

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE

Fakulta mezinárodních vztahů

Obor: Mezinárodní obchod

Vedlejší specializace: Logistika – mezinárodní přeprava a zasílatelství



Provoz a rozvoj letiště Záhřeb Pleso

Diplomová práce

Vypracovala: Bc. Lenka Chroustovská

Vedoucí seminární práce: doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Provoz a rozvoj letiště Záhřeb Pleso“ vypracovala samostatně. Veškerou použitou literaturu a podkladové materiály uvádím v přiloženém seznamu literatury.

V Praze dne

.....

Podpis

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala panu docentu Radku Novákovi za řadu velmi užitečných rad a připomínek, i za velkou trpělivost a pomoc při psaní diplomové práce. Poděkování rovněž patří i моým rodičům za jejich podporu a trpělivost.

Název diplomové práce:

Provoz a rozvoj letiště Záhřeb Pleso

Abstrakt:

Cílem diplomové práce je zanalyzovat projekt Záhřeb Airport Cargo City. Projekt Záhřeb Airport Cargo City se zabývá výstavbou nového nákladového terminálu na letišti Záhřeb Pleso. V teoretické části je charakterizovaná země a její dopravní obory, především zajímavosti nákladní dopravy. Další část podrobně popisuje celý projekt Záhřeb Airport Cargo City. Dále je zmíněna řada statistik, aby byl pohled na projekt co nejkomplexnější, jelikož žádný obdobný dokument neexistuje. Na konci teoretické části je zmíněn současný stav celého projektu. Poslední kapitola se věnuje praktické části, je vypracována SWOT analýza, jež mapuje celý projekt. Na jejím základě je projekt zhodnocen a jsou popsány připomínky k projektu. Součástí praktické části jsou také analýzy možného budoucího vývoje.

Klíčová slova:

Projekt Záhřeb Airport Cargo City, letiště Záhřeb Pleso, nákladová terminál, letecká nákladní doprava

Title of the Master's Thesis:

Traffic and development of airport Zagreb Pleso

Abstract:

The aim of this master's thesis is to analyse the project Zagreb Airport Cargo City. Project Zagreb Airport Cargo City deals with the building of the new cargo terminal at airport Zagreb Pleso. The theoretical part describes the country and characteristics of the transport sectors in the country, which aims mainly to cargo transport and its concern. The next part deals with detailed description of the whole project Zagreb Airport Cargo City. There are also mentioned statistics in this part, that are very important to introduce the whole project in the most comprehensive way, because there is not any similar project like this one. At the end of this part is mentioned the current situation of the project. Last chapter contains the practical part. There is a SWOT analysis of the whole project. Based on this analysis, the project is evaluated. As a part of the practical part are also the analysis of possibility of future development.

Key words:

Projekt Zareb Airport Cargo City, airport Zagreb Pleso, cargo terminal, air cargo transport

OBSAH

<i>Seznam zkratk, tabulek, obrázků, příloh</i>	<i>i</i>
ÚVOD	1
Cíl diplomové práce	3
1. Základní charakteristika země a letiště Záhřeb Pleso	4
1.1 Definice základních pojmů	4
1.2 Základní charakteristika země	5
1.3 Charakteristika infrastruktur jednotlivých oborů dopravy	6
1.4 Obecný přehled přepraveného nákladu a osob v zemi	10
1.5. Záhřeb Pleso	12
1.5.1. Historie záhřebských letišť	13
1.5.2. Terminál pro cestující	18
1.5.3. Nákladový terminál	20
1.5.4. General Aviation Terminal.....	23
2. Projekt Záhřeb Airport Cargo City	25
2.1. Analýza chorvatské letecké nákladní dopravy před vytvořením projektu	25
2.1.1. Chorvatská letecká přeprava v datech	25
2.1.2 Ostatní charakteristiky letecké nákladní přepravy	30
2.2. Projekt Záhřeb Airport City Cargo a jeho cíle	31
2.2.1 Strategické cíle projektu	31
2.2.2 Projekt Záhřeb Airport City Cargo	33
2.3 Současná fáze projektu	41
3. Analýza přínosu a predikce budoucího vývoje	43
3.1. SWOT analýza	43
3.2. Analýza projektu a doporučení	47
3.3. Strategie letecké nákladní dopravy v zemi	50
3.3.1. Strategie IATA	50
3.3.2. Strategie rozvoje dopravy Chorvatské republiky 2014 – 2030	53
ZÁVĚR	55
Splnění cílů diplomové práce	58
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	59

SEZNAM ZKRATEK

AWB	Letecký nákladní list	Air way bill
EIB	Evropská investiční banka	European Investment Bank
CIA	Ústřední zpravodajská služba	Central Intelligence Agency
CIS	Nákladového informačního systému	Cargo Information System
EU	Evropská unie	European union
HR	Chorvatská republika	Hrvatska republika
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců	International Air Transport Association
IFC	Mezinárodní finanční korporace	International Finance Corporation
RFID	Identifikace na rádiové frekvenci	Radio Frequency Identification
USA	Spojené státy americké	United States of America
USD	Americký dolar	American Dollar
DWT	mrtvá váha (celkovou nosnost lodi v t)	deadweight
km	kilometr	
mil.	milion	
t	tuna	
€	Euro	
%	procto	

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1:	Přehled potrubní dopravy
Tabulka 2:	Porovnání chorvatských mezinárodních letišť (za rok 2014)
Tabulka 3:	Přeprava nákladu v Chorvatsku (v tisících t) a podíl přepravy vnitrostátní a mezinárodní (v t)
Tabulka 4:	Přehled počtu přepravených cestujících (v tisících)
Tabulka 5:	Aerolinky na letišti Záhřeb Pleso
Tabulka 6:	Pravidelné Cargo linky
Tabulka 7:	Přeprava pošty (v t)
Tabulka 8:	Rozdělení přepravy nákladu podle země určení
Tabulka 9:	Podíl letiště Záhřeb Pleso na letecké přepravě nákladu (v %)
Tabulka 10:	Odlety/Přílety/Tranzity na Letišti Záhřeb Pleso 2001-2011 (v t)
Tabulka 11:	SWOT analýza projektu Záhřeb Airport Cargo City
Tabulka 12:	SWOT analýza

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1:	Počet cestujících
Graf 2:	Počty cestujících během roku
Graf 3:	Přeprava nákladu (v t)
Graf 4:	Letecká nákladní přeprava 2001-2011 (v t)
Graf 5:	Roční množství přepravného nákladu a pošty (v t)
Graf 6:	Množství nákladu a pošty po měsících (v t)

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1:	Mapa Chorvatska
Obrázek 2:	Projekt budoucího železničního napojení na Panevropské koridory
Obrázek 3:	Mapa chorvatských mezinárodních letišť
Obrázek 4:	Letiště Záhřeb Pleso
Obrázek 5:	Budova současného nákladového terminálu
Obrázek 6:	Administrativní budova
Obrázek 7:	Budova skladu
Obrázek 8:	Diagram cílů
Obrázek 9:	Nový nákladový terminál- nakládací rampy
Obrázek 10:	Nový nákladový terminál
Obrázek 11:	Terminál A
Obrázek 12:	Mapa polohy let
Obrázek 13:	Mapy nákladového terminálu
Obrázek 14:	Mapy budov nákladového terminálu
Obrázek 15:	Mapa nových příjezdových cest
Obrázek 16:	Nová příjezdová cesta k terminálu pro pasažéry

- Obrázek 17: Fotografie budov
Obrázek 18: Letecká mapa letiště
Obrázek 19: Nový terminál pro cestující I.
Obrázek 20: Nový terminál pro cestující II.
Obrázek 21: Budova současného nákladového terminálu
Obrázek 22: Strategické cíle IATA

SEZNAM PŘÍLOH

- Příloha 1: Doletová vzdálenost z letiště Záhřeb Pleso
Příloha 2: Průběh stavby nového terminálu pro cestující červenec 2014
Příloha 3: Průběh stavby nového terminálu pro cestující červenec 2015
Příloha 4: Průběh stavby nového terminálu pro cestující duben 2016

ÚVOD

Chorvatsko patří k členům Evropské Unie a jako taktový má velkou řadu očekávání, co se týče zlepšení ekonomické situace a zvýšení objemu obchodu. S obchodem velmi úzce souvisí i zvýšení přepravy. Proto chorvatští představitelé začali před vstupem země do EU (před rokem 2013) přemýšlet, jak se nejlépe na tuto situaci připravit. Znovu se projednávaly na dlouhodobý plán modernizovat a rozšířit letiště, jež obsluhuje hlavní město Záhřeb a to letiště Záhřeb Pleso. Toto letiště je nejvýznamnějším letišťem v zemi, co se týče přepravy nákladu, zajišťuje letiště v průměru 85 % všech přeprav. Byl vytvořen plán na modernizaci letiště, jež v první fázi měl za cíl výstavbu nového terminálu pro cestující a ve druhé fázi výstavbu nového nákladového terminálu. Práce se především zabývá výstavbou nového nákladového terminálu, ale okrajově je zmíněn i nový terminál pro cestující a to z toho důvodu, že spolu tyto dva projekty velice úzce souvisí a po dokončení budou tvořit nejmodernější letiště v zemi.

