

STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor č. 13

Marketingová studie nových leteckých spojů z letiště Leoše Janáčka s ohledem na specifikaci technických parametrů letadel

Jakub Staněk
Moravskoslezský kraj

Frýdek-Místek 2025



STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA
OBCHODNÍ AKADEMIE
JAZYKOVÁ ŠKOLA
FRÝDEK-MÍSTEK



STŘEDOŠKOLSKÁ ODBORNÁ ČINNOST

Obor č. 13

**Marketingová studie nových leteckých spojů
z letiště Leoše Janáčka s ohledem na specifikaci
technických parametrů letadel**

**Marketing study of new air connections from Leoš
Janáček Airport with regard to the specification of
the technical parameters of the aircraft**

Autoři: Jakub Staněk

Škola: Střední průmyslová škola, Obchodní akademie a Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky, Frýdek-Místek, příspěvková organizace, 28. října 1598, Místek, 738 01 Frýdek-Místek

Kraj: Moravskoslezský kraj

Konzultant: Ing. Tamara Fajkusová, Ing. Miroslava Meyerová

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou práci SOČ vypracoval/a samostatně a použil/a jsem pouze prameny a literaturu uvedené v seznamu bibliografických záznamů.

Prohlašuji, že tištěná verze a elektronická verze soutěžní práce SOČ jsou shodné.

Nemám závažný důvod proti zpřístupňování této práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

V Frýdek-Místek dne 27.2.2025 ...Jakub Staněk.....

Zadání práce

Teoretická část

1. Historie létání z Ostravy
2. Ideální typ letadla s ohledem na kapacitu, naplněnost, udržitelnost životního prostředí a bližší specifikace technických parametrů

Praktická část

1. Zpracování dotazníku s ohledem na potenciál zájmu o nové letecké spoje
2. Vyhodnocení dat a vyčíslení provozních nákladů nových leteckých spojení pro letadlo z Tč1
3. Navržení ceny letenek pro různé úrovně obsazenosti spojů. Vyhodnocení, zda částka odpovídá představě respondentů
4. Sestavení letového řádu z potenciálně ziskových spojení

Poděkování

Chtěl bych poděkovat Ing. Tamaře Fajkusové a Ing. Miroslavě Meyerové za vedení a konzultace práce. Dále bych chtěl poděkovat Letišti Ostrava a.s. a jmenovitě tiskové mluvčí K. Pustějovské, za umožnění umístit dotazník v prostorách letiště a poskytnutí potřebných údajů.

Anotace

Ostravskému letišti dlouhodobě chybí pravidelné letecké linky do zbytku Evropy. Za použití dotazníku se tato práce pokouší zjistit, zda existuje prokazatelný zájem o konkrétní spojení. Dále se zaměřuje na bližší vyhodnocení, určení konkrétních destinací na základě předpokladu profitability, tak aby případná nově vzniklá letecká společnost byla profitabilní, konkurenceschopná a napomohla ostravskému letišti a celému regionu obecně, získat celoroční pravidelná spojení se zbytkem Evropy. Umožnila by pak rozvoji turismu či obchodu.

Klíčová slova

Letiště – Cestování – Průzkum – Evropa - Doprava

Annotation

Ostrava airport has a lack of regular air connections with the rest of Europe. This work is trying to find if any demonstrable demand exists, using a survey to collect data. It further focuses in evaluation of the data and selection of specific destinations based on profit assumptions. So that the newly created airline would be profitable, competitive and would help the airport and the Moravian-Silesian region to gain year-round connections with the rest of Europe. This would possibly enable the development of tourism and trade in the region.

Keywords

Airport – Travelling – Survey – Europe - Transportation

Obsah

1	Úvod.....	4
2	Teoretická část	5
2.1	Historie létání z Ostravy	5
2.1.1	Ranné počátky létání.....	5
2.1.2	Ostrava Hrabůvka	5
2.1.3	Přesun na Mošnov.....	5
2.1.4	Novodobá historie.....	6
2.2	Současnost LLJO	6
2.2.1	Přeprava cestujících	6
2.2.2	Přeprava nákladu.....	9
2.3	Ideální typ letadla.....	10
2.3.1	Rozměry.....	11
2.3.2	Dolet.....	11
2.3.3	Kapacita	11
2.3.4	Rychlost	11
2.3.5	Spotřeba a emise	12
2.3.6	Finální výběr	12
3	Praktická část	14
3.1	Zpracování dotazníku	14
3.1.1	Forma dotazníku	14
3.1.2	Složení dotazníku.....	14
3.2	Sběr dat	16
3.2.1	Období	16
3.2.2	Lokality a způsob.....	16
3.3	Vyhodnocení dat	17
3.3.1	Sjednocení.....	17
3.3.2	Vyhodnocení	17
3.4	Respondenti	17
3.4.1	Věk.....	18
3.4.2	Pohlaví	18
3.4.3	Důvody cestování	19

3.5	Preferovaný způsob dopravy na letiště	20
3.6	Vyčíslení provozních nákladů	21
3.6.1	Kalkulačka	21
3.6.2	Spotřeba paliva	21
3.6.3	Odbavení letadla	21
3.6.4	Odbavení cestujících.....	22
3.6.5	Další poplatky	22
3.6.6	Mzdové náklady.....	22
3.6.7	Letadlo, pojištění, prostory	23
3.6.8	Konečné náklady.....	23
3.7	Sezónnost	23
3.7.1	Sezónní poptávka v letectví	23
3.7.2	Konkrétní data sezónní poptávky	23
3.8	Navržení cen letenek a selekce destinací	24
3.8.1	Cenová politika a služby	24
3.8.2	Finální výběr	24
3.8.3	Neprofitabilní destinace.....	25
3.8.4	Barcelona BCN	26
3.8.5	Paříž CDG.....	27
3.8.6	Athény ATH	28
3.8.7	Milán MXP	29
3.8.8	Helsinky HEL	30
3.8.9	Malta MLA	31
3.8.10	Ceny letenek, navržení a porovnání.....	32
3.9	Sestavení letového řádu – realizační výstup práce	34
3.9.1	Rozdělení	34
3.9.2	Zimní letový řád 1	35
3.9.3	Zimní letový řád 2.....	36
3.9.4	Letní letový řád.....	37
3.9.5	Zhodnocení	37
3.10	Konečná finanční analýza.....	38
3.11	Vizuální identita a jméno	39
3.11.1	Jméno značky a logo.....	39

3.11.2	Slogan	39
3.11.3	Zbarvení letadla	40
4	Závěr	41
	Seznam obrázků	42
	Seznam grafů	43
	Seznam tabulek	44
	Seznam zkratk a symbolů	45
	Použité zdroje	46
	Seznam použitého softwaru	50
	Seznam příloh	51
	Přílohy	52

1 Úvod

Dostupnost leteckých spojení Moravskoslezského kraje se zbytkem Evropy dlouhodobě zaostává například oproti nedalekým Katovicím. Lidé tudíž musí cestovat na vzdálenější letiště jako jsou Katowice, Krakov nebo Vídeň. Tato práce se zabývá zjišťováním, zdali existují letecká spojení, které by bylo ekonomické provozovat přímo z Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Blíže se tato práce zabývá sestavením dotazníku a následným sběrem dat. Závěrem je návrh provozu vlastní lokální letecké společnosti, tak aby bylo možné dosahovat zisku a prohloubit tak spojení regionu se zbytkem Evropy.

2 TEORETICKÁ ČÁST

2.1 Historie létání z Ostravy

Historie létání v místním regionu se pyšní více než sto letou historií.

2.1.1 Ranné počátky létání

Na počátku 20. století v již zaniklé obci Harty, žili regionální průkopníci letectví, bratři Žurovcovi. Ti zde mezi lety 1909–1914 prováděli pokusy. První světová válka překazila pokračování pokusů. Po jejím skončení se bratři vrátili k létání, po krátké době, avšak museli skončit kvůli nedostatku finančních prostředků. [1]

2.1.2 Ostrava Hrabůvka

Letiště v městském obvodu Ostrava Hrabůvka fungovalo mezi lety 1936-1959. Sídly zde různé spolky a aerokluby. Československé aerolinie ČSA odsud obsluhovaly vnitrostátní linky do Prahy, Zlína, Olomouce, Brna, Piešťan a Košic. V roce 1957 zde přistála delegace v čele s tajemníkem Ústředního výboru Komunistické strany Sovětského svazu Nikitou Chruščovem. Do dnešního dne se dochoval jeden hangár, který nyní slouží jako komerční objekt. [2]

2.1.3 Přesun na Mošnov

V roce 1956 byly zahájeny stavební práce na stávajícím letišti. Během těchto prací zanikla obec Harty, která ležela v místech přiblížení na dráhu 22. Po otevření v roce 1959 letiště sloužilo nejen civilním, ale také vojenským účelům. [1]



Obrázek 1: Starý terminál LLJO [1]

Civilní provoz byl zahájen 16.10.1959 letounem TU-104A Československých aerolinií ČSA. Letový provoz zajišťovaný ČSA zahrnoval převážně vnitrostátní dopravu, nechyběly také

nepravidelné mezinárodní lety. Během historie se na LLJO vystřídaly všechny tehdejší typy dopravních letadel ČSA. Během 60. a 70. let zde byl rozšířený provoz aerotaxi. [1]



Obrázek 2: Letadla ČSA (IL62 vlevo, Avia 14 vpravo) [1]

Během fungování LLJO zde měly základnu letecké společnosti jako ČSA, Air Vítkovice / Air Ostrava, CMA Cargo Moravia Airlines, Czech Connect Airlines, Job Air Central Connect Airlines. [3]

2.1.4 Novodobá historie

V roce 1993 došlo k ukončení činnosti vojenské části letiště. K datu 1.7.2004 bylo letiště převedeno z majetku České správy letišť s.p. do vlastnictví MSK. Nyní letiště provozuje společnost Letiště Ostrava a.s.. [1] Stávající název LLJO, tedy Letiště Leoše Janáčka Ostrava získalo 13.12.2006, tentýž den se otevřel stávající terminál pro cestující. 13.4.2015 bylo otevřeno nové železniční napojení až k terminálu. [4]

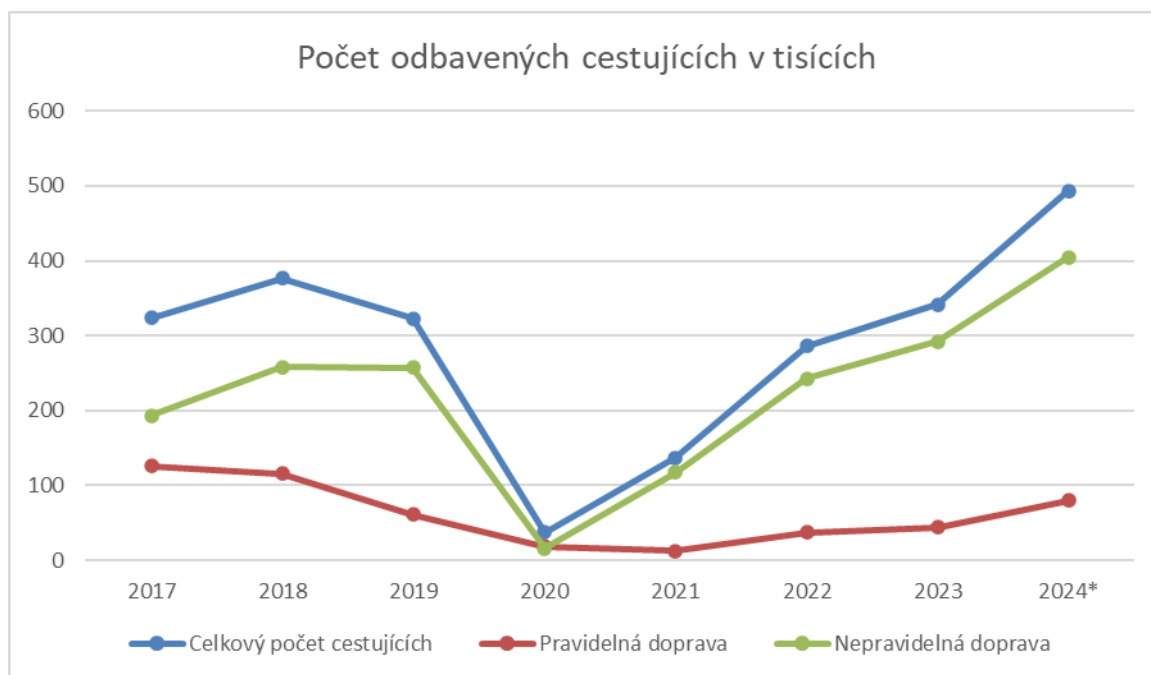
2.2 Současnost LLJO

Letiště se v dnešní době rychle rozvíjí v oblastech přepravy nákladu i cestujících, dále zde sídlí firma na údržbu letadel, lakovna a další menší společnosti.

2.2.1 Přeprava cestujících

K listopadu roku 2024 letiště v letních měsících nabízí na třicet destinací. Počet odbavených cestujících se před pandemií koronaviru pohyboval kolem 300 tisíc cestujících ročně. Během pandemie tato hodnota v roce 2020 spadla na 37 tisíc. Dle tiskové zprávy ze dne 22.10.2024 využilo LLJO od ledna do září 2024 téměř 450 tisíc cestujících, jedná se tedy o rekordní výsledek. Konečný výsledek za rok 2024 pak dosáhl 493 tisíc cestujících. [5]

Graf 1: Přeprava cestujících na LLJO [6]



Mezi pravidelnou dopravu se řadí celoroční linky do Varšavy a Londýna. Linka do Varšavy je dotovaná MSK a provozována 5-6x týdně společností LOT, dlouhodobě ji, avšak trápí nízká obsazenost kolem 40 %. Linka do Londýna je provozována 2-4x týdně společností Ryanair, obsazenost se drží kolem 90 %. [7] Dále pod pravidelnou dopravu spadá sezónní linka do Podgorice, která byla v létě v provozu 1x týdně, linka do Malagy, která byla zahájena letos s frekvencí 2 letů týdně. V příštím roce (2025) se bude do Malagy létat opět 2x týdně, tentokrát ale po dobu celého letního letového řádu. Naprostou novinkou bude linka společnosti Ryanair na španělské letiště Girona, linka bude v provozu ve stejném režimu jako linka do Malagy. [8] Girona byla taktéž zahrnuta do seznamu 100 destinací v průzkumu, protože oznámení této linky proběhlo až po jeho ukončení.

I přes jednoznačný nárůst objemu pravidelné dopravy, se stále nedostala zpět na úroveň před pandemií koronaviru.



Obrázek 3: Letadlo Q400 společnosti LOT před odletem do Varšavy - 2022 - vlastní fotografie

Nepravidelná doprava tvoří většinový podíl odbavených cestujících. V letních měsících jsou v nabídce desítky destinací. Na vrcholu letní sezóny 2024 bylo odbavováno 70 letů týdně spadajících do nepravidelné přepravy. Celkově těchto letů za sezónu 2024 do konce listopadu bylo odbaveno 1347¹. Naprostou novinkou jsou lety pro cestovní kanceláře na Mauricius a Phuket. Během zimní sezóny 2024/2025 by mělo proběhnout 5 rotací na Mauricius a 4 rotace do Phuketu. Lety budou operovány moderními letadly Boeing 787 Dreamliner společnostmi Neos a Norse. [9]

¹ Vlastní záznamy letů.



