZPÁTEČNÍ LETENKY OSTRAVA – PALMA DE MALLORCA

Tabulka 28: Cena zpáteční letenky Ostrava – Palma de Mallorca

Ostrava → Palma de Mallorca							
Datum	Číslo letu	Odlet	Přilet	Typ tarifu	Výchozí cena	Poplatek	Celkem
1. 9. 2012	QS2056	11:50	14:20	ADT	3349,00	420,00	3769,00
Palma de Mallorca → Ostrava							
Datum	Číslo letu	Odlet	Přilet	Typ tarifu	Výchozí cena	Poplatek	Celkem
8. 9. 2012	QS2056	15:20	17:40	ADT	3324,71	221,65	3546,36
Servisní poplatek							300,00
Celková cena zpáteční letenky							7615,36

(zdroj: SmartWings: Levné letenky do Evropy. [cit. 2012-04-14], vlastní zpracování)



Obrázek 5: Letadlo společnosti SmartWings (zdroj: © 2003-2012 Letiště Ostrava, a.s)

PŘÍLOHA PII: NÍZKONÁKLADOVÝ BUSINESS MODEL

Tabulka 29: Nízkonákladový business model

Nízkonákladoví přepravci	Tradiční přepravci	Výhody pro nízkonákladové dopravce
Moderní letadlová flotila, často s jedním typem letadel	Více typů letadel různého stáří	Nižší náklady na údržbu a vzdělávání zaměstnanců, lepší využití posádky
Jedna třída na palubě	Více tříd na palubě	Snížené náklady na členy posádky, vyšší hustota sedadel
Služby point-to-point	Hub-and- spoke	Jednoduchost - žádné tranfery
Omezené nebo žádné poskytované služby	Extra služby jsou v ceně letenky	Snížené náklady na služby na palubě
Další vybírané poplatky	Vše v ceně letenky	Transparentnost nákladů a cen a další příjmy
Přímý prodej letenek, internet	Přímý prodej letenek, internet, rezervace přes travel agenty	Přímé jednání se zákazníkem, snížené náklady na prodej letenek
Silnější řízení stupně vytížení	Slabší řízení stupně vytížení	Lepší využívání letky, vyšší doplňkové příjmy
Užívání sekundárních letišť	Užívání primárních letišť	Nižší letištní poplatky, menší zácpy ve vzduchu i na zemi
Jednoduchá pozemní zařízení	Složitější pozemní zařízení	Žádné požadavky na náklady za extra zařízení na terminálech
Krátká doba obratu	Delší doba obratu	Vyšší využitelnost letadla
Vysoce stimulovaná pracovní síla (variabilní složka mzdy)	Menší stimulace pracovní síly (fixní složka mzdy)	Vyšší produktivita zaměstnanců

(zdroj: ELFAA, 2004)

PŘÍLOHA PIII: Vývoj počtu odbavených cestujících 2006 – 2011, Celkové náklady, celkové náklady/cestující, celkové výnosy, celkové výnosy/cestující, rozdíl celkových V a N na cestujícího, provozní náklady, provozní náklady/cestující, % provozních nákladů z celkových nákladů

Tabulka 30: Vývoj počtu odbavených cestujících 2006 - 2011

Druh přepravy	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vnitrostátní pravidelná	94 535	89 927	89 988	71 792	61 432	
Vnitrostátní nepravidelná	1 949	2 785	2 259	4 967	1 844	
Mezinárodní pravidelná	14 216	21 610	23 699	16 309	17 786	
Mezinárodní nepravidelná	162 094	187 746	199 113	179 005	165 003	
Tranzitní cestující	27 942	30 198	38 678	35 057	33 908	
Celkem	300 736	332 266	353 737	307 130	279 973	273 563

(zdroj: Výroční zprávy letiště Ostrava)

Tabulka 31: Celkové náklady v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	8685000	9123960	10311280	9562160	8620760
Brno	5627000	7771840	6334400	8553320	8167960
Bratislava	29958258	30482199	37115067	36001166	38037673

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

Tabulka 32: Celkové náklady / cestující v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	28,88	27,46	29,15	31,13	30,79
Brno	16,13	18,71	15,25	16,90	20,60
Bratislava	15,46	15,06	17,44	21,05	22,84