Chorvatsko se dlouhodobě zaměřuje na modernizaci dopravního sektoru. Známým faktem je, že země (s velkým přispěním peněz z EU) dokázala poměrně rychle vybudovat velmi kvalitní dálniční síť. Co se týče kvality železniční infrastruktury, není na takové úrovni jako dálniční síť, ale i zde se investuje, jelikož zemí procházejí Panevropské koridory V a X. Nejnovějším projektem v této oblasti je projekt železničního nákladového terminálu u města Dugo Selo. Co se týče kvality a vybavenosti námořních přístavů, země zaostává i kvalitou přístavů ve srovnání s ostatními balkánskými zeměmi jako např. Černou Horou.

Diplomová práce „Provoz a rozvoj letiště Záhřeb Pleso“ je rozdělena do tří kapitol. První kapitola se na začátku zabývá termíny, jež jsou pro práci důležité. Dále se ve zkratce zmiňuje o zemi samotné. Následuje pak charakteristika jednotlivých oborů dopravy v zemi. Snahou je zmínit zajímavosti z každého oboru. Následně už se práce věnuje pouze letišti Záhřeb Pleso, jeho podobou, vybavením a kapacitami, jsou zaznamenány statistiky o provozu na letišti. Je zmíněna i historie letiště.

Druhá kapitola se zabývá samotným projektem Cargo terminálu Záhřeb. Na začátku kapitoly je nastíněna situace v letecké nákladní dopravě ve světě. Dále už je analyzován projekt Cargo terminál Záhřeb. Nejprve jsou zmíněny statistiky a předpoklady, ze kterých autoři projektu vycházeli. Pak už je popsán samotný plán nového nákladového terminálu. Tato kapitola je doplněna o řadu obrázků, nákresů a autentických fotografií. Poslední částí druhé kapitoly je popis současného stavu.

Na začátku třetí kapitoly sumarizován celý projekt Cargo terminál Záhřeb. Dále navazuje SWOT analýza nejen projektu nového nákladového terminálu, ale také projektu nového terminálu pro cestující. V další části je analýza projektu. V této části jsou vyvráceny některé předklady, jež byly autory stanoveny za začátku. Jsou také dána doporučení na řešení některých nastalých problémů. V poslední části třetí kapitoly jsou pak zmíněny

dvě strategie. Jedna z nich je strategie organizace IATA pro leteckou nákladní dopravu na roky 2015 – 2020 a druhá strategie ministerstva námořnictva, dopravy a infrastruktury ve svých dvou verzích, a to v anglické a chorvatské, jež se ne zcela shodují.

Mezi klíčové zdroje pro tuto práci patří - kromě použitých knižních monografií (uvedených v seznamu použitých zdrojů) – hlavně oficiální dokument letiště, jež se projektem Záhřeb Airport Cargo City především autora DR. CS. Miroslava Drljača a jeho kolektivu. Diplomová práce také vychází z oficiálních statistik letiště Záhřeb Pleso a Chorvatského statistického úřadu.

Cíl diplomové práce

Cílem této diplomové práce je zanalyzovat projekt Záhřeb Airport Cargo City. Snahou je zjistit, jak by měl nový terminál vypadat, jaké moderní technologie budou jeho součástí a co nového přinese svým klientům. Dále bude zkoumáno, z jakých základních údajů autoři vycházeli. Zda se zde nenacházejí nějaké odlišnosti v oficiálních statistikách. Důležité jsou také přínosy pro zemi samotnou. Z toho důvodu bude ve třetí kapitole vytvořena SWOT analýza projektu, jež by měla celý projekt posoudit. Mojí snahou také bude najít případné chyby a navrhnout možnosti jejich odstranění. Na druhou stranu se budu snažit vyzdvihnout kladné stránky projektu. Práce bude uplatňovat v rámci metodologie základních postupů analýzy, komparace, syntézy, ale i prosté indukce a dedukce. Pro jednodušší dosažení cíle bylo stanoveno následujících pět výzkumných otázek, jejichž odpovědi se budou snažit nalézt jednotlivé kapitoly práce:

- 1) Jak bude nový terminál vypadat, jak bude vybaven a kde bude stát?
- 2) Jakým způsobem bude možné na letiště náklad dopravit? Změní se něco ze současných způsobů dopravy?
- 3) Jaká zlepšení nový terminál přinese?
- 4) Existují nějaká úskalí projektu a jak by se jim dalo předejít?
- 5) V jaké fázi se momentálně projekt nachází, co udělat pro jeho úspěšné dokončení?

1. Základní charakteristika země a letiště Záhřeb Pleso

V první části této diplomové práce jsou definované důležité pojmy, jež jsou v této práci použity, aby nedošlo k jejich špatné interpretaci. V této části jsou rovněž zmíněny mezinárodní organizace, které mají co do činění s leteckou dopravou a přepravou a jejímiž členy země nebo letiště Záhřeb Pleso jsou. Následující podkapitola se zabývá charakteristikou Chorvatska. Třetí podkapitola charakterizuje infrastrukturní systémy jednotlivých oborů dopravy v zemi, a to konkrétně silniční infrastrukturu, železniční infrastrukturu, námořní infrastrukturu a nakonec leteckou infrastrukturu. Snahou bylo zmínit nějaké zajímavosti, co se týká nákladní přepravy v těchto oborech dopravy. Součástí této kapitoly jsou i výhody a nevýhody jednotlivých oborů dopravy. Čtvrtá část první kapitoly obsahuje řadu čísel a tabulek. Je zde zmíněno, jak se podílí jednotlivé obory dopravy na přepravě cestujících ale i zboží. Poslední zmíněnou oblastí je nejdůležitější letiště v zemi, a to mezinárodní letiště Záhřeb Pleso. Tato podkapitola je věnována historii letiště, popisu terminálu pro cestující a terminálu, jež se věnuje přepravě nákladů. Podkapitola je doplněna o konkrétní čísla. To znamená, že je nastíněno, kolik bylo v jednotlivých letech přepraveno cestujících, nákladů, ale i pošty.

1.1 Definice základních pojmů

Jelikož se tato práce zabývá letištěm Záhřeb Pleso, je nutné na začátku zmínit některé důležité termíny. Základními dvěma termíny, jež se v práci objevují je přeprava a doprava. „**Přepřavou** v širším slova smyslu se rozumí všechny aktivity, zahrnující vlastní přemísťování (doprava) zboží, ale i služeb s tím související, jako např. ložné operace, vykládka, překládka atd.“ (Novák 2011). Přepřavce je tedy subjekt, který zajišťuje více činností než dopravce. „**Dopravu** můžeme definovat jako proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě“. Jedním z druhů přepravy je přeprava Multimodální, o které se zmiňuje druhá kapitola, této práce. „**Multimodální přeprava** je součinnost nejméně dvou oborů dopravy při přemísťování zásilky. Pokud by se jednalo o přepravu za pomoci pouze dvou oborů, mluvíme o **přepravě bimodální**.“ Pro práci důležitý, je i pojem „**intermodální přeprava**, kde je zásilka přemísťována dvěma a více obory a zboží je loženo v jedné modifikované jednotce (např. v kontejneru, výměnné nástavbě)“. Existují ještě dva pojmy, jež se velmi často pletou, a to obory přepravy a druhy přepravy. Pod termínem **druhy přepravy** rozumíme např.: nákladní a osobní, konvenční a nekonvenční, mezinárodní a vnitrostátní, atd. pod pojmem **obory dopravy** rozumíme: železniční, silniční, letecká a vodní doprava. (Novák 2011). Dalším důležitým termínem je samotný pojem „**logistika** tento pojem můžeme chápat jako plánování, provádění a kontrolu pohybu a rozmístění lidí anebo zboží a podpůrných aktivit, spojených s takovým pohybem a rozmístěním, v systému organizovaném k dosažení určitých cílů“ (Novák 2011). Dalším pojmem, který je použit v této práci, je „**hub** jež můžeme definovat jako logistické centrum, do kterého proudí toky zásilek z různých směrů, zásilky jsou zde tříděny, případně kontrolovány a zasílány na místo svého určení, resp. dále distribuovány. O hubech se hovoří často např. u poskytovatelů leteckých přeprav. Hub umožňuje využít efektivně

všechny dostupné zdroje daného přepravce či poskytovatele služeb“ (Doprava v praxi 2015). Dalším pro tuto práci důležitým pojmem je **cargo**. „Toto slovo je synonymem pro náklad. Užívá se v souvislosti s nákladní dopravou (např. air cargo)“ (Doprava v praxi 2015).