Obrázek 4: Letadlo ČSA operující nepravidelný let pro společnost Smartwings - 2024 - vlastní fotografie

2.2.2 Přeprava nákladu

Ostravské letiště se začalo silně zaměřovat rovněž na nákladní dopravu. Její nárůst byl také rapidně podpořen pandemií koronaviru, která zapříčinila enormní zájem o transport ochranných pomůcek z Číny do Evropy. Následný pokles byl způsoben sníženým zájmem po ústupu pandemie, který ale opět narůstá. 20.10.2023 letiště otevřelo nový terminál Cargo2 který disponuje kapacitou odbavení 36 tisíc tun nákladu ročně. [10]

V provozu jsou 2 pravidelné linky, obě jsou provozovány ve všední dny. Společnost DHL operuje linku do Lipska a pro společností UPS jsou operovány lety do Kolína nad Rýnem.

Zásadní jsou také nepravidelné lety společnosti My Freightler (MFX), která přes uzbecký Taškent dopravuje náklad z Číny. V opačném směru pak exportuje náklad do Taškentu, Almaty či Ulanbátáru. V průběhu prvních 11 měsíců roku 2024 se letadla MFX ukazovala v průměru 3,8x za týden.

Graf 2: Přeprava nákladu na LLJO [6]



Obrázek 5: Boeing 767 společnosti MEX na LLJO - 2024 - vlastní fotografie

2.3 Ideální typ letadla

Pro naprostou většinu cestujících je jedno letadlo jako druhé. Liší se, ale v mnoha aspektech jako je kapacita, dolet, spotřeba, rozměry nebo rychlost. Tyto aspekty mají silný vliv na provoz jednotlivých leteckých spojení. Cílem této části práce bylo určit typ letadla, který by zajistil co největší efektivitu provozu leteckých spojení z LLJO vybraných respondenty této studie.

2.3.1 Rozměry

LLJO také známé jako OSR/LKMT² disponuje vzletovou a přistávací drahou (dále jen „RWY“) o délce 3511 metrů a šířce 63 metrů [11], jedná se tudíž o druhou nejdelší RWY v Česku. Rozměry LLJO tedy pro rozhodování nehrají roli. V případě malých letišť může hrát rozměr letadla roli, např. délka RWY potřebná k vzletu nebo rozpětí křídel, které může způsobovat potíže při rolování letadla. Většina ze stovky letišť, ze kterých bylo možné ve studii vybírat, disponují přinejmenším standardními rozměry.

2.3.2 Dolet

Seznam destinací byl vytvořen v doletu 1600 km tak, aby všechny možnosti byly v dosahu také pro většinu letadel s menší kapacitou, které disponují kratším doletem. Okruh 1600 km pokrývá většinu Evropy. V již zmíněném okruhu byly vybrány destinace, do kterých v roce 2024 neexistovalo přímé letecké spojení z LLJO, tak aby byly, pokud možno zastoupeny všechny země v daném okruhu. Při výběru konkrétních měst byly upřednostňovány města s větším počtem obyvatel. Ideální typ letadla tudíž musí splňovat dolet 1600 km + bezpečnostní rezervu³.

2.3.3 Kapacita

Kapacita letadla hraje velkou roli v ziskovosti spojení. Příliš velká kapacita způsobuje nižší naplněnost spoje a jeho následnou ztrátovost. Běžná kapacita letadel nízkonákladových společností se pohybuje kolem 156–239 sedadel. Tyto společnosti, avšak primárně provozují spojení mezi populárními destinacemi. Společnosti také dokážou svojí cenovou politikou letadla naplnit, někdy za cenu ztrátové letenky. V případě LLJO je pak vhodným adeptem letadlo s menší sedačkovou kapacitou v rozmezí 50–100 sedadel. Tato kapacita by měla zaručit stálé naplnění letadla i za vyšších cen letenek a tím podpořit ziskovost. Zároveň by pak mohla být nabídnuta větší kvalita služeb oproti nízkonákladovým dopravcům, tím by se létání z LLJO mohlo stát ještě pohodlnějším.

2.3.4 Rychlost

S kapacitou letadla je svázaná také rychlost. Pohon letadel se dělí na dva hlavní typy, motory proudové a turbovrtulové. V kapacitní kategorii 50-100 sedadel a doletu nad 1600 km se nabízí adepti jako Q400 od De Havilland, E175 od Embraer nebo CRJ900 od Mitsubishi. První zmíněný typ je turbovrtulový, další dva pak proudové. Letadla s proudovými motory disponují vyšší cestovní rychlostí. Turbovrtulová letadla jako Q400 disponují rychlostí o něco

² Kódy letišť jako např. OSR, BTS nebo KTW jsou trojmístné kódy IATA. Využívané jsou pro zjednodušení názvu letišť, cestující se s nimi může setkat např. na palubní vstupence nebo štítku na odbaveném zavazadle. Kódy jako LKMT, LKPR nebo EHAM jsou kódy ICAO se kterými se běžní cestující nesetkávají, slouží například k plánování trasy letu a skládají se ze 4 písmen. První 2 písmena označují stát „LK“ tudíž značí Česko a ku příkladu „MT“ pak značí kód konkrétního letiště, v tomto případě LLJO. [27]

³ Bezpečnostní rezerva slouží jako rezerva paliva pro případ mimořádných událostí, jako je odklonění letu na jiné letiště nebo vyčkávání ve vzduchu. [26]

nižší, tento rozdíl, avšak nemá na trasách pod 1600 km podstatný vliv. Rozdíl by neměl být vyšší než 20 minut na jednosměrný let. [12]

Tabulka 1: rychlosti typů letadel

Typ letadla	Cestovní rychlost
E175	797 km/h [13]
CRJ900	829 km/h [14]
Q400	667 km/h [15]

2.3.5 Spotřeba a emise

Spotřeba paliva a tím způsobené emise stejně jako emise hlukové jsou u turbovrtulových letadel nižší než u letadel proudových. Rozdíl se ještě zvětšuje na kratších trasách, protože letadla s proudovými motory musí dosáhnout vyšší cestovní výšky, aby byly efektivní, ta ale na kratších letech tvoří jen malou část letu. [12] Navíc se letadla s nižšími emisemi vyhýbají vysokým hlukovým a emisním poplatkům. Proto v tomto ohledu vyhrávají letadla turbovrtulová.

2.3.6 Finální výběr

Finální výběr dle všech dříve zmíněných kritérií zvolil letadlo Q400 výrobce De Havilland Canada. Letadlo disponuje nižšími emisemi, ideální kapacitou, dostatečným doletem a rozměry, které umožňují obsloužit naprostou většinu evropských letišť. Dále disponuje jednou z nejvyšších cestovních rychlostí v kategorii turbovrtulových letadel.

Tabulka 2: specifikace Q400 [15]

Technické specifikace Q400	
Maximální kapacita	90 sedadel
Běžná kapacita	78 sedadel
Délka	32,8 m
Rozpětí	28,4 m
Cestovní rychlost	667 km/h
Dolet	2040 km
Vzletová vzdálenost	1425 m



Obrázek 6: Q400 – vlastní fotografie

3 PRAKTICKÁ ČÁST

3.1 Zpracování dotazníku

3.1.1 Forma dotazníku

Dotazník jsem se rozhodl zpracovat primárně online formou, a to z důvodu jednoduchosti sběru a zpracování dat. Použit byl software Microsoft Forms, pro možnost jednoduchých úprav a přívětivého prostředí pro respondenty. Dotazník byl složen ze tří částí. V odletové části terminálu letiště měli respondenti také možnost vyplnit papírovou verzi dotazníku, kterou následně stačilo vyfotit a poslat na email.

3.1.2 Složení dotazníku

Část první se skládala ze tří otázek zaměřených na určení, kdo je respondentem. Respondenti tak mohli vybírat ze čtyř věkových kategorií, pohlaví a důvodů, proč cestují. Věkové kategorie byly rozděleny do nejvíce rovnoměrných skupin. Skupiny byly následující: 6–19 let, 20–39 let, 40–59 let, 60 a více let. V první kategorii nebyly zařazeny děti ve věku 0–5 let z důvodu obecného předpokladu, že nedisponují schopností číst. Druhá otázka je zaměřena na výběr pohlaví. Na výběr byly pouze dvě možnosti „žena“ a „muž“ s ohledem na označení v cestovních dokumentech občanů ČR. V otázce třetí respondenti vybírali důvod, z jakého nejčastěji cestují. Na výběr byly tři kategorie „turistické“, „pracovní“ a „jiné“. Do pole „jiné“ mohli respondenti napsat důvod cest svými slovy. Tímto způsobem lze u každé destinace vyhodnotit věkovou skupinu, pohlaví nebo pravděpodobný důvod cesty a tím získat bližší představu o typu cestujícího, jeho nároků a předpokladů.

Část druhá se skládala přímo z výběru destinace a respondenti ji mohli opakovat maximálně třikrát. V první otázce vybírali přímo destinaci, od které se odvíjely další otázky. Destinací bylo na výběr 100 a byly rozmístěny v okruhu 1600 kilometrů od ostravského letiště, tak, aby pokrývaly všechna hlavní města, finanční centra a turistické destinace. Do seznamu nebyly zahrnuty destinace, do kterých v letní sezóně 2024 již existovalo jakékoliv přímé letecké spojení nebo destinace, kterých je možno dosáhnout jiným způsobem dopravy za méně než 3 hodiny. Dále do seznamu nebyla zahrnuta z geopolitických příčin Ukrajina, Kaliningradská oblast a Bělorusko.



Obrázek 7: Mapa destinací na výběr

V otázce druhé respondenti zadávali částku, která by vyhovovala jejich představě o ideální ceně jednosměrné letenky do dané destinace. V kolonce byl nastaven filtr na minimální částku 400 korun českých, dále při vyhodnocení byly z průměru vyjmuty částky přesahující hodnotu 10 000. Průměrná částka pak byla použita při vyhodnocení provozu schopnosti dané destinace. Ve třetí otázce byla možnost označit šest polí, minimálně jedno, maximálně šest. Pole se skládala z měsíců seskupených do po sobě jdoucích dvojic, např. „leden, únor“. Tyto data byly použity pro sestavení letového řádu tak, aby vyhovoval sezónní poptávce. V následující otázce bylo na výběr pět polí od „0 nocí“ až po „7+ nocí“ respondenti zde vybrali jedno pole, které nejvíce vystihovalo jejich předpokládanou dobu pobytu v destinaci. Modus těchto dat byl pak použit pro určení frekvence leteckých spojení do dané destinace tak, aby co nejlépe umožnil žádanou délku pobytu. Následně respondenti vybrali, zdali chtějí přidat další destinaci, v tomto případě se část druhá opakovala, nebo zdali o přidání další destinace zájem nemají. Pak došlo k přesměrování na část třetí.

Část třetí se skládala z jedné otázky, ve které respondenti řadili způsob dopravy na letiště dle vlastních preferencí, na výběr byly tyto možnosti: Auto, Autobus, Taxi, Vlak, Jízdní kolo a Chůze. Tato část na samotné vyhodnocení dat vliv neměla, měla tak pouze informativní charakter.

Průměrná doba vyplnění dotazníku činila 8 minut a 48 sekund. Tento průměr výrazně zvyšuje hodnota jednoho vyplňování, které trvalo déle než 24 hodin. Bez této hodnoty se průměrná doba pohybovala okolo 3 minut.

3.2 Sběr dat

3.2.1 Období

Sběr dat probíhal v rozmezí 24.6.2024 až 7.10.2024. Souběžně s tímto 106denním obdobím probíhala hlavní letní sezóna, během které budovou terminálu ostravského letiště projde většina cestujících.

3.2.2 Lokality a způsob

S dotazníkem se mohli respondenti setkat pasivně v prostorách odletové části terminálu letiště Ostrava a školy POJ F-M. Na dotazník zde odkazoval velký QR kód s vysvětlivkou, o jaký průzkum se jedná. V prostorách letiště byl na stojanech s letáčky také umístěn dotazník v papírové formě. Aktivně se pak mohli respondenti setkat s dotazníkem na sociálních sítích, či fyzicky v různých oblastech Moravskoslezského kraje. Osobní dotazování jsem prováděl osobně formou oslovení a případného předání zmenšené verze QR kódu a popisku na papírové kartičce.



Obrázek 8: Papírová kartička s QR kódem

Osobně jsem oslovil okolo 1500 lidí, z nichž zhruba 600 projevilo zájem o kartičku. Finální počet reálných respondentů získaných tímto způsobem se pohybuje okolo 250 respondentů. Oslovování probíhalo v následujících lokalitách a datumech:

- 28.6. – Třinec, Český Těšín
- 30.6. – letiště Ostrava
- 30.7. – Ostrava
- 4.8. – Ostrava, Opava
- 7.9. – Ostrava

Přesněji pak probíhal v centrech těchto měst a okolí dopravních uzlů, jmenovitě nádraží.

Papírovou formu, která měla identické otázky využili dva respondenti, zbývajících 507 se dostalo na online formu skrze QR kódy.

3.3 Vyhodnocení dat

3.3.1 Sjednocení

Data sesbíraná různými způsoby bylo potřeba sjednotit, data z papírové podoby dotazníku byla přenesena do té digitální a následně byla extrahována do programu Microsoft Excel.

3.3.2 Vyhodnocení

Data druhých a třetích výběrů byla zařazena k prvním výběrům a následně vytřížena abecedně podle destinací. Následně sečteny počty hlasů každé destinace. Pro další použití jsem sestavil tabulku s 20 nejvíce žádanými destinacemi.



Obrázek 9: TOP 20 destinací

Podíl hlasů pro tyto destinace se pohyboval v rozmezí 9,41 % - 1,55 % z celkového počtu hlasů. Celkem těchto TOP 20 destinací získalo 67,4 % hlasů a zbylých 80 destinací pouhých 32,4 %. 19 destinací nedostalo ani jeden hlas. Mapka poukazuje na zájem o další přímořská letoviska, do kterých v roce 2024 nesměřovalo přímé letecké spojení, dále pak také na velké města napříč Evropou. Pro následovné vyčíslení provozních nákladů se výběr zúžil na pouhých 12 destinací, kde každá získala přes 2,5 % hlasů a zároveň 20 absolutních hlasů.