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

Tabulka 33: Celkový výnos v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	8941200	9162720	9676160	9327000	8675200
Brno	5943280	7984200	8230120	10621080	10187400
Bratislava	30624990	31238625	38273631	32746028	32010745

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

Tabulka 34: Celkové výnosy / cestující v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	29,73	27,57	27,35	30,38	30,99
Brno	17,03	19,23	16,26	24,09	25,69
Bratislava	15,81	15,43	17,98	19,15	19,22

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

Tabulka 35: Rozdíl mezi výnosy a náklady na jednoho cestujícího v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	0,85	0,11	-1,8	-0,77	0,20
Brno	0,9	0,52	1,01	7,19	5,09
Bratislava	0,35	0,37	0,54	-1,9	-3,62

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

Tabulka 36: Provozní náklady v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	8550920	9069360	10162760	9378000	8467000
Brno	5541480	7697040	6043600	8469280	7881960
Bratislava	29142597	29663733	36075468	35541505	37431783

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

Tabulka 37: Provozní náklady / cestující v EUR

Letiště	2006	2007	2008	2009	2010
Ostrava	28,43	27,30	28,73	30,55	30,24
Brno	15,88	18,53	14,55	16,73	19,87
Bratislava	15,04	14,65	16,95	20,78	22,47

(zdroj: účetní výkazy letišť, vlastní výpočty)

PŘÍLOHA PIV:DOTAZNÍK

1. Cestujete do zahraničí

Ano Ne

V případě, že na tuto otázku odpovíte ne, pokračujte prosím otázkou č. 13

2. Kolikrát během roku průměrně cestujete do zahraničí?

1 – 2 x ročně 3 – 6 x ročně
 častěji

3. Ve kterém ročním období nejčastěji cestujete do zahraničí?

jaro léto
 podzim zima
 nelze říci

4. Jaký je nejčastější účel vaší cesty?

dovolená s CK/CA pracovní cesta
 soukromá cesta (poznávání, rekreace, návštěva příbuzných, sport, nákupy atd.)
 jiný

5. Uveďte prosím nejčastěji navštěvované destinace.

1.
2.
3.

6. Jaká je průměrná délka Vašeho pobytu v zahraničí?

pouze 1 denní pobyt 2 – 3 dny
 týden více než 2 týdny
 2 týdny

7. Jaký druh dopravy obvykle využíváte k cestě do cílové destinace?

osobní automobil autobus
 vlak letadlo
 loď

V případě, že k cestám do zahraničí nevyžíváte leteckou dopravu, pokračujte prosím otázkou č. 13

8. Ze kterého letiště nejčastěji létáte? (lze více)

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Praha | <input type="checkbox"/> Ostrva |
| <input type="checkbox"/> Brno | <input type="checkbox"/> Karlovy Vary |
| <input type="checkbox"/> Pardubice | <input type="checkbox"/> Bratislava |
| <input type="checkbox"/> Katowice | <input type="checkbox"/> Jiné |

9. Se kterou leteckou společností nejčastěji cestujete?

10. Jste spokojen (a) s nabídkou pravidelných leteckých linek z letiště Leoše Janáčka v Ostravě?

- | | |
|--|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ano | <input type="checkbox"/> Ne |
| <input type="checkbox"/> Nevím / Nezajímám se o to | |

11. Uveďte prosím, jakou novou pravidelnou destinaci z letiště Leoše Janáčka byste využil(a).

- 1.
- 2.
- 3.

12. Uveďte prosím, s jakou leteckou společností byste rád(a) létal(a) z letiště Leoše Janáčka v Ostravě?

- klasický dopravce
- nízkonákladový dopravce
- nevím

13. Jaké je Vaše pohlaví?

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Muž | <input type="checkbox"/> Žena |
|------------------------------|-------------------------------|

14. Jaký je Váš věk?

do 26 let

27 – 35 let

36 - 49 let

50 - 59 let

60 a více let

15. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

základní

středoškolské bez maturity

středoškolské s maturitou

vysokoškolské

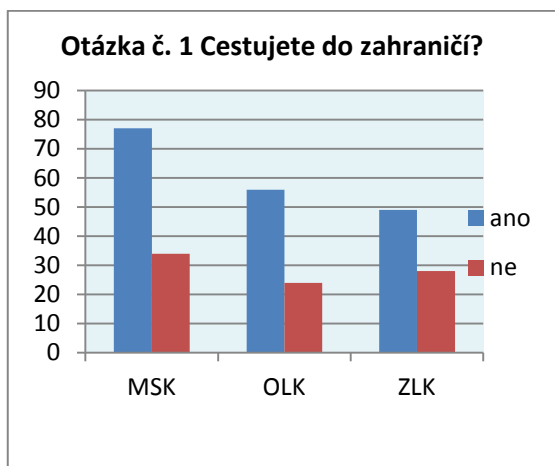
16. Bydliště (kraj)