Chorvatská republika, jako další evropské státy, je členem řady mezinárodních organizací. Co se týká organizací, jež byly primárně založeny, aby řešily problémy letecké dopravy, je Chorvatsko členem například ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví, International Civil Aviation Organization). Tato organizace vznikla podpisem Chicagské úmluvy v roce 1944. (ICAO 2015) Dále je členem EUROCONTROLU (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu, European Organisation for the Safety of Air Navigation). Cílem této organizace je koordinace a spolupráce v oblasti řízení letového provozu v Evropě. Snahou je sjednocení horního vzdušného prostoru nad Evropou, jež by byl spravován jednou organizací. Chorvatsko je členem této organizace od 1.3.1997. (Eurocontrol 2015) Země je dále členem ECAC (Evropská konference pro civilní letectví, European Civil Aviation Conference), a to od roku 1992. Hlavním cílem této organizace je harmonizovat jednotlivé politiky členských států (je jich celkem 44), a to především v oblasti civilního letectví. Tato organizace je jakousi obdobou ICAO, avšak její působnost je pouze v rámci Evropy (ECAC 2015). Poslední zmíněnou organizací je EASA (Evropská agentura pro bezpečné letectví, European Air Safety Agency). Tato organizace byla zřízena Evropskou komisí v roce 2003. EASA působí v oblasti certifikace, údržby a letové způsobilosti letadel, dále také způsobilostí leteckého personálu v leteckých provozech. (Úřad pro civilní letectví 2015)

1.2. Základní charakteristika země

Chorvatská republika je relativně malá země s rozlohou 56 594 km², ležící na Balkánském poloostrově. Země je na západním pobřeží omývána Jaderským mořem v délce 1 777 km. K zemi náleží řada ostrovů a ostrůvků, a to jak obydlených tak neobydlených. Největším ostrovem země je Krk. V zemi žije 4,26 mil.¹ obyvatel ve 21 územních celcích (žup). Obyvatelstvo je národnostně velmi různorodé, žijí zde Chorvaté, Srbové, Bosňané, Italové či Albánci. Hlavním městem země je Záhřeb (Zagreb), jež se nachází ve vnitrozemí na severu země. Mezi další velká města patří Split, Rijeka, Osijek, Zadar, Slovanský Bor a Pula. Chorvatsko je parlamentní demokracií a v jejím čele stojí prezident republiky. V současné době je hlavou státu prezidentka Kolinda Grabar Kitarović (ujala se úřadu 19.2.2015 a je první ženou v chorvatské historii, která tuto

Obrázek 1



Zdroj: OREBIC (2015): Mapy. [Online]. [cit. 2015-11-03]. Dostupné z <<http://www.orebic.estranky.cz/fotoalbum/mapky/mapy/chorvatsko.gif.html>>.

¹ Zdroj: CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): *Statističke informacije 2015* [Online]. [cit. 2013-11-03]. Dostupné z <<http://www.dzs.hr/>>.

funkci zastává). Chorvatsko je ve světě velmi známé svým krásným mořem, a možná proto patří k nejnavštěvovanějším letním destinacím v Evropě. Každoročně sem zavítá více jak 13 mil turistů² z celého světa. (CIA 2015) Země má rovněž velmi výhodnou geografickou polohu, kdy spojuje EU s jihovýchodní Evropou. Země se stala 1.7.2013 28. členem Evropské unie (dále EU). Rovněž je zapojena do mezinárodního obchodu. Mezi nejvýznamnější obchodní partnery můžeme zařadit především země EU a Rusko. V roce 2014 bylo ze země vyvezeno zboží za 13,75 miliardy USD, a to převážně do zemí EU. Mezi nejvýznamnější chorvatské exportní partnery patří Itálie, Bosna a Hercegovina a Slovinsko. Co se týká importu, bylo v roce 2014 do Chorvatska dovezeno zboží v celkové hodnotě 22 miliard USD, a to především opět ze zemí EU a Ruska. Nejvíce do země importují zboží obchodní partneři z Německa, Itálie a Slovinska. (CIA 2013)

1.3. Charakteristika infrastruktur jednotlivých oborů dopravy

Při pohledu na chorvatskou dopravní infrastrukturu jako celek můžeme konstatovat, že železniční a silniční dopravní sítě jsou efektivní, a to v případě té silniční i moderní. Na druhé straně chorvatské přístavy jsou zastaralé, a to i v porovnání například s přístavy v Černé Hoře. Bylo by potřeba přístavy modernizovat a restrukturalizovat. Velkou příležitostí pro toto odvětví je možný vstup soukromých investorů, a to především do sféry letecké a námořní dopravy. Sektor dopravy si prošel celou řadou privatizačních vln od doby osamostatnění země, ale přesto stále dominantní úlohu v tomto sektoru hraje stát. (Sarmiento 2012)

Silniční síť

Již v předchozí části byla zmíněna velmi dobrá poloha země a její oblíbenost turisty. Turisté i zboží do země nejčastěji vstupují po silnici, a to ať už v osobních či nákladních dopravních prostředcích. Mezi důvody, proč tomu tak může být, je možné zmínit fakt, že Chorvatsko se pyšní jednou z nejdelších dálničních sítí v Evropě. Délka dálniční sítě činí 1 254 km. Celkově je však v zemi možno využít 26 690 km silnic a dálnic. V zemi najdeme dálnice (autoput), rychlostní silnice (brzne ceste), a silnice první a druhé třídy (državne ceste). (HAC 2015). Chorvatské dálnice a rychlostní silnice platí v Evropě za jedny z nejmodernějších a nejbezpečnějších vůbec. Důvodem je, že s výstavbou většiny dálnic a rychlostních silnic se začalo v roce 2010 a později. Pro chorvatské dálnice je typické, že pokud po nich budeme cestovat, narazíme cestou na spoustu tunelů a mostů. Hlavním dálničním tahem je dálnice D1, jež spojuje hlavní město Záhřeb s pobřežím. To znamená úsek Záhřeb – Split - Ploče, plánem však je, že tato dálnice by měla protínat celé pobřeží a vést až do Dubrovníku. Na tomto úseku projedeme největším chorvatským silničním tunelem Velká Kapela, který měří 5 687 m. (CIA 2013) Jako slabé místo dálniční sítě můžeme zmínit poměrně vysoké ceny mýtného. Jako příklad lze uvést cenu mýtného ze Záhřebu do Splitu (tato města jsou od sebe vzdálena 409 km) za osobní auto činní 105 KN,

² Zdroj: CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): *Dolasci a noćenja turista u 2014*. [Online]. [cit. 2015-10-30]. Dostupné z <<http://www.dzs.hr/>>.

což odpovídá zhruba 378 Kč³ a za čtyř a více nápravový kamion o maximální hmotnosti více jak 3 500 kg je cena stanovena na 607 KN, jež je v přepočtu zhruba 2 185 Kč⁴. (HAC 2015)

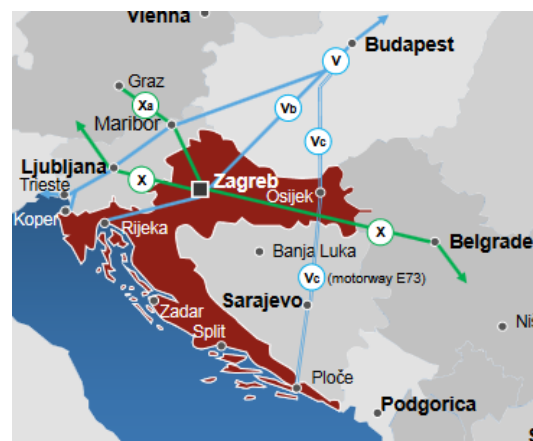
Železniční síť

Chorvatskou železniční síť lze rozčlenit do 3 skupin, a to na mezinárodní tratě, tratě regionální a tratě místního významu. Celková délka železniční sítě činí 2 722 km. Na celém území má železnice normální rozchod 1 435 mm. Na území země jsou železniční tratě elektrifikovány pouze v délce 985 km, což představuje 36 % celkové délky. Z 92 % je železnice pouze jednokolejná. (Chorvatsko ministerstvo dopravy 2015a) Většina současných tratí byla vystavěna za doby Habsburské monarchie, a to především neelektrifikované části. Části, jež jsou elektrifikovány, byly vystavěny před druhou světovou válkou. Toto je důkazem celkově velkého stáří této infrastruktury. Během občanské války, jež zemi zachvátila v letech 1991-1995, byla řada tratí velmi poškozena. Po občanské válce, bohužel, nedošlo k modernizaci. Tento fakt se však začíná pomalu měnit. Konkrétně od roku 2013, kdy země vstoupila do EU, začala tratě modernizovat. Příkladem modernizace mohou být dva Panevropské koridory V a X. Zde je možné projíždět rychlostí až 160 km/h. Byla zrychlena

i cesta z hlavního města do Splitu, jež dříve trvala 9 hodin. Dnes je možné tuto cestu absolvovat za 5,5 hodiny, a to také díky použití německých vlaků s naklápacími skříněmi. (The World Bank 2015)