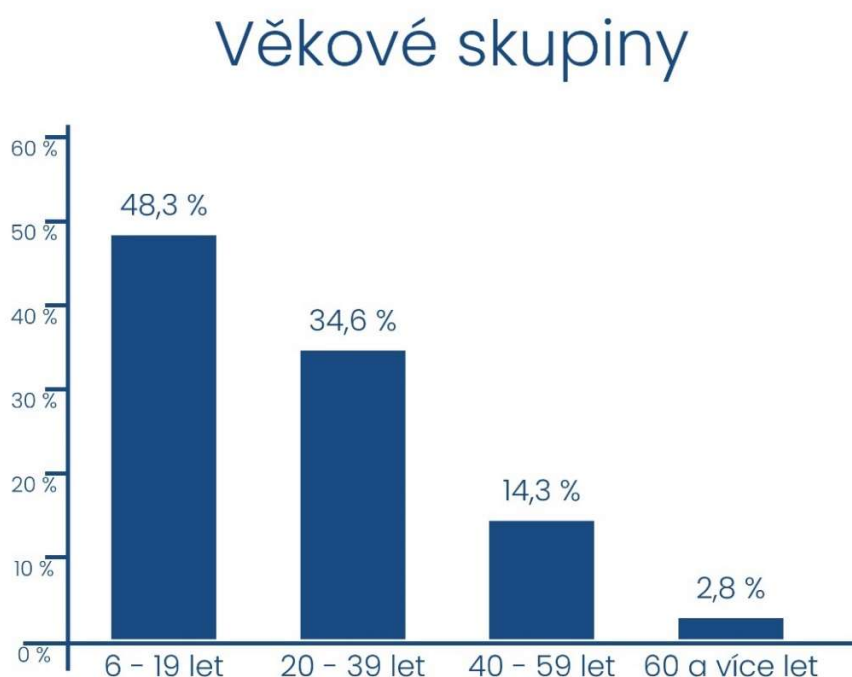
3.4 Respondenti

První sekce dotazníku byla zaměřena na informace o respondentech. Díky tomu lze získat větší představu, na jakou skupinu lidí by měly tyto letecké spoje cílit.

3.4.1 Věk

Velký podíl tvoří mladší skupina populace, a to z několika důvodů. Dotazník byl prováděn online formou s navedením přes QR kód, ač se jedná o jednoduchý a moderní způsob, starší část populace to může odradit. Dotazování v oblastech dopravních uzlů, v okolí nádraží se pohybuje převážně mladší skupina lidí. Větší zájem mladých cestovat, mladí lidé mají větší touhu poznávat svět a tím se jich tento dotazník mohl blíže týkat a zaujmout je. Obecně odhaduji, že větší úspěšnost vyplnění dotazníku po předání QR kódu byla u mladší části populace.

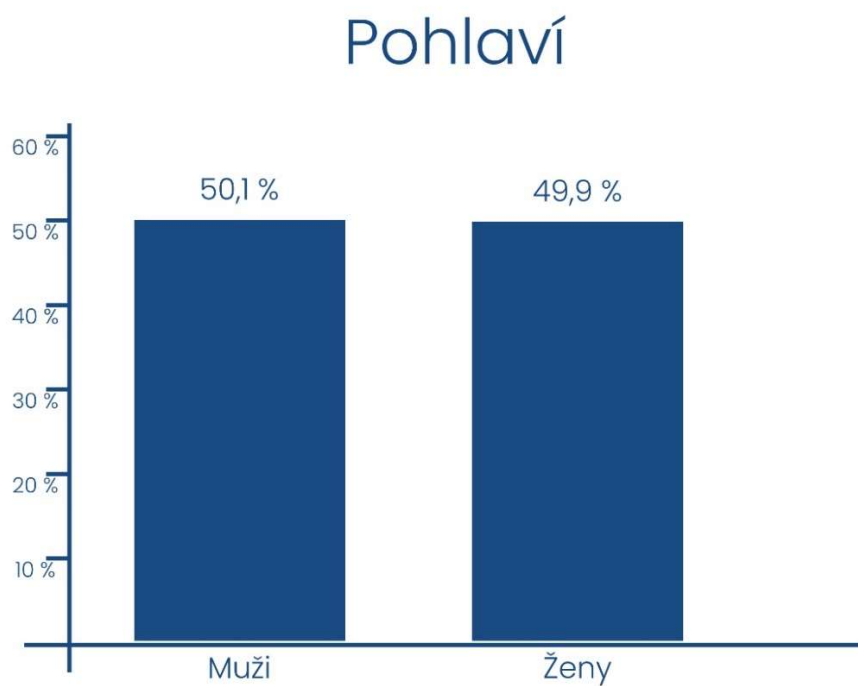
Graf 3: Věkové skupiny



3.4.2 Pohlaví

Při oslovování respondentů jsem se snažil rovnoměrně cílit na všechny věkové skupiny a pohlaví. Vyrovnaný výsledek ukazuje v absolutních číslech 255 mužů a 254 žen, což ukazuje vyrovnaný vzorek respondentů.

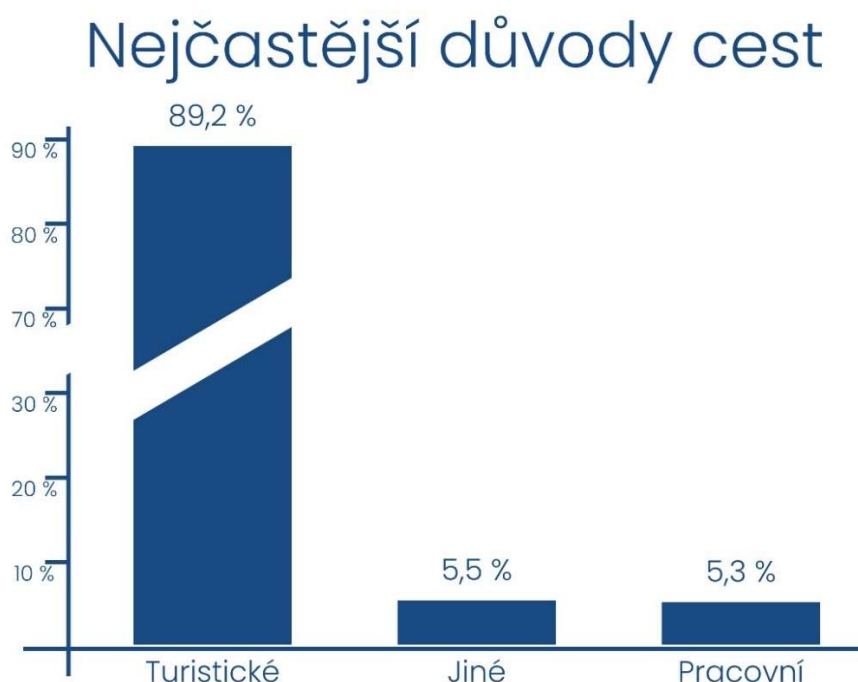
Graf 4: Pohlaví



3.4.3 Důvody cestování

Data jasně potvrzují převahu zájmu o cesty z turistických důvodů. Data, ačkoliv mohou být zkreslena místy, na kterých byl sběr dat prováděn. Respondenti, kteří vybrali možnost „Jiné“ často zmiňovali, že obvykle cestují z obou důvodů, nebo také například důvodů rodinných.

Graf 5: Nejčastější důvody cest



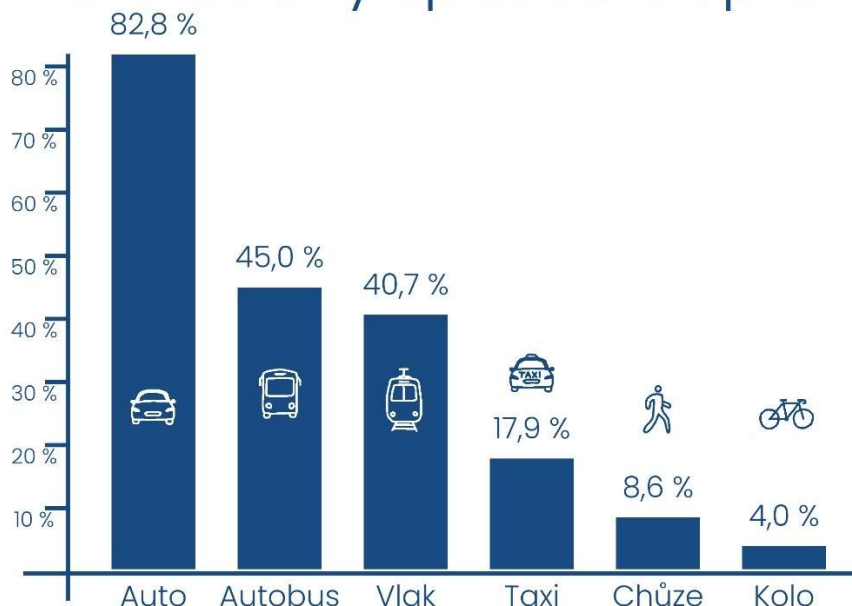
3.5 Preferovaný způsob dopravy na letiště

Poslední část dotazníku se skládá z volby preferovaného způsobu dopravy řazením dle preferencí, od nejvíce po nejméně vyhovující. Data byla vyhodnocena způsobem, kdy za každou první preferenci je udělen 1 bod, každou druhou preferenci 2/3 bodu, každou třetí preferenci 1/3 bodu. Za zbylé preference nejsou uděleny body. Příklad udělení bodů, vlak 67 prvních, 138 druhých, 149 třetích preferencí. Tudiž výpočet: $67 + 138 \times \frac{2}{3} + 149 \times \frac{1}{3} = 207$. Celkový počet bodů vlaku 207 pak tvoří podíl z celkového počtu 509 hlasů, ten činí 40,7 %.

Tyto data by mohla být využita pro zkvalitnění služeb dopravy na LLJO dle preferencí cestujících. Například více vlakových či autobusových spojení, které by umožnily odlehčit vytíženost parkovišť v hlavní letní sezóně. A tím přimět lidi cestovat ekologickými způsoby dopravy.

Graf 6: Preferovaný způsob dopravy na letiště

Preferovaný způsob dopravy



3.6 Vyčíslení provozních nákladů

Vyčíslení provozních nákladů proběhlo u 12 nejpopulárnějších destinací: Barcelona, Paříž, Řím, Amsterdam, Praha, Athény, Milán, Benátky, Helsinky, Edinburgh, Oslo a Malta.

3.6.1 Kalkulačka

Pro vyčíslení nákladů jsem sestavil kalkulačku v programu Microsoft Excel, která zohledňuje provozní náklady letadla typu Q400. Kalkulačka také umí zohlednit různé úrovně obsazenosti letadla.

3.6.2 Spotřeba paliva

Spotřeba paliva je počítána dle manuálu pro efektivní využití paliva vydaného přímo výrobcem Bombardier. A to konkrétně s hodnotami pro „typickou rychlostní operaci“ tyto hodnoty jsou v průměru téměř dvojnásobné oproti hodnotám spotřeby při dodržení doporučených postupů výrobcem. Pro výpočet jsem vybral tyto vyšší hodnoty pro zohlednění možné odchylky. Tyto tabulkové hodnoty pro různé části letu jsou následně vynásobeny délkou trvání a cenou paliva. Náklady na palivo tvoří zhruba 20 % celkových provozních nákladů

3.6.3 Odbavení letadla

Dále kalkulačka započítává poplatek za odbavení letadla o MTOW 31 t, hodnota MTOW je běžně využívaná pro stanovení výše letištních poplatků. Hodnota využita v těchto výpočtech

činní 24.400 Kč, kterou mi pro účely této práce poskytlo LLJO. Hodnota zahrnuje veškeré činnosti zahrnuté v rámci odbavení letadla pax/pax⁴. Tato hodnota je pak využita i pro odbavení na letištích v cílových destinacích z důvodu nemožnosti zkontaktovat zprostředkovatele těchto služeb.

3.6.4 Odbavení cestujících

Poplatek za odletového cestujícího. Tyto poplatky se liší u každého letiště a data byla získána z oficiálních ceníků těchto letišť. Výše poplatku pro TOP 12 nejžádanějších letišť se pohybuje v rozmezí 251–1316 Kč za jednoho cestujícího. Výše poplatku v Ostravě činí 490 Kč. Dále některá letiště využívají ještě sdružené poplatky s tímto hlavním, v Ostravě se jedná například o poplatek CUTE jehož hodnota činí 30 Kč. Slouží pro pokrytí nákladů souvisejících s odbavením cestujících se speciálními zdravotními potřebami a je vybírán za každého odletového cestujícího společně s běžným poplatkem.

3.6.5 Další poplatky

Dále kalkulačka zahrnuje poplatky za využití provozních ploch letiště a poplatky za znečištění. Provozními plochami se rozumí převážně RWY, poplatky za její využití se liší společně se systémy na výpočet poplatku. Běžný systém se zakládá na denní době, MTOW letadla a také EPNdB, což je vnímaný hluk v decibelech při různých částech operace letadla. Data o emisích EPNdB pro letadlo Q400 byly získány z manuálu výrobce pro plánování letišť s ohledem na tento typ letadla. S pomocí těchto dat se dá následně vyčíslit celková hodnota tohoto poplatku.

3.6.6 Mzdové náklady

Mzdové náklady jsou také zahrnuté do výpočtu. Počty zaměstnanců jsou určeny pro ideální provozuschopnost aerolinie i při velkém množství zaměstnanců na dovolených či neschopenkách. Pro stanovení mezd byly použity průměrné mzdy českých Smartwings a polských LOT Polish Airlines.

Tabulka 3: Platy v aerolinii

Pozice	Počet zaměstnanců	Hrubá mzda	Celkem mzdy	Mzdový náklad	Celkem mzdový náklad
Captain	6	163 400 Kč	980 400 Kč	225 492 Kč	1 352 952 Kč
First officer	6	96 800 Kč	580 800 Kč	133 584 Kč	801 504 Kč
Cabin Crew	12	42 000 Kč	504 000 Kč	57 960 Kč	695 520 Kč
Managment	5	135 000 Kč	675 000 Kč	186 300 Kč	931 500 Kč
Other	20	35 000 Kč	700 000 Kč	48 300 Kč	966 000 Kč
Celkem	49	472 200 Kč	3 440 200 Kč	651 636 Kč	4 747 476 Kč

⁴ Pax/pax značí model, při kterém je na odletu i příletu potřeba odbavit cestující, a tudíž i jejich zavazadla.

Celkový mzdový náklad je následně rozpočten na počet letů letadla za měsíc. Jedná se o mzdové náklady během letního letového řádu, v tom zimním by byl snížen počet pilotů na 5 a 5, počet palubních průvodčích na 10 a počet dalších zaměstnanců na 15. Zaměstnanci by v zimních měsících pak nebyli potřeba k provozu. V leteckém průmyslu se jedná o běžnou praxi převážně u charterových dopravců.

3.6.7 Letadlo, pojištění, prostory

Náklady na pronájem letadla jsou počítány s pomocí útržků smlouvy pronájmu stejného typu letadla stejnou formou AMI v Kanadě. AMI neboli Letadlo, Údržba, Pojištění ve své ceně zahrnuje všechny zbývající náklady. Tarifní měsíční částka pro letní letový řád za pronájem činí 1.156.330 Kč. Údržba se počítá podle počtu letových hodin za měsíc. V tomto případě činí 2.318.906 Kč. [16] Náklady na pojištění pak činí 48.140 Kč. [17]

Kanceláře a celkové sídlo firmy v prostorách o výměře 400 m² na prestižní adrese v moderní budově v centru Ostravy by stál 131.534 Kč měsíčně a další měsíční náklady na chod jsou odhadovány na 100.000 Kč měsíčně. [18]

Celková částka z této části je následně rovnoměrně rozpočtená mezi veškeré lety provozované v daném měsíci.