Moravskoslezský

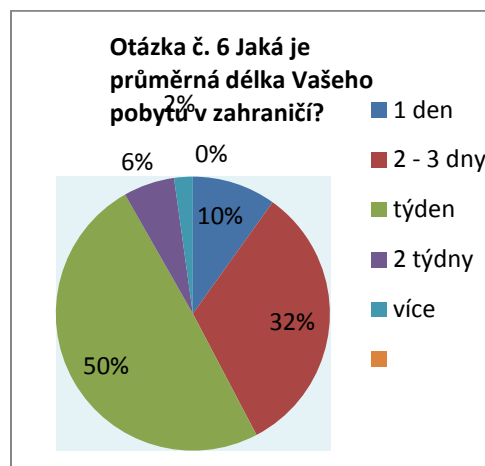
Olomoucký

Zlínský

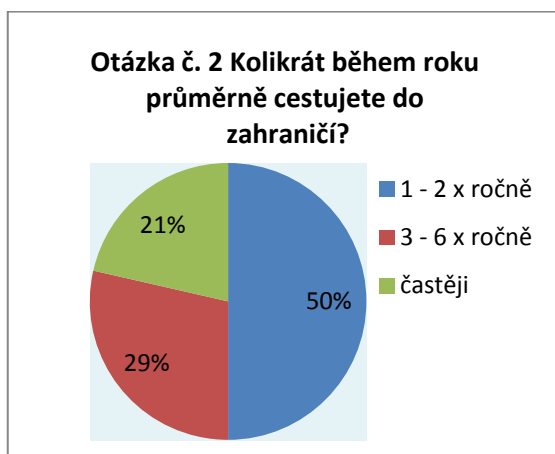
PŘÍLOHA PV: VÝSLEDNÉ GRAFY DOTAZNÍKU



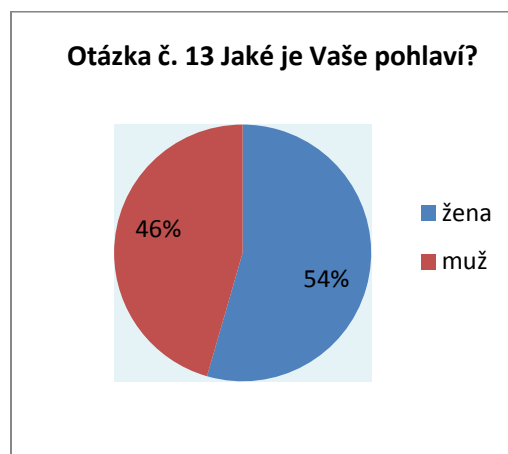
Graf 19: Otázka č. 1 (zdroj: autor)



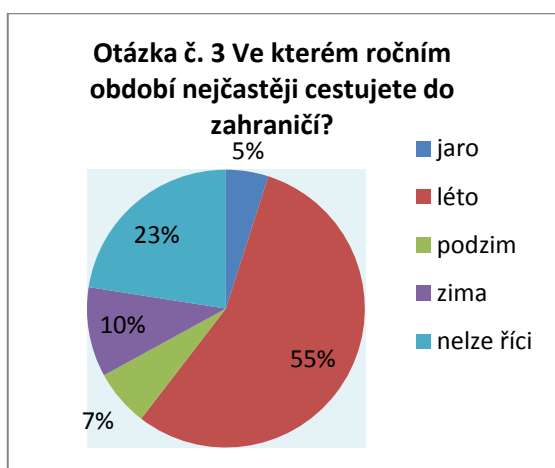
Graf 22: Otázka č. 6 (zdroj: autor)