V současné době je také v zemi dovypracováván model intermodální přepravy. Jedná se o projekt Nákladního centra Záhřeb. Ze tří vnitrozemských překladišť v Záhřebu, Osijeku a Slovanském Brodu, by se zboží, i za pomoci železnice, mělo dostat do čtyř hlavních námořních přístavů v zemi, a to do Rijeki, Zadaru, Splitu a Ploče. Plánem je odbavovat zboží ze Záhřebu především do Rijeki. Co se týká dalšího makro rozvoje projektu Nákladního centra Záhřeb, počítá se s dalším rozšířením tratí, jak je vidět na obrázku vpravo. Tento nákladový terminál by měl být napojen na Panevropské koridory, konkrétně na koridor Vb, jež končí v Rijece. Dalším přístavem, jak je na mapě vidět, je přístav Ploče, který je napojen na koridor Vc. Nákladové centrum v hlavním městě by mělo být součástí ještě jednoho Panevropského koridoru, a to konkrétně koridoru X. Tento koridor spojuje tato evropská města: Salzburg - Ljubljana - Záhřeb - Bělehrad - Niš - Skopje - Veles - Thessaloniki. (Cosmos 2013)

Obrázek 2



Zdroj: MARCO POLO (2013): *Cargo Centrum Zagreb*. [Online]. [cit. 2016-07-28]. Dostupné z <http://www.intermodal-cosmos.eu/content/e4/e251/e259/e262/COSMOS_WP1_Good-Practice-Manual_04_Cargo-Centre-Zagreb_CK-HC_20130430_eng.pdf>.

³ Přepočet dle kurzu ČBN 3,600 CZK/HRK ze dne 9.10.2016

⁴ Přepočet dle kurzu ČBN 3,600 CZK/HRK ze dne 9.10.2016

Námořní přístavy

Moře je falším možným vstupem osob a zboží do země. Země disponuje množstvím přístavů. Mezi nejvýznamnější námořní přístavy patří přístavy ve městě Ploče, Rijeka, Split a Šibeník. (CIA 2015) Do rijeckého přístavu mohou připlouvat i lodě s velkým ponorem a to z toho důvodu, že tento přístav má nejhlubší dno v Jaderském moři. Hloubka přístavu 18 m umožňuje, aby zde své zboží vyložily lodě o hmotnosti 150 000 DWT. Tento přístav ročně odbaví zhruba 13 mil. t nákladu. Součástí přístavu je i Ro-Ro terminál. (Přístav Rijeka 2016) Významným přístavem z pohledu průmyslu je i přístav Ploče. Oba tyto přístavy jsou železniční napojeny na Panevropský koridor V. Nejdůležitějšími přístavy pro turisty jsou přístavy ve Splitu a Zadaru. Země disponuje 77 loďmi. Za zmínku stojí 7 nákladních lodí, 8 chemických tankerů či 10 tankerů na ropu. Jak již bylo zmíněno, k zemi patří řada ostrovů a tak do mnoha přístavů na pobřeží směřuje i řada trajektů. (CIA 2015)

Říční přeprava

V zemi je také možné využít vnitrozemské vodní cesty. Celková délka splavných toků v zemi činí 805,2 km. Největším vnitrozemským přístavem je přístav na severu země ve městě Vukovar na řece Dunaji. Mezi další vnitrozemské přístavy můžeme jmenovat Sisak a Slovanský Brod na řece Sávě a Osijek na řece Drávě. (CIA 2015) Chorvatská flotila plavidel, jež jsou využívána na řekách, je poměrně malá. Registrovaná tonáž lodí činí okolo 80 000 t. Stáří této flotily je poměrně vysoké, průměrné stáří plavidla je 40 let. Jedním z problémů přepravy zboží v zemi za pomoci vnitrozemských vodních cest je omezení kabotáže. (EU 2013)

Potrubní přeprava

V Chorvatsku se nacházejí ropovody, jejichž celková délka na území země činí 610 km. Ropa je za pomoci potrubí přiváděna až do přístavu ve městěčku Omišalj na ostrově Krk, jež je součástí nákladového přístavu v Rijece. Na území Chorvatska dopravují ropu ropovody Adrija a Družba. Kapacity tohoto zařízení činí 20 milionů tun ročně. Nejdůležitější ropovodní potrubí v zemi spojuje ropný terminál v přístavu Rijece se dvěma místními rafinériemi, a to ve městech Rijeka a Sisak. Na toto potrubí jsou v přístavu napojena další potrubí, jež pouze zajišťují napojení pro potřeby překládky v přístavu. Pokud se týká rozvodu plynu, neprochází územím země žádná mezinárodní trasa. (CIA 2015)

Tabulka níže ukazuje množství přepravené ropy a zemního plynu za pomoci již zmíněného potrubního systému na území Chorvatska. Je vidět velký pokles od roku 2010, což může být způsobeno následky světové hospodářské krize, jež se v zemi začala projevovat později. Z tabulky je rovněž patrné, že přeprava zemního plynu za pomoci potrubí klesá ve stálém tempu a nejsou zde vidět žádné markantní výkyvy. (Chorvatský statistický úřad 2013, 2015)

Tabulka 1:

Přehled potrubní dopravy					
	2010	2011	2012	2 013	2 014
přeprava ropa (v tisících t)	6 411	5 319	4 457	4 397	4 971
ropa (tunokilometry v mil.)	1 300	1 028	838	1 127	1 114
přeprava zemního plynu	2 525	2 453	2 421	2 220	1 947
Zemní plyn (tunokilometry v mil.)	403	449	378	358	333

Zdroj: CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): vlastní zpracování

Letecká dopravní síť

Posledním dopravním oborem je doprava letecká. Země disponuje značným množstvím různých typů letišť a to co do velikosti i vybavenosti. V Chorvatsku se nachází 69 letišť. Tento počet letišť řadí zemi na 72 místo na světě.

Obrázek 2

(CIA 2013) V zemi se nachází 8 mezinárodních letišť, 24 letišť se zpevněnou přistávací plochou. Hlavním letištěm země, jež také obsluhuje hlavní město, je mezinárodní letiště Záhřeb Pleso. Na seznam mezinárodních letišť dále patří letiště na ostrově Brač, ve městě Dubrovnik, Osijek, Pula, Rijeka, Split a Zadar (polohu letišť ukazuje obrázek 2). Mezi významná regionální letiště můžeme zařadit letiště Čakovec, Mali Lošinj, Osijek - Čepin, Otočac, Ploče, Rijeka - Grobničko Polje, Sinj, Varaždin, Vrsar, Zabok, Záhřeb - Lučko. Poslední letiště, a to letiště Záhřeb - Lučka bude ještě podrobněji zmíněno dále v subkapitole o historii. Toto letiště v historii rovněž patřilo mezi obslužná letiště hlavního města. (Hrvatska encyklopedija 2014) Letiště lze rozdělit podle délky zpevněné přistávací plochy.



Zdroj: ADRIATYKS (2015): *Airports in Croatia*. [Online]. [cit. 2015-10-26]. Dostupné z <http://www.adriatyka.pl/10,Airports_in_Croatia.html?lang=en>.

V Chorvatsku najdeme dvě letiště se zpevněnou přistávací dráhou delší než 3 047 m, 6 letišť, kde se délka přistávací dráhy pohybuje mezi 2 438 a 3 047 m, 3 letiště s délkou přistávací dráhy mezi 1 524 a 2 437 m, rovněž 3 letiště s délkou přistávací dráhy 914 - 1 523 m. Posledních deset letišť má zpevněnou přistávací dráhu kratší než 914 m. (CIA 2015) I letecká doprava má v zemi své problémy. Největším problémem se jeví velká sezonní poptávka. Tento problém se nejvíce dotýká letiště v Dubrovniku, jež je ze svého geografického umístění odříznut od zbytku země a je vytižen především v letní sezóně. (Chorvatsko ministerstvo dopravy 2015b) Jak ukazuje graf níže, je mezinárodní letiště Záhřeb Pleso nejvýznamnějším letištěm v zemi, a to ve všech zde pozorovaných oblastech (množství odbavených letadel, počtu přepravených cestujících, množství přepraveného nákladu i množství přepravené pošty). Nezanedbatelnou roli rovněž hrají letiště ve Splitu, Dubrovniku a Zadaru. Tato letiště jsou důležitá především, co se týká přepravy turistů, jelikož tato města jsou zároveň největší turistická centra v zemi. Po světové finanční krizi se

změnila struktura turistů, jež zemi navštěvují. Poklesly počty turistů ze západní a střední Evropy, ale země se naopak stala atraktivní pro turisty z Ruska a Asie. Všechna tři města jsou rovnoměrně rozmístěna po pobřeží, a tak jsou jejich letiště schopna dobře obsloužit celé pobřeží. Co se týká přepravy pošty, je letiště Záhřeb-Pleso nejvytíženějším v zemi. (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo 2014)

Tabulka 2:

Porovnání chorvatských mezinárodních letišť (za rok 2014)				
	Množství odbavených letadel	počet přepravených osob	přepravený náklad (kg)	přepravená pošta (kg)
Záhřeb	3 414	215 063	454 802	148 512
Split	1 934	157 038	47 580	362
Dubrovnik	1 978	180 222	22 841	-
Pula	782	34 984	810	8
Zadar	900	52 400	1 337	10
Osijek	193	3 450	-	-
Rijeka	169	6 938	-	-
Brač	113	982	-	-
Mali Lokišinj	293	382	-	-

Zdroj: CHORVATSKÝ ÚŘAD CIVILNÍHO LETECTVÍ (2015), vlastní zpracování

1.4. Obecný přehled přepraveného nákladu a osob v zemi

Tato práce se věnuje především dopravě nákladní. Největší podíl na přepravě zboží má silniční doprava. Její podíl se stabilně pohybuje okolo 60 %. Dále zhruba 18,5 % nákladů v zemi je přepravováno za pomoci námořních lodí. Třetím nejvíce využívaným způsobem přepravy zboží je železnice. Je využívána asi zhruba v 10 % případů. Další v pořadí je přeprava za pomoci ropovodů a plynovodů, jež se na celkové dopravě podílí zhruba 6 %. Jedním z oborů dopravy, jehož podíl vykazuje klesající tendenci, je říční přeprava, jež se podílí asi 5 % a to především z ekonomických důvodů. Poslední, a to nejmenší podíl na přepravě nákladu má v zemi letecká přeprava. Ta je vytížena zhruba pouze 0,5 %. (Chorvatský statistický úřad 2015)

Z pohledu vnitrostátní a mezinárodní dopravy větší část samozřejmě patří mezinárodní přepravě. Na ní připadá z celkového počtu zhruba 68 % všeho přepraveného zboží. V tabulce je také možné si povšimnout faktu, že na přelomu let 2008 a 2009 došlo k výraznému poklesu v dopravě a tento trend pokračoval i následujících letech. Tento fakt byl způsoben světovou finanční krizí, jež se v zemi projevovala nejvíce na přelomu let 2009 a 2010 a chorvatský terciární sektor jí byl velmi zasažen. (Chorvatský statistický úřad 2015)

Tabulka:3

Přeprava nákladu v Chorvatsku (v tisících t)							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
přeprava zboží- celkem	175 620	154 505	138 821	133 746	104 282	111 102	109 691
železniční přeprava	14 851	11 651	12 203	11 794	11 088	10 661	10 389
silniční přeprava	110 812	92 897	74 967	74 645	65 439	67 500	66 146
Liniová a trampová přeprava	30 768	31 371	31 948	30 348	25 636	24 744	20 338
řiční přeprava	6 415	5 381	6 928	5 184	5 934	5 934	5 823
letecká přeprava	5	4	3	3	4	3	4
potrubní přeprava	8 769	9 201	8 936	7 772	6 878	7 617	6 918
Podíl přepravy vnitrostátní a mezinárodní (v t)							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Celkem	5 136	3 828	3 147	3 347	3 567	3 246	3 508
vnitrostátní	1 767	1 286	1 049	1 117	955	742	719
mezinárodní	3 369	2 542	2 148	2 230	2 612	2 504	2 376

Zdroj: CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): vlastní zpracování.

Při pohledu na dopravu v Chorvatsku i z pohledu osobní přepravy, že největší podíl na přepravě má v současné době silniční doprava. Podílí se na přepravě osob 59,5 %. Druhou nejčastější možností přepravy jsou vlaky, jež přepravily v roce 2015 24 % cestujících. Dále pak následují přepravy námořními loděmi a trajekty, přičemž trajekty jsou více vytíženy. Tato oblast se na transportu podílí 14 %. Osoby mohou rovněž využít letecké přepravy, jež se podílí na přepravě 2 %. Zbývajících 0,5 % připadá na dopravu, jež zajišťuje přepravu cestujících ve městech. Jak je vidět, celkový počet přepravených rok od roku 2010 klesá. To je především způsobeno světovou hospodářskou krizí. V Chorvatsku se tato krize nejvýrazněji projevila až po v roce 2010 a v následujících dvou letech, což také reflektuje tabulka. (Chorvatský statistický úřad 2013 a 2015) Velký propad byl v segmentu železniční dopravy. Oproti tomu v osobní letecké dopravě lze vidět pokles do roku 2010 a v roce 2011 počet přepravených osob opět stoupl. Toto může být dáno faktem, že v tomto roce stoupla nabídka nízkonákladových leteckých společností. Nízkonákladové společnosti v této době také rozšířily nabídku letenek přes internet. V roce 2011 tyto společnosti zlevnily ceny svých letenek, aby oživily trh a zvýšily své příjmy. (Elektronický zdroj VŠE Passport 2013)

Tabulka 4:

Přehled počtu přepravených osob (v tisících)							
	2008	2009	2010	2011	2 012	2 013	2 014
celkový počet pasažérů	148 215	146 641	139 350	117 518	104 397	93 139	90 815
Vlaky	70 961	73 545	68 564	49 953	27 669	24 265	21 926
silniční dopravní prostředky	62 064	58 493	56 419	52 561	52 293	54 292	54 000
námořní lodě a trajekty	12 861	12 550	12 506	12 926	12 474	12 770	13 029
Letadla	2 329	2 053	1 861	2 078	1 961	1 812	1 860

Zdroj: CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): vlastní zpracování.

1.5. Záhřeb Pleso

Chorvatské mezinárodní letiště Záhřeb Pleso (Zračna Luka Pleso) (IATA: ZAG, ICAO: LDZA), jež se nachází ve městě Velká Gorica, je hlavním obslužným letišťem chorvatského hlavního města Záhřebu. Letiště se nachází 10 km jihovýchodním směrem od města. Mezi možné způsoby, jak se na letiště dostat, patří buď přímá autobusová linka z hlavního autobusového nádraží, nebo lze využít vlakové spojení z hlavního vlakového nádraží v hlavním městě. Jak již bylo zmíněno, mezinárodní letiště Záhřeb Pleso patří k osmi mezinárodním letišťům v zemi. (Bugarinovski 2012) Letiště je hubem pro chorvatského národního dopravce Croatia airlines a Trade air. Pro leteckou společnost Croatia airlines je letiště také místem mezipřistání pro další destinace v Chorvatsku. Letadla dále pokračují do Dubrovníku, Splitu, Zadaru a na ostrov Brač. Toto letiště je určeno pro veřejnost, ale lze na něm najít i základnu Chorvatských vzdušných ozbrojených sil, jež se nachází v místních kasárnách Plukovníka Marka Živkovića. Majoritním vlastníkem letiště je chorvatský stát, jež disponuje 55 %, dále pak město Záhřeb vlastní 35 %, a po 5 % procentech má Záhřebská župa (kraj) a město Velká Gorica (Hrvatsko ratno zrakoplovstvo i protuzračna obrana). Pokud se podíváme na možnosti, jak je možné na letiště dopravit náklad, tak v současnosti neexistuje přímé železniční spojení. Pokud chceme dopravit na letiště náklad, musíme využít služeb silničního dopravního oboru. (Bugarinovski 2012) Spojením na letiště Záhřeb Pleso je silnice (D30). Tato silnice je dále napojena na dálniční koridory A2, A3 a A4. Je také možné využít obchvaty, které se nabízejí, a to konkrétně dálnic A3 (Záhřeb – Sisak) nebo východní cestu okolo Velké Gorice (tyto cesty jsou podrobněji znázorněny v druhé části druhé kapitoly). (Pavlin 2006)

Obrázek 4



Zdroj: VERIBO (2015): *Zagreb airport Pleso*. [Online]. [cit. 2015-11-20]. Dostupné z <
<http://www.veribo.hr/about-zagreb/tourist-information/zagreb-airport-pleso/>>.

Letiště Záhřeb Pleso můžeme rozdělit do pěti částí, a to na odbavovací halu a příletovou halu pro cestující, čili terminál 1, nákladový terminál, oddělení údržby a IT, finanční

a marketingové oddělení a personální oddělení. Terminál 1 obsluhuje 425 zaměstnanců, jež mají na starosti spokojenost cestujících, starost o jejich zavazadla, handling, kontrolu a službu koordinace dopravy, záchranný a požární složku. Co se týká zabezpečování servisu o zavazadla, v této části pracuje 189 zaměstnanců, zajišťují především manipulaci na check-in, třídění zavazadel a jejich dopravu autobusem do a z letadla. Co se týká zajišťování handling pro letadla, disponuje letiště v této sekci 130 zaměstnanci, jež denně obslouží zhruba okolo 60 letadel, což znamená asi 22 000 letadel ročně. Jejich největší snahou je spokojenost cestujících. Služba koordinace dopravy, je zodpovědná za plánování a kontrolu provozu na letišti. Tento servis zajišťuje asi 56 zaměstnanců sedm dní v týdnu 24 hodin denně. Zaměstnanci záchranného a požárního týmu se starají o bezpečnost pasažérů, ale i posádek letadel. Jsou vyškoleni tak, aby zvládli nejen standardní situace, ale dokáží si poradit i například při problémech během přistání nebo vzletu letadla. O bezpečnost na letišti se nestarají pouze lidé, ale také zvířata. Sokoli, kteří jsou na letišti používáni od roku 1980, zajišťují, aby nedošlo k nehodě díky narušení prostoru zvířaty, jež žijí v okolí letiště, jako jsou například ptáci, lišky či králíci. Velkou pomocí sokolů jsou dvě border kolie, jež byly vycvičeny, aby zaháněly drobnou zvěř, která by se mohla potulovat po přistávací a vzletové dráze. (Bugarinovski 2012)

1.5.1. Historie záhřebských letišť

Chorvatské hlavní město Záhřeb mělo ve své historii řadu letišť, jež byla jejich obslužnými letišti. Tento fakt byl například způsoben událostmi, jež se v dějinách země odehrály nebo nalezením výhodnějších lokalit pro budování letiště.