3.6.8 Konečné náklady

Konečné náklady na provoz jednosměrného letu tvoří součet všech výše zmíněných nákladů. Tyto náklady jsou následně vynásobeny 1,1x za účelem zajištění prostoru pro případnou odchylku.

3.7 Sezónnost

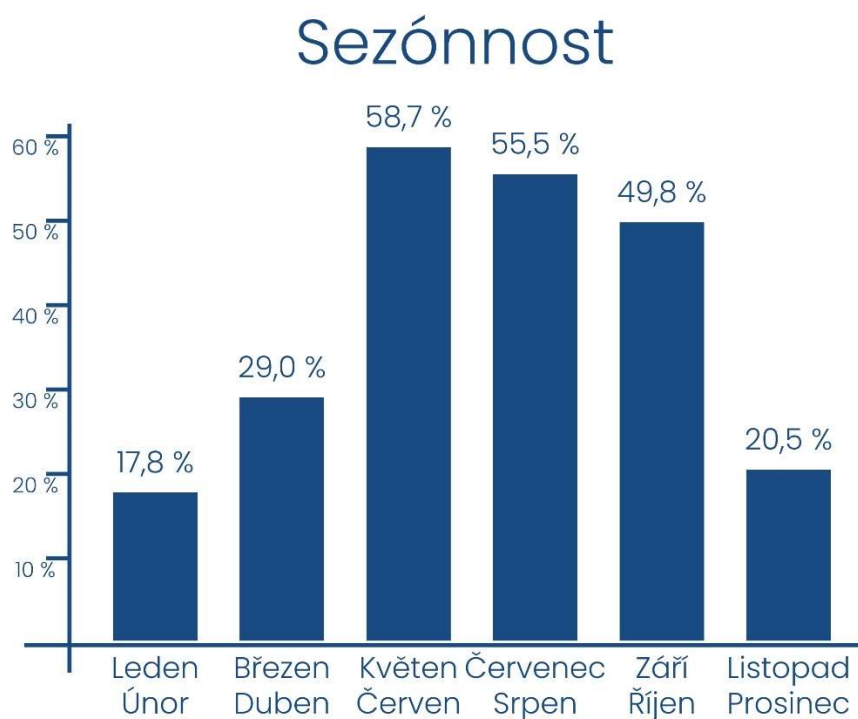
3.7.1 Sezónní poptávka v letectví

Letecká doprava je silně svázaná s ročními obdobími, svátky, a jinými událostmi, které silně ovlivňují poptávku a ceny letenek. Z pravidla platí, že nejdražší letenky jsou v období letních prázdnin a jiných období v okolí státních svátků, kdy se větší část lidí snaží využít volna navíc k cestování. Větší poptávka a častá nemožnost dalšího navýšení spojů pak způsobuje navýšení cen letenek.

3.7.2 Konkrétní data sezónní poptávky

Respondenti mohli zaškrtnout 1 až 6 polí složených ze sdružených měsíců do dvojic. Většina pak zaškrtnula více než jedno pole. Graf znázorňuje procenta respondentů, kteří by chtěli cestovat v určitou část roku. Data jasně ukazují převahu zájmu o cestování v letních měsících. Tento trend může být mírně ovlivněn obdobím sběru dat, který probíhal právě během hlavní letní sezóny.

Graf 7: Sezónnost



3.8 Navržení cen letenek a selekce destinací

Navržení ideálních cen letenek, tak aby byla cena konkurence schopná a zároveň vyhovovala respondentům.

3.8.1 Cenová politika a služby

S ohledem na blízkost konkurenčních letišť, které mnohdy nabízí spoje s těmito destinacemi prostřednictvím nízkonákladových dopravců, je nejjednodušší možností zacílit strategii na kvalitu služeb. Takto silné cenové politice velkých hráčů by neměl lokální dopravce šanci konkurovat. Ceny jsou tak navrženy, aby byly spoje při průměrné 70 % obsazenosti byly vždy ziskové. Dle sezónnosti se ceny dělí do tří kategorií, a to zhruba 95 % ceny nákladů, 105 % ceny nákladů a 125 % ceny nákladů, nikdy ne však více než 170 % ideální ceny dle respondentů. Služby, které jsou v ceně zahrnuty, je letenka a příruční zavazadlo, místenka či větší zavazadla by spadaly pod příplatkovou službu. Místenky by bylo také možno vybrat zadarmo během odbavení ze zbývajících volných míst. Ceny placených místenek by se pohybovaly kolem 400 Kč, dle průzkumu prováděného v Indii si je za místenku ochotna připlatit zhruba polovina cestujících. [19] Tyto příplatkové služby by pak ještě více zvyšovaly ziskovost těchto letů.

3.8.2 Finální výběr

Finální výběr proběhl určením šestice nejziskovějších destinací, které při 70 % obsazenosti mají, pokud možno co nejmenší odchylku oproti představě respondentů.

Tabulka 4: Náklady dle obsazenosti v letním provozu - Příloha 3

	Ideální cena dle respondentů	Náklady při 60% obsazenosti				Náklady při 70% obsazenosti				Náklady při 80% obsazenosti				Náklady při 90% obsazenosti			
		Tam	Odchylka	Zpět	Odchylka	Tam	Odchylka	Zpět	Odchylka	Tam	Odchylka	Zpět	Odchylka	Tam	Odchylka	Zpět	Odchylka
1 BCN Barcelona	2 228,08 Kč	3 670,00 Kč	65%	3 430,00 Kč	54%	3 230,00 Kč	45%	3 010,00 Kč	35%	2 900,00 Kč	30%	2 890,00 Kč	21%	2 540,00 Kč	18%	2 450,00 Kč	10%
2 CDG Paris	1 865,89 Kč	3 670,00 Kč	96%	3 090,00 Kč	66%	3 210,00 Kč	72%	2 690,00 Kč	44%	2 880,00 Kč	54%	2 400,00 Kč	29%	2 630,00 Kč	41%	2 370,00 Kč	15%
3 FCO Rome	1 629,17 Kč	3 370,00 Kč	107%	3 630,00 Kč	123%	2 910,00 Kč	82%	3 130,00 Kč	96%	2 670,00 Kč	64%	2 890,00 Kč	80%	2 440,00 Kč	50%	2 700,00 Kč	66%
4 AMS Amsterdam	2 115,74 Kč	4 700,00 Kč	122%	4 730,00 Kč	124%	4 110,00 Kč	94%	4 270,00 Kč	102%	3 670,00 Kč	73%	3 810,00 Kč	85%	3 330,00 Kč	57%	3 640,00 Kč	72%
5 PRG Praha	1 157,32 Kč	3 600,00 Kč	211%	3 610,00 Kč	212%	3 180,00 Kč	175%	3 210,00 Kč	177%	2 870,00 Kč	148%	2 920,00 Kč	152%	2 620,00 Kč	126%	2 690,00 Kč	132%
6 ATH Athény	2 593,84 Kč	3 520,00 Kč	36%	3 570,00 Kč	38%	3 100,00 Kč	20%	3 160,00 Kč	22%	2 780,00 Kč	7%	2 860,00 Kč	10%	2 540,00 Kč	-2%	2 620,00 Kč	1%
7 MXP Miláno	2 100,00 Kč	3 280,00 Kč	56%	3 220,00 Kč	53%	2 890,00 Kč	58%	2 830,00 Kč	35%	2 600,00 Kč	24%	2 540,00 Kč	21%	2 380,00 Kč	13%	2 320,00 Kč	10%
8 VCE Benátky	1 746,00 Kč	3 280,00 Kč	87%	3 110,00 Kč	78%	2 870,00 Kč	64%	2 720,00 Kč	56%	2 590,00 Kč	48%	2 430,00 Kč	39%	2 360,00 Kč	35%	2 210,00 Kč	27%
9 HEL Helsinky	2 543,96 Kč	3 450,00 Kč	36%	3 270,00 Kč	29%	3 040,00 Kč	19%	2 870,00 Kč	13%	2 730,00 Kč	7%	2 570,00 Kč	1%	2 490,00 Kč	-2%	2 340,00 Kč	-8%
10 EDI Edinburgh	1 686,96 Kč	3 700,00 Kč	119%	3 660,00 Kč	117%	3 250,00 Kč	84%	3 180,00 Kč	82%	2 920,00 Kč	73%	2 930,00 Kč	74%	2 660,00 Kč	58%	2 680,00 Kč	59%
11 OSL Oslo	1 677,32 Kč	3 860,00 Kč	108%	3 380,00 Kč	102%	2 890,00 Kč	86%	2 940,00 Kč	75%	2 670,00 Kč	59%	2 610,00 Kč	56%	2 430,00 Kč	45%	2 350,00 Kč	40%
12 MLA Malta	2 307,50 Kč	3 550,00 Kč	54%	3 460,00 Kč	50%	3 130,00 Kč	36%	3 040,00 Kč	32%	2 810,00 Kč	22%	2 720,00 Kč	18%	2 560,00 Kč	11%	2 480,00 Kč	7%



Obrázek 10: Destinace s předpokladem provozního zisku

3.8.3 Nefitabilní destinace

V první dvanáctce destinací se objevilo šest destinací, u kterých by byl předpokládán provoz ztrátový. Převážně se jedná o kombinaci nízké ideální ceny na straně respondentů a vysokých letištních poplatků v cílové destinaci.

Řím se v průzkumu umístil na třetím místě s 48 absolutními hlasy a 6,19 %. Ideální cena dle respondentů by byla 1.629 Kč za jednosměrnou letenku. Náklady na jednoho cestujícího při 70% obsazenosti, tedy 55 cestujících na 78 sedadel, by se pohybovaly okolo 3.100 Kč. Aby byla linka profitabilní, cena jednosměrné letenky by musela být téměř dvojnásobná oproti představě respondentů.

Amsterdam se umístil na přičce čtvrté s 35 absolutními hlasy a 4,51 %. Ideální cena dle respondentů by byla 2.115 Kč za jednosměrnou letenku. Při 70% obsazenosti by avšak náklady na jednoho cestujícího dosahovaly téměř 4.200 Kč. Amsterdam a jeho letiště Schipol je známé enormními poplatky za odbavení cestujících, ten činí přes 1.300 Kč a tím dělá tuto linku nefitabilní.

Praha se umístila na páté pozici s 34 absolutními hlasy a 4,38 %. Ideální cena jednosměrné letenky dle respondentů by byla 1.157 Kč. Při 70% obsazenosti, avšak náklady na jednoho cestujícího dosahují téměř 3.200 Kč. To je dáno vyššími poplatky na pražském letišti. Dále jsou náklady enormně vysoké z důvodu 15% daně, která platí pro vnitrostátní přepravu. Tímto si možná linka do Prahy získala nejmenší předpoklad profitability. V minulosti toto spojení provozovaly České Aerolinie až 2x denně, z ekonomických důvodů jej v lednu roku 2019 ukončily. Dále se na této trase mezi listopadem 2020 a únorem 2021 objevovaly 5x týdně LOT Polish Airlines, které z důvodu pandemie covidu přerušily přímé letecké spojení Varšavy s Prahou a operovaly s mezipřistáním v Ostravě. Inaugurační let této trasy měl 21 pasažérů (obsazenost 27 %), 6 na trase Varšava-Praha a 15 na trase Ostrava-Praha, *jednalo se, avšak převážně o letecké nadšence včetně mě, kteří měli zájem o inaugurační let*. Úsek Varšava-Ostrava je od roku 2020 dotován MSK. Dalším faktorem jdoucím proti této lince je vlakové spojení, která umožňují cestu do Prahy jen v lehce delším čase, s v budoucnu spuštěnými vysoko rychlostními tratěmi by pak letecká linka neměla žádnou šanci konkurovat.

Benátky se umístily na osmém místě s 25 absolutními hlasy a 3,22 %. Ideální cena jednosměrné letenky dle respondentů by byla 1.746 Kč. Při 70% obsazenosti by se, avšak náklady pohybovaly kolem 2.800 Kč. Jedná se tedy o jednu z méně ztrátových možností.

Edinburgh se s 23 absolutními hlasy a 2,96 % umístil na desátém místě. Ideální cena jednosměrné letenky dle respondentů by byla 1.686 Kč. Náklady při 70% obsazenosti by se pohybovaly kolem 3.200 Kč.

Oslo se umístilo na jedenáctém místě s počtem 22 absolutních hlasů a 2,84 %. Ideální cena letenky byla podobně jako u Edinburghu s ohledem na vzdálenost příliš nízká, konkrétně by si ji respondenti představovali za 1.677 Kč. Náklady na jednoho cestujícího by se při 70% obsazenosti pohybovaly kolem 2.900 Kč.

3.8.4 Barcelona BCN

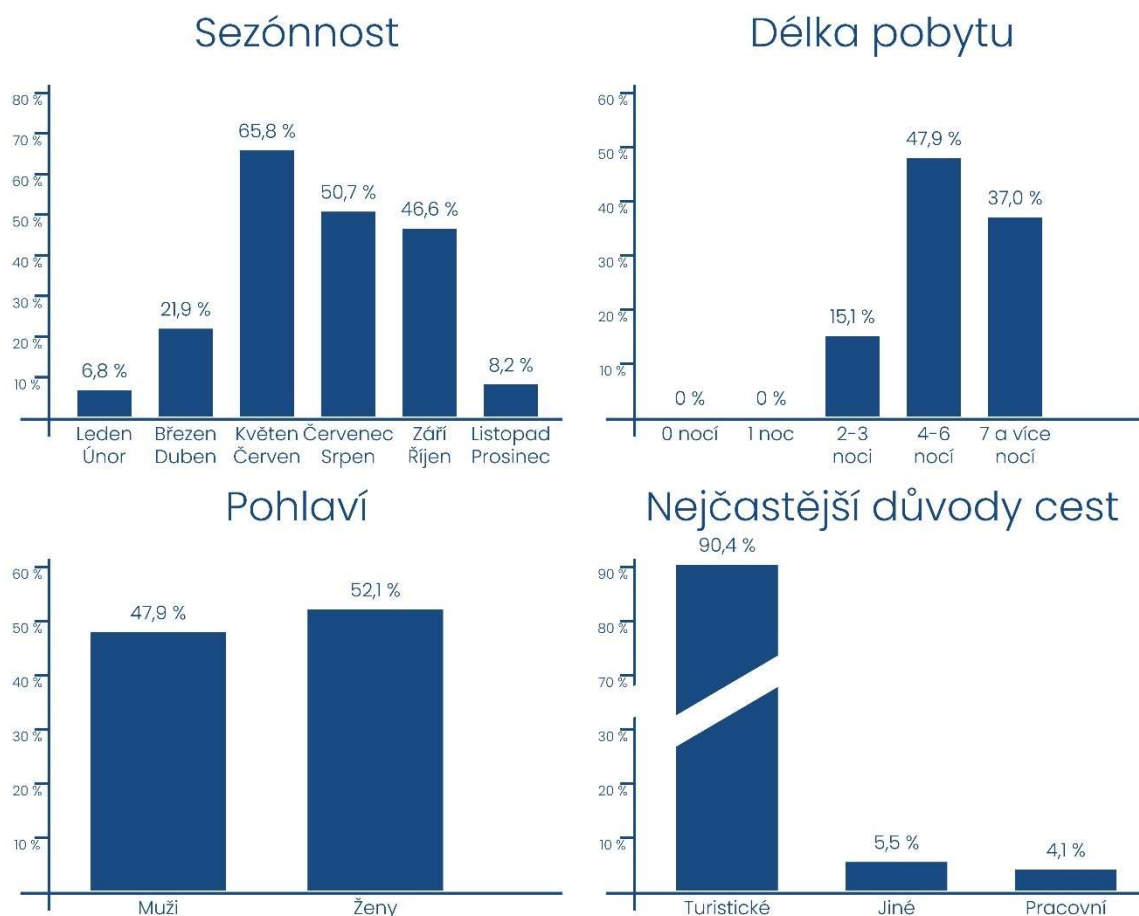
Populární destinace na severovýchodě Španělska. V době provádění studie do této oblasti neexistovalo přímé letecké spojení. V sezóně 2025 bude, avšak v provozu linka společnosti Ryanair do Girony [8], která leží necelých sto kilometrů severně od Barcelony, první let je plánován na 30.3.2025 a poslední na 22.10.2025, linka bude v provozu 2x týdně Boeingy 737 o kapacitě 189-197 sedadel. Další spojení zamíří přímo do Barcelony pro skupinu cestovních kanceláří Der Turistik, let bude operován jednou týdně a celkově se uskuteční 7 turnusů. Provozovat tuto linku budou Smartwings s letadly o kapacitě 149-189 cestujících. [20]

Barcelona se umístila dle zájmu na první příčce s počtem 73 absolutních hlasů, které činí 9,41 % všech hlasů. V průměru by cestující za jednosměrné spojení chtěli zaplatit 2.228 Kč. Náklady by činily 3.120 Kč.