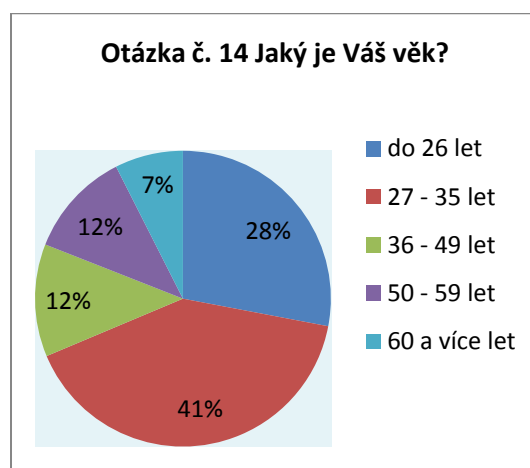
Graf 20: Otázka č. 2 (zdroj: Autor)



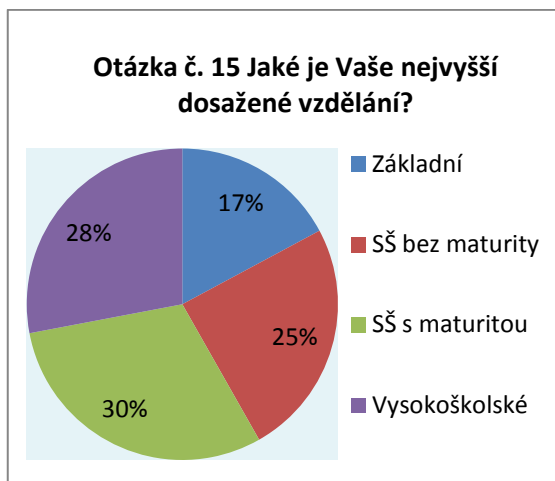
Graf 23: Otázka č. 13 (zdroj: autor)



Graf 21: Otázka č. 3 (zdroj: autor)



Graf 24: Otázka č. 14 (zdroj: autor)



Graf 25: Otázka č. 15 (zdroj: autor)



Graf 26: Otázka č. 16 (zdroj: autor)

PŘÍLOHA PVI: BOEING 737-700 – technické parametry

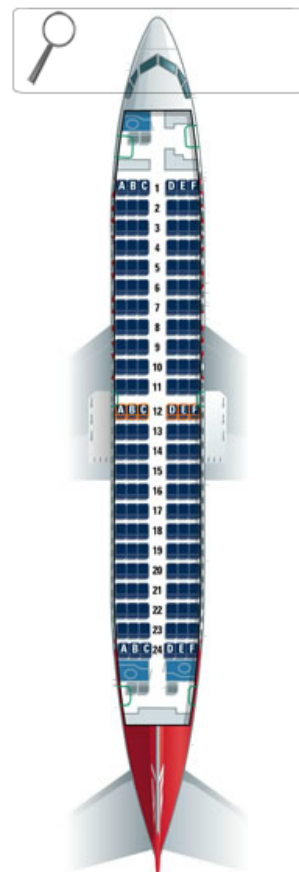
Boeing 737-700

Letadlo na krátké a středně dlouhé tratě Boeing 737 je ve své třídě s ohledem na spotřebu a protihlučnou ochranu typem, který nejvíce šetří životní prostředí. Vybavením s winglety se navíc šetří pohonné hmoty. Tento typ letadla se nechá prostřednictvím nejmodernější počítačové techniky a GPS na bod přesně a velmi ekonomicky pilotovat. Boeing 737-700 (Next-Generation) je u spol. Boeing 737-700 (Next-Generation) je u airberlinu v provozu od roku 2003.

Sedadla:	144
Délka:	33,60 m
Výška:	12,58 m
Rozpětí:	34,30 m
Max. hmotnost při odletu:	68.000 kg
Max. hmotnost při přistání:	58.000 kg
Váha bez zátěže:	38.100 kg
Obsah nádrže (kerosin):	21.320 kg
Spotřeba paliva na 1 hod. letu	2.420 kg/h
Max. dolet:	6.110 km
Vzletová rychlost (se zátěží):	41.000 ft
Pohonné jednotky:	CFM56-7B22
Max. zrychlení při startu:	2 x 22.700 lbs
Vzletová rychlost (se zátěží):	290 km/h
Přistávací rychlost:	250 km/h
Cestovní rychlost:	850 km/h

- Economy
- XL-seats
- Exits/emergency exits
- Lavatories
- Galleys/Service
- Crewseats

Plán sedadel



Obrázek 6: Boeing 737-700 (zdroj: Airberlin.com)