Letiště Črnomerec

Prvním obslužným letištěm města Záhřebu bylo letiště Črnomerec, kde byla v roce 1909 postavena první přistávací dráha. Tato přistávací dráha byla postavena za přispění významné osoby chorvatských dějin, Slavoljuba Penkali. První let na tomto letišti, ale i v zemi, byl uskutečněn dne 23.6.1910, a to mechanikem Slavoljuba Penkali Dragutinem Novakem. Tento letec je dějinami považován za prvního pilota Chorvatska. (Bugarinovski 2012)

Letiště Borongaj

Dalším významným posunem k dnešnímu letišti bylo letiště Borongaj, jež bylo prvním „plnohodnotným“ letištěm. Na letišti Borongaj také přistálo letadlo Charlese Lindbergha, jež v roce 1927 úspěšně překonal Atlantický oceán. Dne 15.2.1928 byla zprovozněna pravidelná linka, a to ze Záhřebu do Bělehradu. V rok otevření tuto linku využilo 1 322 cestujících a mezi Záhřebem a Bělehradem bylo přepraveno 10 tun nákladu. V následujícím roce byla rozšířena nabídka dalších letů. Byly zprovozněny tyto vnitrostátní linky Záhřeb - Dubrovnik, Lublaň, Split, Sarajevo a rovněž mezinárodní linky Záhřeb - Graz, Kladenburg, Vídeň, Praha, Budapešť, Terst a Milano. Druhá světová válka znamenala

pro letiště prozatímní konec civilního letectví a letiště bylo využíváno k vojenským účelům. (Bugarinovski 2012)

Letiště Lučka

Po druhé světové válce využívali nejen záhřebští občané k letům letiště Lučko. Toto letiště však přestalo brzy vyhovovat, jelikož se přistávalo na travní ploše, což umožňovalo přistát pouze letadlům do celkové hmotnosti 15 tun. Především z tohoto důvodu bylo nutno nalézt místo pro nové letiště. (Bugarinovski 2012)

Letiště Záhřeb Pleso

Byla vybrána lokace vzdálena 10 km od města a oblast Pleso. Od roku otevření letiště Záhřeb Pleso (v roce 1959) slouží bývalé letiště Lučko především ke sportovním účelům. V roce 1960 bylo na letišti odbaveno 50 000 cestujících a jejich počet velmi strmě rostl. Letiště oficiálně zahájilo svůj provoz 20.4.1962. Tehdy jeho přistávací a vzletová dráha měřila 2,5 km a k ní náležel terminál pro cestující o celkové ploše 1 000 m². V tomto roce letiště odbavilo 78 041 cestujících, 633 tun nákladu v 5 206 letadlech. O rok později již prošlo letištěm 170 000 osob. V roce 1966 přestala kapacita odbavovací haly stačit, takže byla rozšířena na 5 000 m². Nový terminál měl být pro cestující otevřen 1.7. téhož roku, což znamená čtyři roky po té, co byl položen základní kámen nového terminálu. K tomu však nedošlo a první cestující do terminálu vkročili až na konci roku 1967. Díky rekonstrukci byla prodloužena vzletová a přistávací dráha na 2,86 km a obslužná plocha byla rozšířena na 60 000 m². V rámci této přestavby byly zřízeny i administrativní budovy a nová řídicí věž. Cena celé této stavby činila 100 000 000 dinárů (což v té době odpovídalo asi 32 mil. německých marek). V roce 1967 dosáhl počet letadel, jež na letišti přistály skoro 10 000, počet cestujících v tomto roce činil 180 000, a letiště odbavilo k přepravě 2 000 t nákladu. V této době z letiště létaly národní letecké společnosti jako JAT (Yugoslav Airline), Adria - Aviopromet či Pan Adria, ale rovněž i cizí letecké společnosti jako například Lufthansa, ČSA, KLM, Swissair. V následujícím roce zaznamenalo letiště velký nárůst cestujících. Bylo předpokládáno, že za rok letištěm projde 200 000 cestujících. Tohoto čísla bylo dosaženo již v létě tohoto roku. Celkový počet cestujících za rok 1968 dosáhl 308 000. V tento rok celkové množství přepraveného nákladu činilo 3 500 t. V tomto roce na letišti operovala celá řada národních i mezinárodních leteckých společností. Mezi významné mezinárodní letecké dopravce můžeme zmínit Air France, jež měla svou pravidelnou linku do Paříže či Sofie. V tomto roce byla zahájena jednání Air Austria o pravidelné lince ze Záhřebu do Vídně a Bělehradu. Díky nepředpokládaně velkému zájmu cestujících o toto letiště, a tudíž i větším ziskům, bylo investováno do techniky, například byly nakoupeny nové stroje na odklizení sněhu. (Bugarinovski 2012)

70. léta

V 70. a 80. letech patřilo toto letiště k nejznámějším v Evropě. Díky občanské válce v Jugoslávii letiště ztratilo na svém významu. Vzhledem k tomuto „úpadku“ naopak získat

letišť např. v Lublani, Praze, Vídni či v Budapešti. Významnost letišť potvrzuje fakt, že v roce 1972 se chorvatské letiště Záhřeb Pleso mohlo rovnat letišťům se střední úrovní rozvoje, co se nabízených služeb týká. Letiště bylo v té době připraveno k převzetí péče o cestující od jejich vstupu na letiště až po nástup do letadla. Tyto úkony si zajišťovaly společnosti samy. Velká rekonstrukce letiště proběhla v roce 1974, kdy bylo letiště podobu 2 měsíců uzavřeno. Během rekonstrukce byla prodloužena letová a přistávací dráha na 3,259 km a modernizována radiokomunikační zařízení. Jelikož se stále zvětšoval počet cestujících, bylo nutné provést další rozšíření, které proběhlo v roce 1984. Byl zprovozněn celní úřad a nová požární stanice nákladového terminálu. Přistávací a odletová hala byla zvětšena na o 11 000 m². V následujícím roce z toho letiště vzlétlo 16 000 letadel a bylo přepraveno 1 485 000 cestujících. Letiště bylo vybaveno novým přistávacím systémem a přistávací dráhy byly nově osvětleny. V roce 1976 se letiště stalo nejvytíženějším letišťem v jihovýchodní Evropě. V tomto roce odtud vzlétlo a na letišti přistálo 35 000 letadel, bylo odbaveno 1 500 000 cestujících, přepravený náklad činil 10 500 t. Letiště disponovalo potenciálem se dále rozvíjet, jediným faktorem, jež tomuto rozvoji bránil, byl nedostatek prostoru a peněz. Letiště potřebovalo rozšířit kapacitu budov, jak pro cestující, tak pro administrativu. Klíčovým problémem byla vzletová a přistávací dráha. V následujících letech problémy s dráhou stále pokračovaly. Začaly se v ní tvořit praskliny, jelikož zde přistávalo stále více letadel a zvyšoval se i počet letadel s hmotností vyšší než 150 t. V této době využívalo letiště Záhřeb Pleso přes 10 zahraničních a 4 domácí letecké společnosti. Toto vše sice generovalo velké zisky, ale ne tak velké, aby mohly pokrýt opravu v hodnotě 240 mil. dinárů (což v té době odpovídalo zhruba 13 mil. amerických dolarů). Problémem rovněž bylo, že žádný státní orgán (například federální vláda v hlavním městě Záhřebu) neměl dostatek peněz na to, aby opravu či dokonce rozšíření zafinancoval. Tento závažný problém bylo nutné velmi rychle řešit, jelikož letiště bylo hlavním leteckým spojením země se západní Evropou. Díky velmi pozitivně se vyvíjející ekonomické situaci, bylo možno najít finanční prostředky na další rozvojový plán letiště. (Bugarinovski 2012)