Největší zájem měli cestující o spoje v letní sezóně, což ovlivnilo návrh ceny a letového řádu. Ideální délka pobytu se pohybuje v delších intervalech, což by umožnilo tuto linku provozovat

i s menším počtem letů týdně. Zájem mezi pohlavími je poměrně vyrovnaný. Důvod cesty se shoduje s celkovým průměrem všech dat.

Graf 8: Barcelona BCN



3.8.5 Paříž CDG

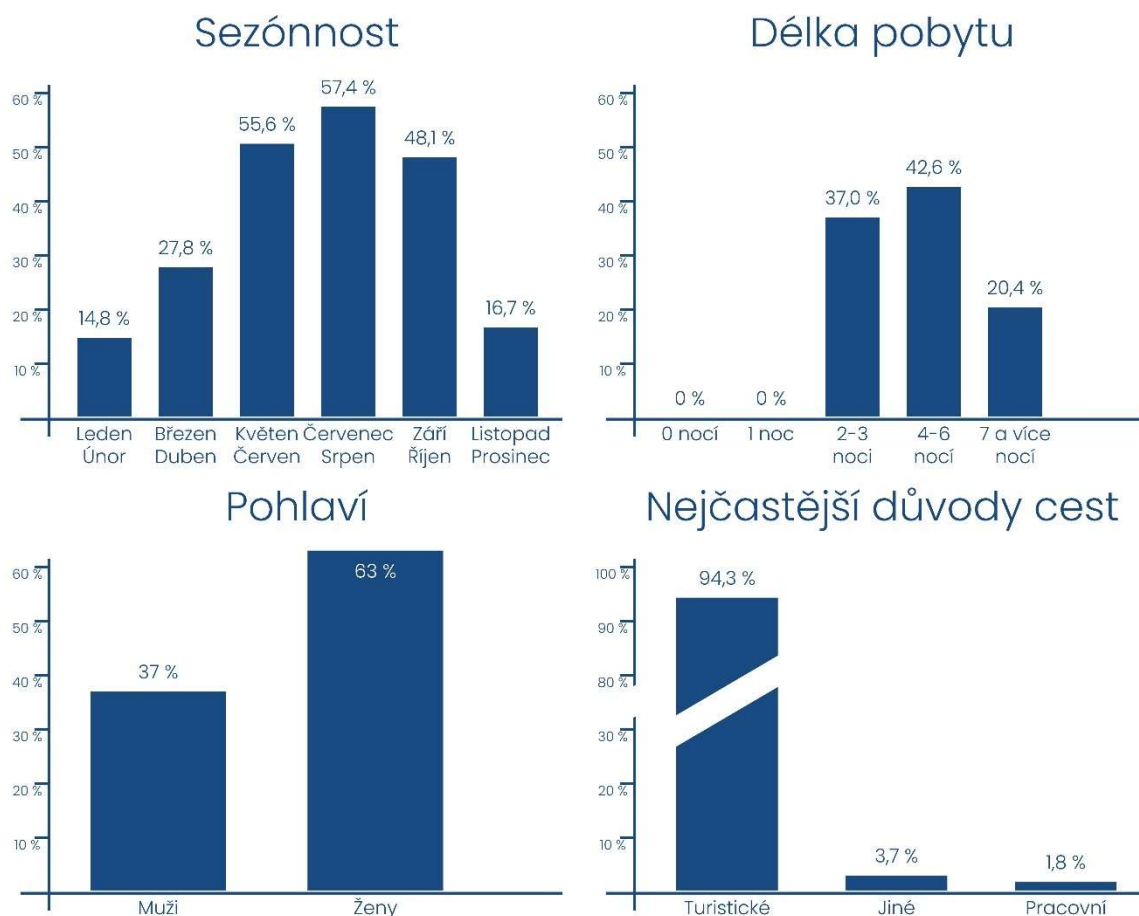
Hlavní město Francie a populární destinace mezi zamilovanými páry. Při finálním výběru konkrétního letiště padla volba na CDG – Charles De Gaulle. Jedná se o největší pařížské letiště, disponuje dobrou konektivitou s centrem Paříže a zároveň nabízí pestrout síť destinací vhodnou pro přestupy. Letiště Orly nebylo vybráno z důvodu vyšších letištních poplatků. Letiště Beauvais a Vatry nebyly vybrány z důvodu příliš velké vzdálenosti mezi těmito letišti a centrem Paříže.

Paříž se umístila v průzkumu na druhé příčce s 6,96 % a 54 absolutními hlasy. V průměru by cestující chtěli za jednosměrnou letenku zaplatit 1,866 Kč (Z tohoto průměru již byla vyjmuta jedna hodnota přesahující částku 10.000 Kč). Náklady by činily 2.950 Kč.

Celoroční poptávka je o něco stabilnější než u Barcelony, avšak je zde stále silně vidět převaha letní sezóny. Lidé mají větší zájem také i o středně dlouhé pobyty, to znamená, že je potřeba tuto linku provozovat alespoň 2x týdně, aby bylo jejich požadavkům možno vyhovět. Data ukazují velkou převahu zájmu něžného pohlaví, tyto údaje by mohly být využity

k marketingovým účelům propagace tohoto spojení. Poměr turistických cest je od průměru nepatrně vyšší.

Graf 9: Paříž CDG



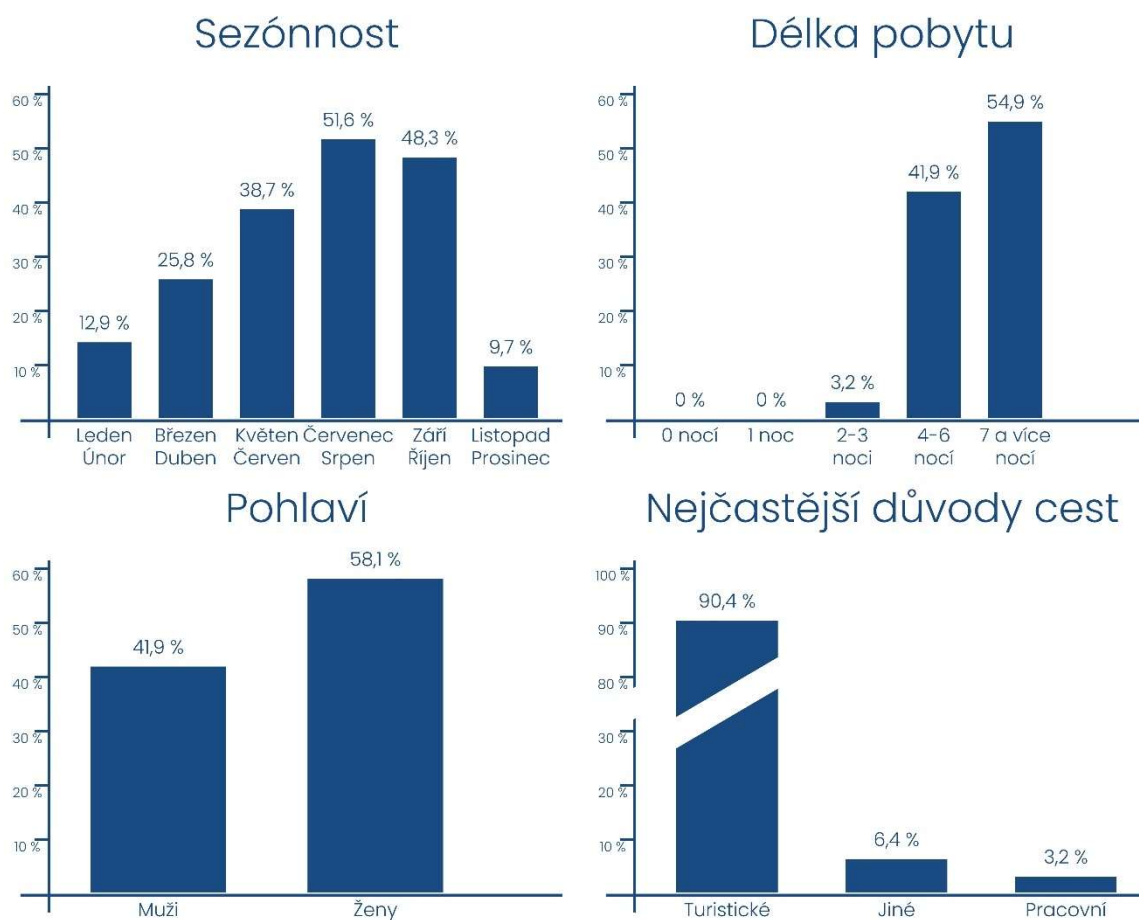
3.8.6 Athény ATH

Hlavní město Řecka známé svou bohatou historií. Jedná se o oblíbenou turistickou destinaci, do které však neexistuje z Ostravy přímé letecké spojení. Řecké destinace z Ostravy jsou dlouhodobě velice populární. V sezóně 2025 se bude létat do osmi ostrovních destinací, pevninská Soluň se po roce 2024 neobnoví.

Athény se v průzkumu umístily na šestém místě s 31 absolutními hlasy a 3,99 %. Cestující by průměrně za jednosměrnou letenku chtěli zaplatit 2.593 Kč. Náklady by činily 3.130 Kč.

Tak jako u ostatních destinací v Řecku, které jsou již provozovány z ostravského letiště, je patrná silná sezónní poptávka, v zimě však Athény stále patří mezi populární destinace díky svému mírně teplejšímu klimatu. Naprosto převládá zájem o delší pobyty, což by umožňovalo tuto linku provozovat v období nízké poptávky dokonce jen jednou týdně. Zájem o Athény převládá u ženského pohlaví. Důvod cest výrazněji nevybočuje z celkového průměru.

Graf 10: Athény ATH



3.8.7 Milán MXP

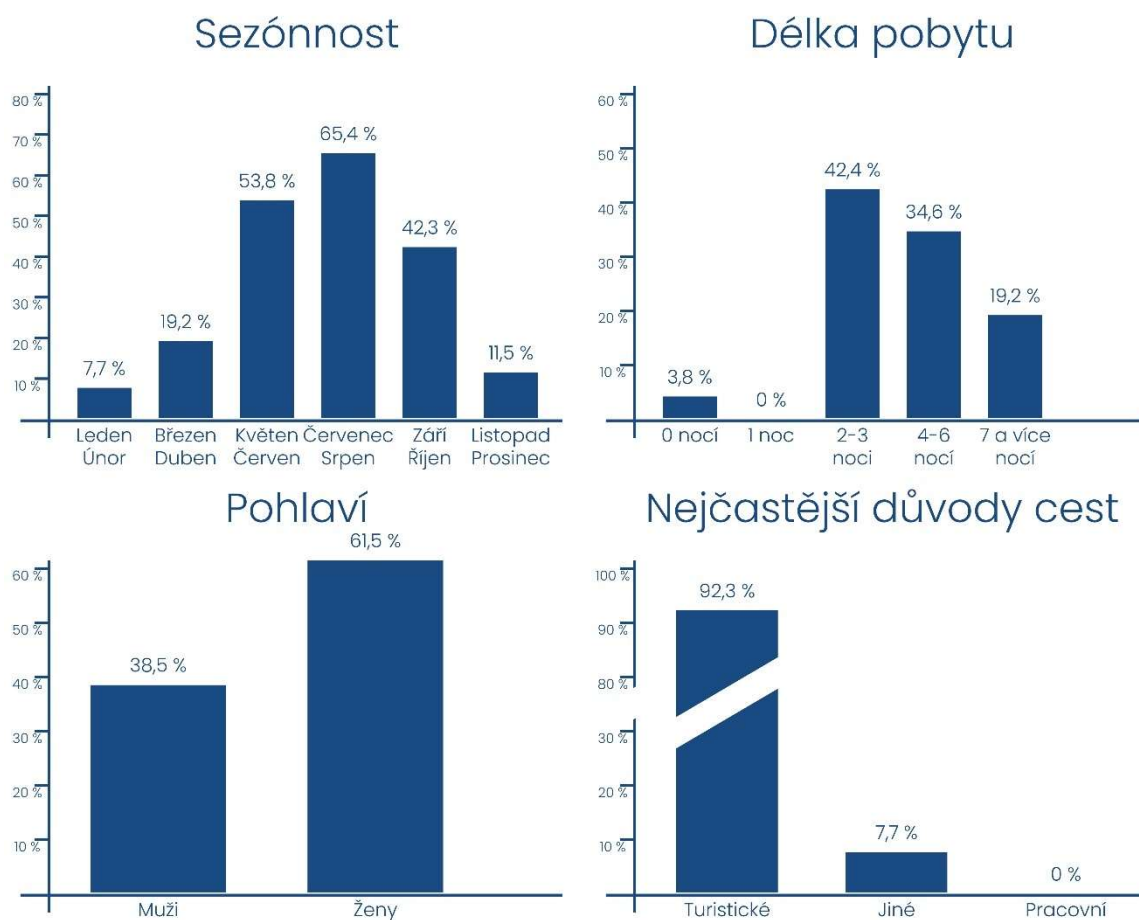
Ostrava disponovala leteckým spojením s tímto regionem mezi 10/2016 a 3/2019, tuto linku, avšak na letiště v Bergamu, provozoval Ryanair a létala s obsazeností 80 %, tedy zhruba 150 cestujícími celoročně 2x týdně. Ryanair se rozhodl tuto linku převést pod nově otevřenou základnu v Katovicích. [21]

Milán je populární destinace například na prodloužené víkendy. Zároveň by spojení s hlavním letištěm Malpensa umožňovalo širokou nabídku přestupů.

Milán se v průzkumu umístil na sedmé příčce s 26 absolutními hlasy a 3,35 %. Ideální cena jednosměrné letenky by dle respondentů byla 2.100 Kč. Náklady by činily 2.860 Kč.

I zde je patrná silná sezónní poptávka. Největší zájem je, avšak o kratší délku pobytu, to vyžaduje, aby byly po celou dobu provozovány alespoň dva lety týdně. Je zde také patrná převaha zájmu něžného pohlaví. Žádný z respondentů se zájmem o Milán necestuje z pracovních důvodů, turistické a jiné odpovídají průměru.

Graf 11: Milán MXP



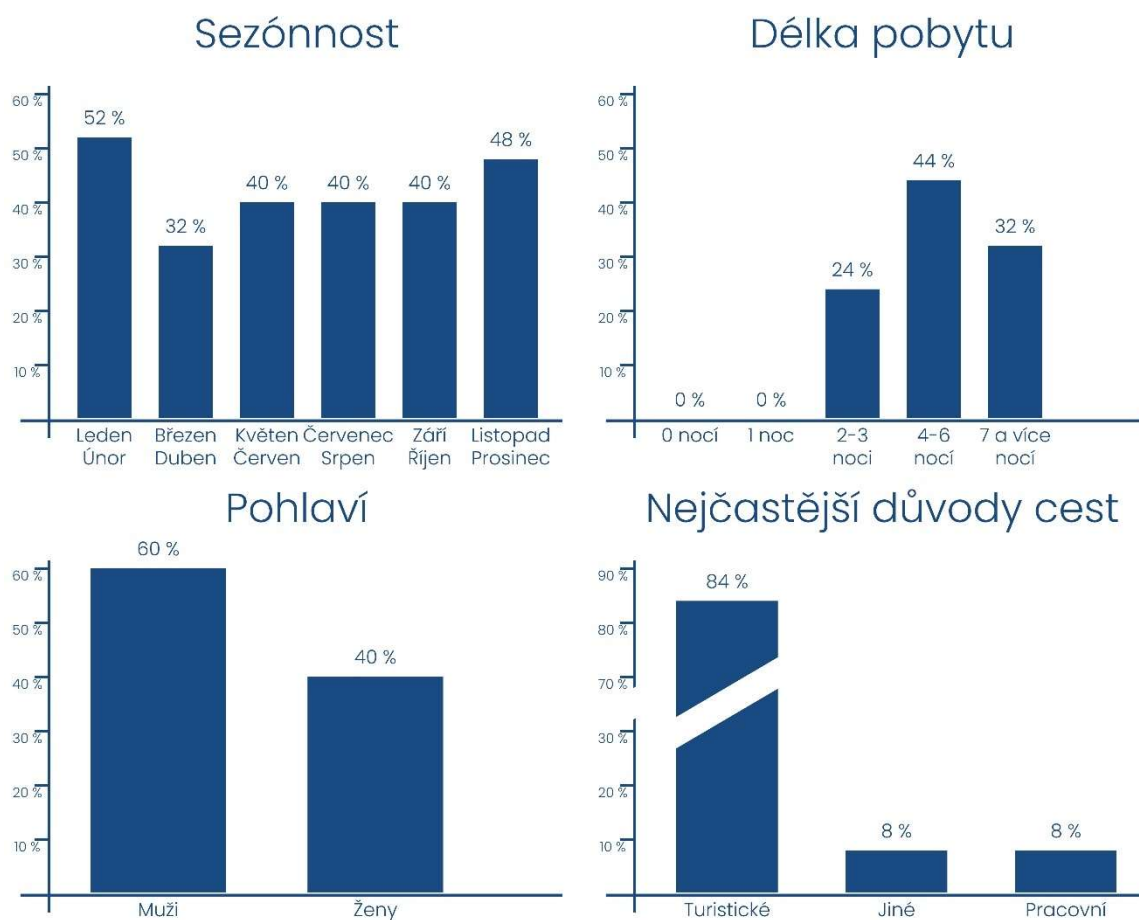
3.8.8 Helsinky HEL

Hlavní město Finska ležící ve Skandinávii. Ostravskému letišti do tohoto regionu dlouhodobě chybí jakékoliv spojení.

Helsinky se v průzkumu umístily na devátém místě s počtem 25 absolutních hlasů a 3,22 %. V průměru by respondenti za jednosměrnou letenku chtěli zaplatit 2.543 Kč. Náklady na provoz by činily 2.955 Kč. Jedná se tedy o destinaci s největší shodou ideální ceny a předpokládaných nákladů na provoz.

Helsinky jsou ideálním příkladem destinace, o kterou je celoročně stálý zájem s mírným vrcholem v zimní sezóně. Délka pobytu nasvědčuje zájmu jak o kratší, tak i delší pobyty, proto by bylo ideální tyto lety provozovat alespoň 2x týdně. V tomto případě výjimečně převažuje zájem u mužů. Lidé pak také méně cestují z turistických důvodů.

Graf 12: Helsinky HEL



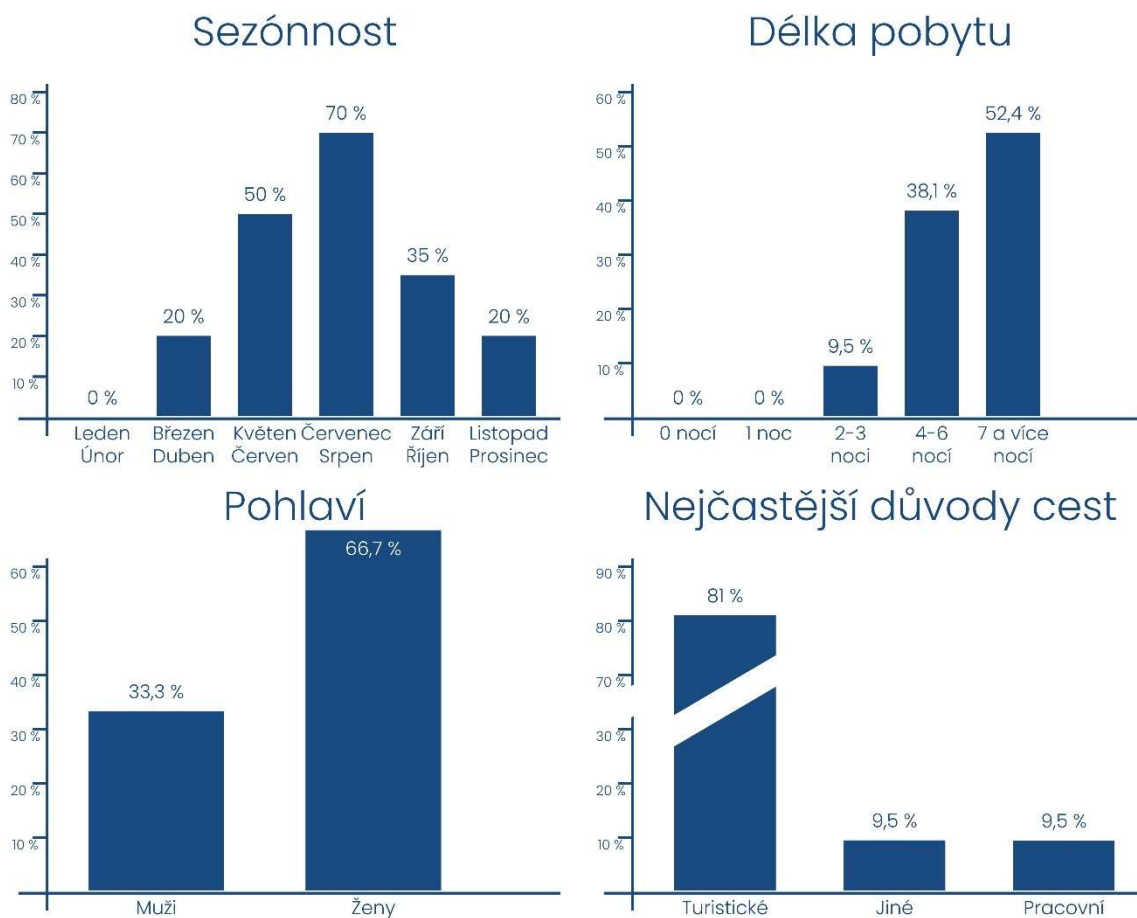
3.8.9 Malta MLA

Populární ostrovní destinace ve středomoří, skládá se ze tří ostrovů, ten stejnojmenný a největší disponuje mezinárodním letištěm.

Malta se v průzkumu umístila na dvanáctém, a tedy i posledním vyhodnoceném místě, s počtem 21 absolutních hlasů, které tvoří 2,70 % hlasů. Ideální cena jednosměrné letenky dle respondentů by měla být 2.307 Kč. Náklady na provoz by činily 3.085 Kč.

Malta disponuje největší sezónní výchylkou oproti ostatním destinacím z finálního výběru. To poukazuje na to, že se tyto lety oplatí provozovat pouze v období mimo leden a únor. Délka pobytu je převážně delší, což by umožnilo tuto linku mimo hlavní sezónu provozovat pouze jednou týdně. Také u Malty se vyskytuje převaha zájmu žen. Podobně jako u Helsinek se zde vyskytuje menší počet cestujících, kteří cestují z turistických důvodů, tento rozdíl je ale stále zanedbatelný.

Graf 13: Malta MLA



3.8.10 Ceny letenek, navržení a porovnání

Existují dvě možnosti nacenění letenek. První je převážně populární u nízkonákladových dopravců. Princip funguje tak, že cena samotné letenky je většinou více či méně ztrátová, dopravce pak docílí zisku prodejem doplňkových služeb, jakou jsou větší zavazadla, místenky, jídlo, doplňky, odbavení na letišti a další. Tato velmi nízká cena umožňuje nalákat velké množství lidí. Většina cestujících si pak ale připlatí za jednu či více z těchto příplatkových služeb, tím se pak průměrná cena prodané letenky vyšplhá přes náklady.

Druhá varianta je od počátku více upřímná a nic neschovává, z pravidla je v ceně větší zavazadlo a někdy i rezervace sedadla. Tímto modelem funguje naprostá většina klasických aerolinií. *Je to také model, pro který jsem se rozhodl v této práci.* Cestující by tak v ceně měli nejenom „persona item“ tedy malou tašku o velikosti kabelky, ale také klasický „carry-on“ tedy příruční zavazadlo o rozměrech 55 x 40 x 23 cm a váze do 8 kg. Za své oblíbené místo by si předem museli připlatit 400 Kč, avšak 24 hodin do odletu při online odbavení, nebo při odbavení na letišti, které by bylo v ceně, by si mohli zadarmo vybrat místo dle přání ze zbývajících míst.

Ceny letenek jsou navrženy tak, aby při zanedbání příplatkových služeb a 70% obsazenosti činilo zhruba 5% ztrátu až 5 % zisku mimo sezónu, dále pak asi 20 % zisku v sezóně. Nikdy

však ceny nejsou vyšší o více než 70 % oproti představě respondentů. Zisk by pak ještě rostl z prodeje místenek a dalších služeb navíc. U místenek je předpoklad, že si je zakoupí zhruba polovina cestujících dle průzkumu prováděného v Indii. [19] V tomto případě by zisk byl o zhruba 5-10 % vyšší.

Tímto se ceny dělí do tří kategorií podle aktuální poptávky, která je odvozena z dat sezónnosti jednotlivých destinací. Tak aby cena reagovala na vyšší zájem.

Tabulka 5: Návrh cen letenek

Návrh cen jednosměrných letenek			
Price proposal for one-way tickets			
Období roku v měsících / Period of the year in months			
	4-10	11-3	4-5
	6-10	5-9	4, 10
	3	11-12	11-2
	3-10		
ATH Athény	2990 Kč	3250 Kč	3990 Kč
BCN Barcelona	2990 Kč	3250 Kč	3790 Kč
HEL Helsinky	2990 Kč	3790 Kč	
MLA Malta	2890 Kč	2990 Kč	3990 Kč
MLA Milán	2690 Kč	2890 Kč	3590 Kč
CDG Paříž	2790 Kč	3190 Kč	

Ceny jsou v mnohých případech stejné či nižší než u standardních dopravců, nebo také těch nízkonákladových po připlacení za služby, které by byly z Ostravy dostupné.

Porovnání cen letenek s alternativními možnostmi konkurence. Ceny letenek k 22.2.2025 s odletem mezi sedmým až třináctým červencem 2025. Pro průměr ceny bylo použito nejbližší letiště s totožnou destinací, v případě že danou trasu operuje více dopravců, byly zohledněny všechny. [8] [22] [23] [24] V tabulce jsou odlety z Ostravy znázorněny jako „AIROVA“ a odlety z jiných letišť jako „Alternativa“ pro XXX bude dosazen kód konkrétního letiště. Jedná se o ceny za jednosměrné letenky v obou směrech.

Tabulka 6: Porovnání cen

Destinace	AIROVA		Alternativa			Rozdíl ceny
	Cena	T.S.K.	Letiště	Cena	T.S.K.	
Barcelona BCN	3 790 Kč	624	KTW	4 337,83 Kč	2270	547,83 Kč
Paříž CDG	3 190 Kč	312	KRK	3 410,21 Kč	2548	220,21 Kč
Athény ATH	3 990 Kč	468	KTW	4 098,73 Kč	2508	108,73 Kč
Milán MXP	3 590 Kč	468	KRK	2 801,82 Kč	4850	- 788,18 Kč
Helsinky HEL	2 990 Kč	468	KRK	3 629,00 Kč	5086	639,00 Kč
Malta MLA	3 990 Kč	312	KTW	3 722,91 Kč	2962	- 267,10 Kč

Ceny jsou výhodnější při odletu z Ostravy u čtyř ze šesti destinací a celkově se pohybují kolem stejné hranice. Výhodu mají pak odlety z Ostravy právě v krátkém času dojezdu na letiště a pohodlností které malé regionální letiště nabízí. Pohodlnost spočívá v převážně kratším čase potřebném k průchodu letištěm od vstupu až do letadla. Týdenní sedačková kapacita je pak zhruba 9-27 % oproti kapacitě alternativního letiště. Tato menší kapacita podporuje jednodušší naplnění těchto spojů.

3.9 Sestavení letového řádu – realizační výstup práce

Pro sestavení vhodného letového řádu je potřeba znát téměř všechny údaje zmíněné v přechozích bodech. Nejpodstatnější je pak celková poptávka, dále pak délka pobytu, dle které lze poznat minimální týdenní frekvenci letů. Třetím podstatným údajem je sezónnost, podle které může být letový řád upraven tak, aby odpovídal konkrétní poptávce v dané části roku.

3.9.1 Rozdělení

Se všemi poznatky jsem se rozhodl letový řád rozdělit, ne nikoliv do standardního zimního a letního režimu, ale do tří částí. První část leden-únor by pak svou nízkou hustotou umožnila případnou delší údržbu letadla, protože se jedná o dobu, kdy by docházelo k nejmenšímu ušlému zisku. Druhá část by zahrnovala březen, listopad a prosinec, u některých destinací by byl zvýšen počet letů. Část třetí by pokrývala období nejvyšší poptávky, a to konkrétně duben-říjen.