80. léta a počátek 90. let

V dubnu 1981 bylo letiště znovu otevřeno. Byl rozšířen terminál pro cestující o velikosti 3 100 m². Díky této přístavbě nového křídla mohlo letiště cestujícím nabídnout větší vybavenost. Letiště disponovalo v novém křídle například novým občerstvením pro cestující či půjčovnou aut. V prvním patře byl VIP salónek. Počet cestujících stále stoupal. V roce 1982 a 1983 byly provedeny další rozšiřovací práce. Terminál pro cestující byl rozšířen o 4 000 m², byl vystavěn nový moderní cargo terminál. Po tomto rozšíření byla celková plocha rozšířena o 2 200 m². V roce 1986 bylo rozšířeno o dalších 30 000 m² a byly přistavěny další pojezdové dráhy. V polovině roku 1990 se na trhu objevil nový partner, letecká společnost Zagreb Airlines, jež především zajišťovala přepravu osob. Později se přejmenovala na Croatia Airlines. Cílem této změny bylo stát se hlavním národním dopravcem s hubem na letišti Záhřeb Pleso a na tomto místě vystřídat tehdejší monopolní leteckou společnost JAT. Tento plán však znemožňovala federativní vláda, jež neměla zájem na tom, aby dominantní společností byla chorvatská společnost. Proto ji bylo všemožně zabraňováno nakoupit vlastní letadla. Croatia Airline se však nevzdávala

a následující rok si pronajala dva letouny McDonnell Douglas MD - 8 od slovinského Adria Airways. Díky tomuto úspěchu mohl být 5.5.1991 uskutečněn první let nové pravidelné linky ze Záhřebu do Splitu. Na konci roku 1990 se letecká společnost JAT dostala do velkých finančních problémů. Nebyla schopná splácet své dluhy, jež stále více narůstaly. Letiště Záhřeb Pleso, proto přistoupilo k velmi razantnímu kroku, a to k ukončení poskytování služeb jakékoliv manipulace s osobními i nákladními letadly. Jelikož záhřebské letiště nebylo jediným věřitelem, mezi ostatní věřitele můžeme dále jmenovat další letiště v zemi či chorvatskou ropnou společnost INA, bylo nutné přistoupit k zrušení některých pravidelných letů. Tento krok však nebyl účinný, jelikož dluhy stále narůstaly a faktury nebyly uhrazovány. Řada letišť v zemi se dostávala do finančních problémů a bylo nutné učinit razantnější opatření. Letiště začalo JAT bojkotovat, což vedlo k zániku společnosti. (Bugarinovski 2012)

Období občanské války

Po rozpadu Jugoslávie v roce 1991 bylo letiště, jako jedno z největších této oblasti, využíváno jak k civilním účelům, tak armádou. Armáda letiště využívala k vzletům a přistáním svých vojenských letadel během celého balkánského konfliktu. Před Balkánským konfliktem byl zaznamenán rekord v podobě 11 000 přistátých letadel, 665 000 odbavených pasažérů a 6 200 t přepraveného nákladu. Po vypuknutí Balkánského konfliktu bylo na letišti stanoveno krizové centrum, které mělo na starosti zajišťování hladkého chodu letiště. Krizové centrum dále vytvořilo dvě pracovní skupiny VÚK 1 a VÚK 2, jež se staraly o bezpečí cestujících. V polovině roku bylo nařízeno, aby byla činnost na letišti ukončena, což se však nikdy nestalo, ale byl prakticky ukončen provoz pro civilní letectví. Většina leteckých společností zrušila všechny své lety, ale Croatia Airline je jen přesunula do okolních velkých měst, jako například do Mariboru ve Slovinsku či Grazu v Rakousku. Válka stále zuřila a v sousedním Slovinsku způsobila na letišti v hlavním městě obrovské škody. Krizová skupina byla připravena toto v zemi nedopustit. Skupina byla rozšířena a její jméno změněno na Krizový a válečný výbor pro Záhřebské letiště. Tato skupina zabráňovala zničení letiště například tím, že rozebírala vybavení (především techniku pro navádění letadel), aby ztížila armádě její bojeschopnost ve vzduchu. Letiště bylo poprvé uzavřeno v září 1991, kdy byli zaměstnanci posláni na nucenou dovolenou a přišli o polovinu svého platu. V téže době byla zřízena jednotka „žlutí mravenci“ (žuti mravi), jež byla vytvořena ze zaměstnanců letiště. Jejím úkolem bylo bránit přistávací dráhu. Na vánoce v roce 1991 bylo letiště znovu pod kontrolou chorvatské armády. Na letišti však nepřisávala žádná civilní letadla, jelikož nebyli pasažéři. Letiště bylo využíváno k přepravě humanitární pomoci. Na jaře roku 1992, po uznání samostatné Chorvatské republiky, byl obnoven pravidelný provoz na letišti Záhřeb Pleso. Prvními aerolinkami, jež sem opět začaly létat, byly KLM, ČSA, Swissair a Lufthansa. Prvním letadlem, jež po znovu otevření na letišti přistálo, bylo letadlo Tupolev ruské letecké společnosti Aeroflot. První letadlo, jež bylo oficiálně vypraveno Croatia Airline byl Boeing 737-200, a to 3.3.1992. V této době bylo letiště využíváno i armádou. Přistávala zde především nákladní letadla, jež přepravovala humanitární pomoc. Mezi některá nákladní letadla, jež sem humanitární pomoc dopravila, můžeme jmenovat letadla americké armády Lockheed C-5 Galaxy a ruský Iljušin IL-76.

Na začátku roku 1993 došlo k třídnímu přerušení mezinárodních letů. Důvodem byla nebezpečná situace v zemi, která ještě vyeskalovala po zastřelení jednoho zaměstnance německé letecké společnosti. (Bugarinovski 2012)

21. století na letišti

Na začátku nového tisíciletí chorvatské letiště Záhřeb Pleso zaměstnávalo 851 zaměstnanců, z toho 228 z nich pracovalo pro přidružené podniky. Za tento rok přistálo 13 500 letadel a bylo odbaveno 1 150 000 pasažérů. Z tohoto počtu pouze 350 000 pasažérů cestovalo v rámci země. Bylo přepraveno 7 t nákladu. V tomto roce mělo smlouvu s letišti těchto 18 leteckých společností: Airport, Aeroflot, Air Bosna, Austrian Airlines, Avioimpex, British Airways, Croatia Airlines, ČSA, Lufthansa, Laus Air, Linair, LOT, IWA, Malaysia Airlines, Malev, North Adria Aviation, Swissair and Tyrolean Airways, jež měly právo na provoz pravidelných linek. Začátek nového tisíciletí, ale přinesl nepříjemné události, které ovlivnily letecký průmysl po celém světě. Po útocích 11. září 2001 klesl počet letů i zisky všem, byla zrušena řada letů, razantně ubylo cestujících. Bylo nutné se těmto změnám přizpůsobit, což letiště zvládlo velmi rychle. V roce 2002 činily zisky letiště 15 mil kun (zhruba 61,5 mil CZK)⁵. V tento rok bylo denně odbaveno okolo 40 letadel a za rok 1 200 000 cestujících. Co se týká nákladů bylo ho přepraveno 7 t. Další rok byl významný především pro přepravu nákladů, jež v tomto roce vzrostla o 21 %. V roce 2005 na letišti v Záhřebu přistálo a vzletlo více jak 19 000 letadel, jež přepravily zhruba 1 500 000 cestujících. Se stoupajícím počtem turistů se naskýtala myšlenka znovu zvětšit terminál pro cestující. V následujícím roce počet cestujících opět vzrostl na 1 660 000, a to také díky dvěma novým leteckým společnostem a to Wizz Air a TAP Portugal. V roce 2010 se dočkala rekonstrukce přistávací a vzletová dráha. V této části byla přistávací dráha vyztužena železobetonovou konstrukcí a dále je pouze vyasfaltována. Během rekonstrukce byla dráha zkrácena o 700 m. I přes tento fakt nebyla dotčena hmotnost velikost letadel, jež mohou na letišti přistávat. Velmi úspěšným rokem (asi nejúspěšnějším v historii) letiště byl rok 2011. Tento dosud rekordní rok bylo přepraveno 2 300 000 cestujících. Tento rekord byl vytvořen, i přestože na přistávací a vzletové dráze probíhaly práce na pokládání nového asfaltu. (Bugarinovski 2012)

V nové tisíciletí se nejen na Záhřebském letišti, ale také na dalších letištích v zemi, začaly objevovat nízkonákladové letecké společnosti. Na letišti Záhřeb Pleso byly nově zavedeny linky, například ze Záhřebu do Paříže- britské společnosti EasyJet. Nejvýznamnějším novým leteckým dopravcem byla letecká společnost Ryan Air. Co se týká čísel, tak se díky nízkonákladovým společnostem zvýšilo množství letadel, jež v Záhřebu přistála a vzletla, o 30%. (Bugarinovski 2012)

⁵ Částka je přepočítána dle průměrného kurzu ČNB za rok 2004- 1 HRK = 4.0953CZK a to z toho důvodu, že tento rok je nejstarší na internetu dohledatelný rok.