⁵ KTW – Katowice/ KRK – Krakov/ T.S.K. – Týdenní sedačková kapacita, kolik sedadel je dostupných na dané trase během celého týdne v obou směrech

3.9.3 Zimní letový řád 2

Tabulka 8: Letový řád 2

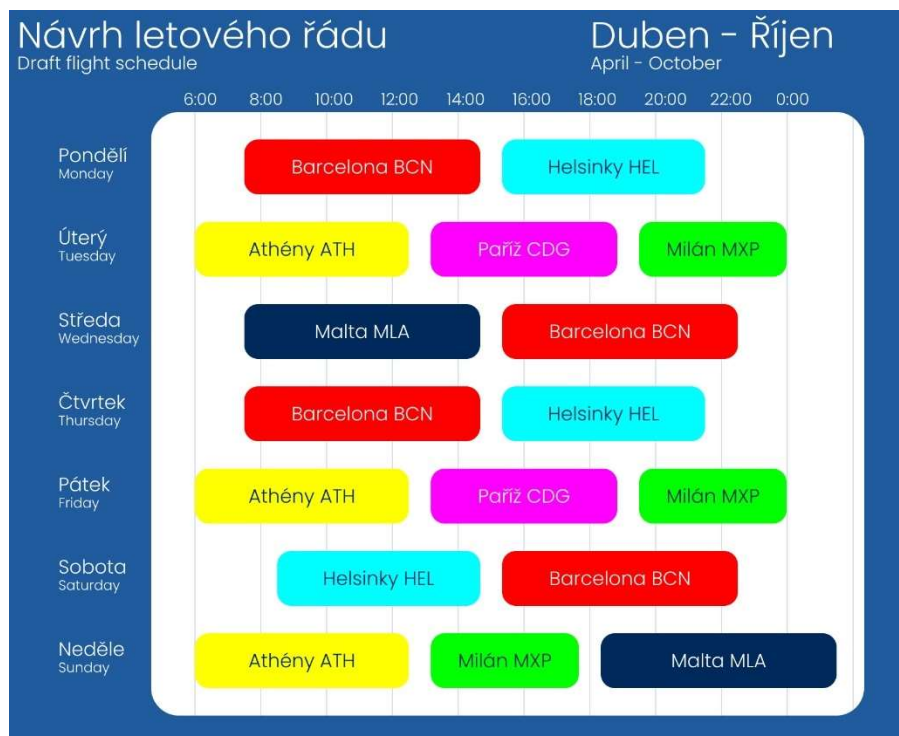


V druhé části letového řádu je již jedno spojení s Maltou, ta není zahrnuta v lednu a únoru z důvodu nulové poptávky.

V tomto režimu by v roce 2025 bylo vypraveno 316 letů, při 70% obsazenosti by přepravily 17.380 cestujících, tedy 5.793 za měsíc.

3.9.4 Letní letový řád

Tabulka 9: Letový řád 3



V třetí části letového řádu jsou zahrnuty všechny destinace v maximálním zahuštění. Oproti zbylé části roku jsou pak často změněny časy odletů tak, aby bylo možno operovat až 34 letů týdně. S výjimkou noci z neděle na pondělí letadlo dle letového řádu přistane vždy do půlnoci a první ranní let odlétá mezi 6:00 až 8:30 ráno. Lety odlétají, pokud možno co nejvíce ve stále stejný čas. Jediný let, který má plánované přistání po půlnoci, je nedělní let z Malty. Odlet je plánován na 22:15 a přilet do Ostravy na 1:30 následujícího dne. Tento způsob maximalizace využití letadla je v Ostravě běžný u letních charterů ze středozemního moře.

V tomto režimu by bylo v roce 2025 obslouženo 1.040 letů, při 70% obsazenosti by přepravily 57.200 cestujících, tedy 8.171 měsíčně.

3.9.5 Zhodnocení

Za celý rok by tak bylo při 70% obsazenosti možno odbavit až 84.590 cestujících, což by zhruba zdvojnásobilo počet cestujících pravidelné přepravy, celkový počet cestujících by se tak zvedl asi o 17 %. Je také nutno podotknout, že průměrná obsazenost 70 %, se kterou tato práce nakládá, je podprůměrná, například české Smartwings v roce 2024 disponovaly průměrnou obsazeností 86 %. [25] V takovém případě by pak tyto spoje z a do Ostravy využilo 103 tisíc cestujících. Celková roční sedačková kapacita těchto spojení by pak činila 119.964 sedadel.

3.10 Konečná finanční analýza

Pro konečnou analýzu jsem pracoval s průměrnou obsazeností 70 %. S tabulkovými cenami letenek a předpokladem, že si každý druhý cestující zakoupí místenku, která by stála 400 Kč. Další příplatkové služby byly zanedbány, mohly by pak tvořit ještě vyšší zisk.

Tabulka 10: Finanční analýza 1

	Ceny letenek	Místenky	Náklady	Zisk z letenky	Počet letů	Cestující	Nezdaněný zisk
Barcelona	2 990 Kč	200 Kč	3 390 Kč	- 200 Kč	92	55	- 1 012 000 Kč
	3 250 Kč	200 Kč	3 120 Kč	330 Kč	70	55	1 270 500 Kč
	3 790 Kč	200 Kč	3 120 Kč	870 Kč	174	55	8 325 900 Kč
Paříž	2 790 Kč	200 Kč	3 230 Kč	- 240 Kč	84	55	- 1 108 800 Kč
	3 190 Kč	200 Kč	2 950 Kč	440 Kč	124	55	3 000 800 Kč
Athény	2 990 Kč	200 Kč	3 405 Kč	- 215 Kč	86	55	- 1 016 950 Kč
	3 250 Kč	200 Kč	3 130 Kč	320 Kč	52	55	915 200 Kč
	3 990 Kč	200 Kč	3 130 Kč	1 060 Kč	132	55	7 695 600 Kč
Milán	2 690 Kč	200 Kč	3 140 Kč	- 250 Kč	86	55	- 1 182 500 Kč
	2 890 Kč	200 Kč	2 860 Kč	230 Kč	52	55	657 800 Kč
	3 590 Kč	200 Kč	2 860 Kč	930 Kč	132	55	6 751 800 Kč
Helsinky	2 990 Kč	200 Kč	2 955 Kč	235 Kč	210	55	2 714 250 Kč
	3 790 Kč	200 Kč	3 225 Kč	765 Kč	102	55	4 291 650 Kč
Malta	2 890 Kč	200 Kč	3 355 Kč	- 265 Kč	8	55	- 116 600 Kč
	2 990 Kč	200 Kč	3 085 Kč	105 Kč	16	55	92 400 Kč
	3 990 Kč	200 Kč	3 085 Kč	1 105 Kč	122	55	7 414 550 Kč

Na první pohled ztrátová období se vyskytují mimo hlavní sezónu, ztrátovost je minimální natolik, že samotné zohlednění prodeje příplatkových služeb jako například odbavených zavazadel nebo občerstvení na palubě by dokázalo tyto spoje dostat do zisku. Provozování těchto případně mírně ztrátových spojení by pak bylo finančně výhodnější než přerušení provozu na období zimy. Zároveň by v zimním období mohly být nabízeny charterové služby, které by umožnily další zdroj příjmů. Jedinou destinací, která po celý rok vykazuje černá čísla, jsou Helsinky, je o ně celoročně stabilní zájem.

Tabulka 11: Finanční analýza 2

*per annum	Tržby	Náklady	Nezdaněný zisk	Podíl zisku v tržbě	Zisk po zdanění
Barcelona	67 608 200 Kč	59 023 800 Kč	8 584 400 Kč	12,7%	6 781 676 Kč
Paříž	36 933 600 Kč	35 041 600 Kč	1 892 000 Kč	5,1%	1 494 680 Kč
Athény	55 375 100 Kč	47 781 250 Kč	7 593 850 Kč	13,7%	5 999 142 Kč
Milán	50 022 500 Kč	43 795 400 Kč	6 227 100 Kč	12,4%	4 919 409 Kč
Helsinky	59 228 400 Kč	52 222 500 Kč	7 005 900 Kč	11,8%	5 534 661 Kč
Malta	32 281 700 Kč	24 891 350 Kč	7 390 350 Kč	22,9%	5 838 377 Kč
CELKEM	301 449 500 Kč	262 755 900 Kč	38 693 600 Kč	12,8%	30 567 944 Kč

Největší marží disponuje Malta, zároveň je ale oproti alternativě z Katovic o 267 Kč dražší. V případě, že by se ale tento rozdíl dorovnal snížením ceny, marže by stále činila 17 %. Opačný trend se vyskytuje u Paříže, ta disponuje marží 5 %. V případě, že by byla cena letenky dorovnána zvýšením, marže by činila 9 %.

Celková roční tržba by činila 301,5 milionů korun, provozní náklady by dosahovaly 262,7 milionů. Provozní zisk před zdaněním by byl 38,6 milionů, čistý zisk po zdanění by dosahoval 30,5 milionů Kč.

Celý projekt má pak v případě realizace předpoklad profitability. V regionu by se otevřelo 49 nových pracovních míst, které by pomohly snížit nezaměstnanost v regionu. Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách by se mohl zdvojnásobit, celkový počet by pak vzrostl zhruba o 17 %. Moravskoslezský kraj by získal přímé pravidelné linky do šesti destinací, tím by se tento region zatraktivnil nejen pro turismus, ale také pro možnosti obchodu a podnikání.

3.11 Vizuální identita a jméno

Vizuální identita slouží k prezentování značky. Pokud je výrazná, je větší šance, že si ji cestující zapamatuje, a při plánování další cesty zváží služby konkrétní společnosti

3.11.1 Jméno značky a logo

Značka by působila pouze z ostravského letiště, proto by bylo vhodné název zacílit regionálně. V minulosti zde avšak již existovaly společnosti jako Air Ostrava či Air Vítkovice. V dnešní době je ale mezi lidmi zažitý zkrácený název pro Ostravu „Ova“, jedná se o jednoduché, krátké a snadno zapamatovatelné slovo. Pro dokončení názvu by bylo použito slovo „Air“ které v překladu z angličtiny znamená vzduch, ve svém názvu ho využívá velká škála leteckých společností. Název by pak byl „AIROVA“, tudíž by byl osově souměrný na svém počátku a konci stojícími písmeny A.

Pro návrh byly použity odstíny barev, které ve svém logu používá krajské město Ostrava. V případě, že by se s využitím této kombinace naskytly problémy, mohly by se barvy pozměnit.



Obrázek 11: Návrh loga společnosti AIROVA

3.11.2 Slogan

Značku by také bylo možno využít k rozšíření snahy kraje rozšířit turismus v regionu za pomoci hesla „VISIT NORTH MORAVIA“. Tento slogan již nesou dvě letadla typu Embraer E195

polských LOT Polish Airlines, v rámci smlouvy o provozování dotované linky Ostrava – Varšava do března roku 2026.

VISIT NORTH MORAVIA

Obrázek 12: VISIT NORTH MORAVIA

3.11.3 Zbarvení letadla

Pro zbarvení letadla by bylo využito logo, které by bylo na přední části trupu vedle nástupních dveří. Slogan by byl umístěn na vnější plochu motorů. Ocasní část letadla by byla zbarvena do tmavě modra s bílými vykřičníky, které se taktéž objevují v logu města Ostrava. Celkově by tak za použití bílé barvy a dvou odstínů modré vznikla jednoduchá, barevně jednotná, avšak výstižná identita.



Obrázek 13: Návrh zbarvení letadla

4 ZÁVĚR

Během sběru dat jsem komunikoval s velkou řadou lidí, setkal jsem se tak s různým spektrem reakcí. Jedna z reakcí byla slečny, která již dotazník vyplnila o pár týdnů dříve, a pak jsme na sebe znovu narazili. Upřímně jsem byl příjemně překvapen množstvím lidí, kteří měli zájem dotazník vyplnit. Díky těmto datům se mi podařilo sestavit model letecké společnosti, která by zajišťovala celoroční spojení kraje se zbytkem Evropy. Zároveň by tímto provozem dokázala vykazovat stabilní zisk. Toto by také pomohlo růstu ostravského letiště.

Ještě před počátkem této práce jsem dlouhodobě věřil, že existují destinace, o které by byl zájem velký natolik, aby jejich provoz dal ekonomický smysl. Samozřejmě jsem byl k této víře také skeptický. Nyní jsem přesvědčen, že jsem našel model, který by v reálném provozu fungoval velmi dobře.

Byl bych rád, kdyby se i za pomoci této práce podařilo tento nebo podobný projekt zrealizovat. Mimo soukromých investorů by šanci na realizaci mohlo mít také Letiště Ostrava a.s., nebo přímo Moravskoslezský kraj, majitel letiště nebo také například město Ostrava.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Starý terminál LLJO [1]	5
Obrázek 2: Letadla ČSA (IL62 vlevo, Avia 14 vpravo) [1]	6
Obrázek 3: Letadlo Q400 společnosti LOT před odletem do Varšavy - 2022 - vlastní fotografie	8
Obrázek 4: Letadlo ČSA operující nepravidelný let pro společnost Smartwings - 2024 - vlastní fotografie.....	9
Obrázek 5: Boeing 767 společnosti MFX na LLJO - 2024 - vlastní fotografie	10
Obrázek 6: Q400 - vlastní fotografie	13
Obrázek 7: Mapa destinací na výběr.....	15
Obrázek 8: Papírová kartička s QR kódem.....	16
Obrázek 9: TOP 20 destinací	17
Obrázek 10: Destinace s předpokladem provozního zisku	25
Obrázek 11: Návrh loga společnosti AIROVA	39
Obrázek 12: VISIT NORTH MORAVIA.....	40
Obrázek 13: Návrh zbarvení letadla	40

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Přeprava cestujících na LLJO [6]	7
Graf 2: Přeprava nákladu na LLJO [6]	10
Graf 3: Věkové skupiny	18
Graf 4: Pohlaví	19
Graf 5: Nejčastější důvody cest	20
Graf 6: Preferovaný způsob dopravy na letiště	21
Graf 7: Sezónnost	24
Graf 8: Barcelona BCN	27
Graf 9: Paříž CDG	28
Graf 10: Athény ATH	29
Graf 11: Milán MXP	30
Graf 12: Helsinky HEL	31
Graf 13: Malta MLA	32

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: rychlosti typů letadel	12
Tabulka 2: specifikace Q400 [15].....	12
Tabulka 3: Platy v aerolinii.....	22
Tabulka 4: Náklady dle obsazenosti v letním provozu - Příloha 3	25
Tabulka 5: Návrh cen letenek	33
Tabulka 6: Porovnání cen	34
Tabulka 7: Letový řád 1	35
Tabulka 8: Letový řád 2	36
Tabulka 9: Letový řád 3	37
Tabulka 10: Finanční analýza 1	38
Tabulka 11: Finanční analýza 2	38

SEZNAM ZKRATEK A SYMBOLŮ

LLJO	Letiště Leoše Janáčka Ostrava
RWY	Vzletová a přistávací dráha
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
MSK	Moravskoslezský kraj
MFX	My Freighter
MTOW	Maximální vzletová hmotnost
EPNdB	Vnímané hlukové znečištění v decibelech

POUŽITÉ ZDROJE

- [1] „historie letiště LLJO,“ [Online]. Available: <https://www.airport-ostrava.cz/p/historie-letiste>. [Přístup získán 24 11 2024].
- [2] „Wikipedie - letiště Hrabůvka,“ [Online]. Available: https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Hrab%C5%AFvka. [Přístup získán 24 11 2024].
- [3] „Wikipedie - Zaniklé letecké společnosti Česka,“ [Online]. Available: https://cs.wikipedia.org/wiki/Kategorie:Zanikl%C3%A9_leteck%C3%A9_spole%C4%8Dnosti_%C4%8Ceska. [Přístup získán 24 11 2024].
- [4] „Wikipedie - LLJO,“ [Online]. Available: https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Leo%C5%A1e_Jan%C3%A1%C4%8Dka_Ostrava. [Přístup získán 24 11 2024].
- [5] „LLJO - rekordní sezóna,“ [Online]. Available: <https://www.airport-ostrava.cz/p/rekordni-sezona-letiste-leose-janacka-ostrava>. [Přístup získán 24 11 2024].
- [6] „LLJO - výroční zprávy,“ [Online]. Available: <https://www.airport-ostrava.cz/vyrocní-zpravy>. [Přístup získán 24 11 2024].
- [7] „Zdopravy - obsazenost letů z Ostravy,“ [Online]. Available: <https://zdopravy.cz/sef-ostravskeho-letiste-radkovsky-s-obsazenosti-letu-do-varsavy-se-jeste-trapime-spojeni-se-svetem-je-pro-nas-zasadni-203158/>. [Přístup získán 24 11 2024].
- [8] „Ryanair - rezervační systém dopravce,“ [Online]. Available: <https://www.ryanair.com/cz/cs>. [Přístup získán 24 11 2024].
- [9] „ČEDOK - exotika z LLJO,“ [Online]. Available: <https://www.cedok.cz/vysledky-vyhledavani/dovolena/z->

ostravy/?departuresByPlane=OSR&destinations=thajsko%2Cmauricius&participants%5B0%5D%5Badults%5D=2. [Přístup získán 24 11 2024].

- [10] „LLJO - Cargo2,“ [Online]. Available: <https://www.airport-ostrava.cz/p/novy-cargo-terminal-rozsiri-moznosti-prepravy-nakladu-na-ostravskem-letisti>. [Přístup získán 24 11 2024].
- [11] „aim.rlp.cz,“ 9 11 2024. [Online]. Available: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm.
- [12] „FR24 jet/prop difference,“ [Online]. Available: <https://www.flightradar24.com/blog/turboprops-vs-jets/>. [Přístup získán 9 11 2024].
- [13] „Embraer E-Jet Family,“ [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Embraer_E-Jet_family. [Přístup získán 9 11 2024].
- [14] „CRJ900,“ [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/Bombardier_CRJ700_series. [Přístup získán 9 11 2024].
- [15] „Q400 wikipedia,“ [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Canada_Dash_8. [Přístup získán 9 11 2024].
- [16] „Ceny pronájmu Q400,“ [Online]. Available: <https://paxex.aero/connect-airlines-operating-costs/>. [Přístup získán 24 2 2025].
- [17] „Pojištění letadel,“ [Online]. Available: <https://goldenepaulettes.com/airbus-a320-operating-costs>. [Přístup získán 24 2 2025].
- [18] „Pronájem kanceláří,“ [Online]. Available: <https://www.sreality.cz/detail/pronajem/komercni/kancelare/ostrava-ostrava-28-rijna/2314155340>. [Přístup získán 24 2 2025].

- [19] „Ochota platit za místenky,“ 24 2 2025. [Online]. Available: <https://www.sreality.cz/detail/pronajem/komerčni/kancelare/ostava-ostava-28-rijna/2314155340>.
- [20] „Barcelona z Ostravy,“ [Online]. Available: <https://www.airport-ostava.cz/p/barcelona>. [Přístup získán 24 2 2024].
- [21] „Ostrava - Bergamo,“ [Online]. Available: <https://zdopravy.cz/nebude-bude-nebude-ryanair-rusi-spojeni-ostavy-s-italii-linku-presune-do-katovic-22537/>. [Přístup získán 24 2 2025].
- [22] „Wizzair,“ [Online]. Available: <https://www.wizzair.com/cs-cz>. [Přístup získán 22 2 2025].
- [23] „Finnair,“ [Online]. Available: <https://www.finnair.com/cz-en>. [Přístup získán 22 2 2025].
- [24] „Easyjet,“ [Online]. Available: <https://www.easyjet.com/cs>. [Přístup získán 22 2 2025].
- [25] „Obsazenost letů Smartwings,“ [Online]. Available: https://www.smartwings.com/letadly-smartwings-loni-letelo-8-3-milionu-cestujicich?_gl=1*18mtvy7*_up*MQ..*_gs*MQ..&gclid=CjwKCAiAzvC9BhADEi wAEhtlN1_MWnT1M8_VLodUYB3sJb5EqwtWsUvHNGtmnJRSuc8W25iwMwWC cRoCcKAQAvD_BwE. [Přístup získán 24 2 2025].
- [26] „Eurocockpit,“ [Online]. Available: <https://www.eurocockpit.eu/positions-publications/fuel-policy-safety-consistency>. [Přístup získán 9 11 2024].
- [27] „IATA/ICAO difference Wikipedia,“ 9 11 2024. [Online]. Available: https://en.wikipedia.org/wiki/ICAO_airport_code.

SEZNAM POUŽITÉHO SOFTWARE

1. Microsoft Word
2. Microsoft Excel
3. Microsoft Forms
4. Photopea
5. PowerPoint

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Přední strana papírové verze dotazníku

Příloha 2: Zadní strana papírové verze dotazníku

Příloha 3: Náklady dle obsazenosti v letním provozu

PŘÍLOHY



STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA
OBCHODNÍ AKADEMIE
JAZYKOVÁ ŠKOLA
FRÝDEK-MÍSTEK



Naskenuj
a vyplň

Zájem o nové destinace z Ostravy

Dobrý den, jsem studentem Střední průmyslové školy ve Frýdku-Místku. V rámci své maturitní práce se zabývám zájmem cestujících o nová letecká spojení z ostravského letiště. Tímto bych Vás rád požádal o vyplnění krátkého anonymního dotazníku na toto téma.

Do jaké věkové kategorie spadáte?

a) 6 - 19 let b) 20 - 39 let c) 40 - 59 let d) 60 a více let

Pohlaví respondenta

a) žena b) muž

1. Z jakých důvodů nejčastěji cestujete?

a) Turistické b) Pracovní c) Jiné: _____

2. O jaké přímé destinace z Ostravy byste měl/a největší zájem?

1. destinace 2. destinace 3. destinace

číslo destinace (druhá strana): _____

ideální cena jednosměrné
letenky do dané destinace: _____ kč _____ kč _____ kč

Ve kterých Měsících byste chtěl/a do dané destinace cestovat?

Leden - Únor	☐	☐	☐
Březen - Duben	☐	☐	☐
Květen - Červen	☐	☐	☐
Červenec - Srpen	☐	☐	☐
Září - Říjen	☐	☐	☐
Listopad - Prosinec	☐	☐	☐

O jak dlouhý pobyt byste v dané destinaci měl/a zájem?

0 nocí	☐	☐	☐
1 noc	☐	☐	☐
2-3 noci	☐	☐	☐
4-6 nocí	☐	☐	☐
7+ nocí	☐	☐	☐

3. Vyberte Vámi preferované způsoby dopravy na letiště.

Napište pořadí dle osobních preferencí (1 nejvíce, 6 nejméně)

____ Auto
____ Autobus
____ Chůze
____ Jízdní kolo
____ Taxi
____ Vlák

Vyplněný dotazník vyfotíte a zašlete na:

email: stanekj@pojfm.cz

instagram: @jakub_420

poznámky:

Seznam destinací

1. Praha - Česká republika
2. Brusel - Belgie
3. Charleroi - Belgie
4. Banja Luka - Bosna a Hercegovina
5. Sarajevo - Bosna a Hercegovina
6. Sofia - Bulharsko
7. Tivat - Černá Hora
8. Billund - Dánsko
9. Kodaň - Dánsko
10. Tallin - Estonsko
11. Helsinky - Finsko
12. Tampere - Finsko
13. Bordeaux - Francie
14. Lyon - Francie
15. Marseille - Francie
16. Paříž - Francie
17. Štrasburk - Francie
18. Toulouse - Francie
19. Brač - Chorvatsko
20. Dubrovnik - Chorvatsko
21. Pula - Chorvatsko
22. Rijeka - Chorvatsko
23. Split - Chorvatsko
24. Zadar - Chorvatsko
25. Záhřeb - Chorvatsko
26. Bari - Itálie
27. Benátky - Itálie
28. Boloňa - Itálie
29. Cagliari - Itálie
30. Catania - Itálie
31. Florencie - Itálie
32. Milán - Itálie
33. Neapol - Itálie
34. Palermo - Itálie
35. Řím - Itálie
36. Verona - Itálie
37. Priština - Kosovo
38. Kaunas - Litva
39. Vilnius - Litva
40. Riga - Lotyšsko
41. Lucemburk - Lucembursko
42. Malta - Malta
43. Budapešť - Maďarsko
44. Kišiněv - Moldavsko
45. Amsterdam - Nizozemí
46. Eindhoven - Nizozemí
47. Rotterdam - Nizozemí
48. Bergen - Norsko
49. Oslo - Norsko
50. Stavanger - Norsko
51. Berlín - Německo
52. Dortmund - Německo
53. Drážďany - Německo
54. Dusseldorf - Německo
55. Frankfurt n. M. - Německo
56. Hamburk - Německo
57. Hannover - Německo
58. Kolín nad Rýnem - Německo
59. Lipsko - Německo
60. Mnichov - Německo
61. Norimberk - Německo
62. Stuttgart - Německo
63. Gdaňsk - Polsko
64. Poznaň - Polsko
65. Štětín - Polsko
66. Innsbruck - Rakousko
67. Salzburg - Rakousko
68. Štýrský Hradec - Rakousko
69. Vídeň - Rakousko
70. Bacau - Rumunsko
71. Brašov - Rumunsko
72. Bukurešť - Rumunsko
73. Jasy - Rumunsko
74. Kluž - Rumunsko
75. Suceava - Rumunsko
76. Temešvár - Rumunsko
77. Athény - Řecko
78. Ohrid - Severní Makedonie
79. Skopje - Severní Makedonie
80. Bratislava - Slovensko
81. Košice - Slovensko
82. Lublaň - Slovinsko
83. Bělehrad - Srbsko
84. Niš - Srbsko
85. Barcelona - Španělsko
86. Girona - Španělsko
87. Menorca - Španělsko
88. Gothenburg - Švédsko
89. Malmö - Švédsko
90. Stockholm - Švédsko
91. Basilej - Švýcarsko
92. Zurich - Švýcarsko
93. Ženeva - Švýcarsko
94. Ankara - Turecko
95. Istanbul - Turecko
96. Birmingham - Velká Británie
97. Bristol - Velká Británie
98. Liverpool - Velká Británie
99. Manchester - Velká Británie
100. Edinburgh - Velká Británie

	Ideální cena dle respondentů	Náklady při 60% obsazenosti				Náklady při 70% obsazenosti				Náklady při 80% obsazenosti				Náklady při 90% obsazenosti			
		Tam	Odhylka	Zpět	Odhylka	Tam	Odhylka	Zpět	Odhylka	Tam	Odhylka	Zpět	Odhylka	Tam	Odhylka	Zpět	Odhylka
1 BCN Barcelona	2 228,08 Kč	3 670,00 Kč	65%	3 430,00 Kč	54%	3 230,00 Kč	45%	3 010,00 Kč	35%	2 900,00 Kč	30%	2 690,00 Kč	21%	2 640,00 Kč	18%	2 450,00 Kč	10%
2 CDG Paris	1 865,89 Kč	3 690,00 Kč	96%	3 090,00 Kč	66%	3 210,00 Kč	72%	2 690,00 Kč	44%	2 880,00 Kč	54%	2 400,00 Kč	29%	2 630,00 Kč	41%	2 170,00 Kč	16%
3 FCO Rome	1 629,17 Kč	3 370,00 Kč	107%	3 630,00 Kč	123%	2 970,00 Kč	82%	3 230,00 Kč	98%	2 670,00 Kč	64%	2 930,00 Kč	80%	2 440,00 Kč	50%	2 700,00 Kč	66%
4 AMS Amsterdam	2 115,74 Kč	4 700,00 Kč	122%	4 730,00 Kč	124%	4 110,00 Kč	94%	4 270,00 Kč	102%	3 670,00 Kč	73%	3 910,00 Kč	83%	3 330,00 Kč	57%	3 640,00 Kč	72%
5 PRG Praha	1 157,32 Kč	3 600,00 Kč	211%	3 610,00 Kč	212%	3 180,00 Kč	175%	3 210,00 Kč	177%	2 870,00 Kč	148%	2 920,00 Kč	152%	2 620,00 Kč	126%	2 690,00 Kč	132%
6 ATH Athény	2 593,84 Kč	3 520,00 Kč	36%	3 570,00 Kč	38%	3 100,00 Kč	20%	3 160,00 Kč	22%	2 780,00 Kč	7%	2 860,00 Kč	10%	2 540,00 Kč	-2%	2 620,00 Kč	1%
7 MXP Miláno	2 100,00 Kč	3 280,00 Kč	56%	3 220,00 Kč	53%	2 890,00 Kč	38%	2 830,00 Kč	35%	2 600,00 Kč	24%	2 540,00 Kč	21%	2 380,00 Kč	13%	2 320,00 Kč	10%
8 VCE Benátky	1 746,00 Kč	3 260,00 Kč	87%	3 110,00 Kč	78%	2 870,00 Kč	64%	2 720,00 Kč	56%	2 590,00 Kč	48%	2 430,00 Kč	39%	2 360,00 Kč	35%	2 210,00 Kč	27%
9 HEL Helsinky	2 543,96 Kč	3 450,00 Kč	36%	3 270,00 Kč	29%	3 040,00 Kč	19%	2 870,00 Kč	13%	2 730,00 Kč	7%	2 570,00 Kč	1%	2 490,00 Kč	-2%	2 340,00 Kč	-8%
10 EDI Edinburgh	1 686,96 Kč	3 700,00 Kč	119%	3 660,00 Kč	117%	3 250,00 Kč	93%	3 240,00 Kč	92%	2 920,00 Kč	73%	2 930,00 Kč	74%	2 660,00 Kč	58%	2 680,00 Kč	59%
11 OSŁ Oslo	1 677,32 Kč	3 360,00 Kč	100%	3 380,00 Kč	102%	2 960,00 Kč	76%	2 940,00 Kč	75%	2 670,00 Kč	59%	2 610,00 Kč	56%	2 430,00 Kč	45%	2 350,00 Kč	40%
12 MLA Malta	2 307,50 Kč	3 550,00 Kč	54%	3 460,00 Kč	50%	3 130,00 Kč	36%	3 040,00 Kč	32%	2 810,00 Kč	22%	2 720,00 Kč	18%	2 560,00 Kč	11%	2 480,00 Kč	7%

Příloha 3: Náklady dle obsazenosti v letním provozu