1.5.2. Terminál pro cestující

Vstup pro cestující neboli terminál I. tohoto letiště je velmi důležitou branou nejen do země, ale do celé části této části Evropy. Terminál I. disponuje maximální kapacitou 2 500 000 odbavených cestujících ročně. Z uvedené tabulky je patrné, že v roce 2014 byl počet odbavených turistů větší než 2 400 tisíc. Poslední úpravy, jež na tomto terminálu proběhly, jsou rekonstrukce VIP části v západním křídle v roce 2008 a nová fasáda terminálu v roce 2009. Hlavní budova terminálu I. je poměrně malá, její velikost činí 20 000 m², což odpovídá rozměrům 200 × 58 m. Přistávací a vzletová dráha měří 950 × 187 a může pojmout 15 medií. (Sarmiento 2012)

Letiště Záhřeb Pleso obsluhuje řada dopravců. Jejich seznam je vyjmenován v následující tabulce. Celkem je letiště pravidelně obsluhováno 27 aeroliniemi, které létají do celé řady částí světa. Mezi těmito firmami je osm leteckých společností, jež na letišti létají v sezóně především v letních měsících. Mezi tyto letecké společnosti můžeme jmenovat Iberia a její lety do Madridu či Korean Air se svými lety do Seoul-Incheon 20.9.2015 byl poprvé uskutečněn let zatím poslední nově zřízené linky ze Záhřebu do Bruselu letecké společnosti Brussels Airlines. Od začátku roku 2016 má hlavní město Chorvatska další pravidelnou linku z tohoto letiště a to do polské Varšavy, tato linka je provozována LOT Polish Airlines (v tabulce zvýrazněny modře). (Letiště Záhřeb 2015) Již dříve bylo zmíněno, že toto letiště je hubem pro chorvatského vlajkového dopravce Croatia Airlines. Croatia Airlines jsou součástí Star aliance, a to od roku 2014. Letecká společnost létá do 27 destinací a disponuje 13 letadly. Flotila čítá čtyři letadla Airbus A319-122, tři letadla Airbus A320-200, jež jsou využívána především na střednědobé a krátké lety. Na krátké především vnitrostátní lety je používáno šest letadel typu Airbus A320-200. Letecká společnost byla založena 20. července 1989 pod názvem Zagal - Zagreb Airlines. Po rozpadu Jugoslávie v roce 1990 se společnost přejmenovala na Croatia Airlines. (Croatia Airlines 2015)

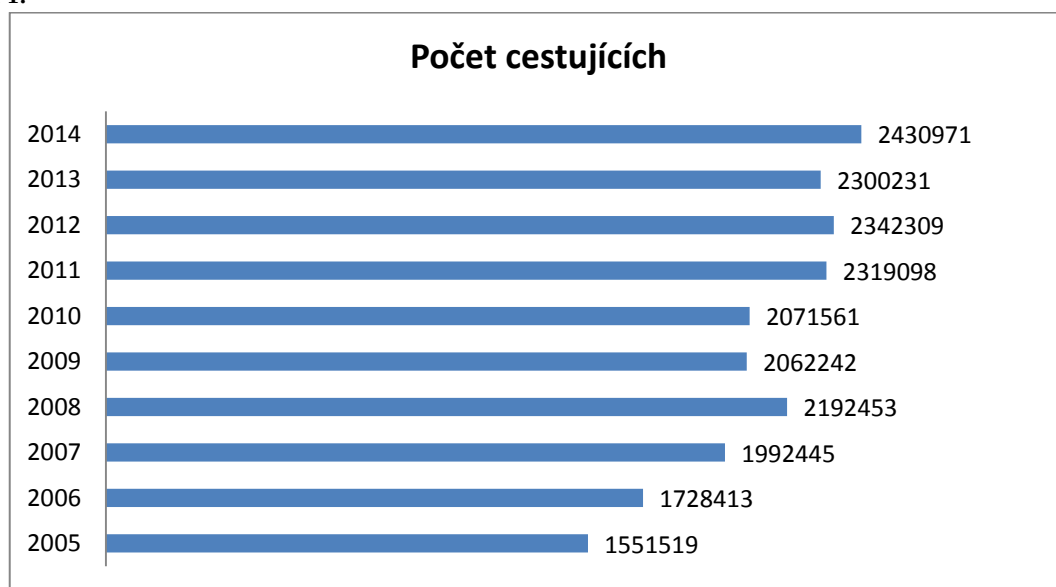
Tabulka 5:

Letecké společnosti na letišti Záhřeb Pleso					
Aeroflot	Air Croatia	Air Europa	Air France	Air Serbia	Austrian Airlines
British Airways	Brussels Airlines	Croatia Airlines	European Coastal Airlines	Flydubai	GerLOmanwings
Iberia	KLM	Korean Air	LOT Polish Airlines	Lufthansa	Lufthansa Regional
Norwegian Air Shuttle	Onur Air	Qatar Airways	Sun d'Or	Swiss International Air Lines	Tunisair
TAP Portugal	Trade Air	Turkish Airlines	Vueling	ČSA	

Zdroj: LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2016), vlastní zpracování.

Následující graf ukazuje počty cestujících, kteří prošli za daný rok letištěm Záhřeb Pleso. V rámci podkapitoly historie letiště jsou také zmíněny počty cestujících, jež v daný rok na letišti přistály či z letiště odlétaly. V grafu je sledované období od roku 2005 do roku 2015. Za posledních deset let počet pasažérů na letišti stoupl skoro o 1 000 000 pasažérů. Jediný malý výkyv, který je vidět ve stále stoupající trendu (v letech 2009 a 2010), byl zaviněn světovou hospodářskou krizí. Důvodem tohoto výkyvu je změna struktury cestujících, kteří do země začali přijíždět. Objevily se i nové destinace jako např. Rusko. Od tohoto roku se sice počet cestujících začal zvyšovat, ale ne nijak razantně. V březnu 2012 byl zaznamenán pokles počtu a to v období tří po sobě jdoucích měsíců. Bylo to zhruba o 6,6 % v porovnání s minulým rokem 2011. Toto vše bylo způsobeno například velkým množstvím sněhových bouří v měsících leden až březen 2012. Kvůli sněhu musely být zrušeny některé lety do Turecka. V roce 2014 došlo skoro k naplnění celkové možné kapacity letiště, která je 2 500 000 cestujících za rok. (Letiště Záhřeb 2015)

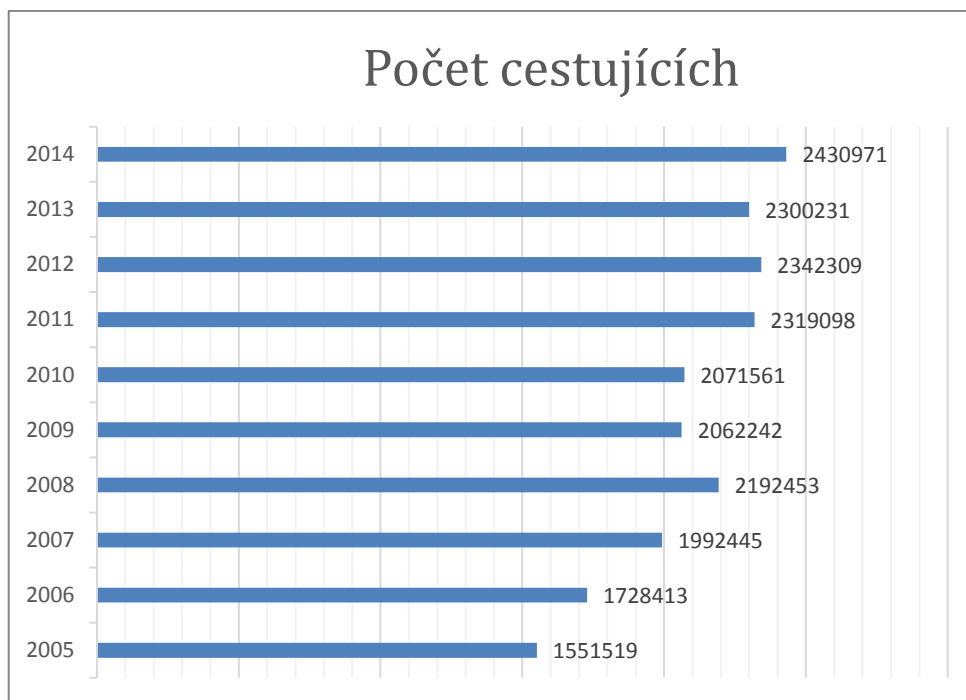
Graf 1:



Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO, vlastní zpracování.

Další graf ukazuje, jaké jsou přílety a odlety cestujících v jednotlivých měsících. Vše je demonstrováno na příkladu dosud rekordního roku 2014. Letiště využívá několik leteckých společností pouze v sezóně. Rozdíly mezi jednotlivými měsíci nejsou zcela markantní, jako na letištích na pobřeží země. I přesto jsou nejvytíženějšími měsíci dva prázdninové měsíce: červenec a srpen. Také je vidět, že se v prosinci zvyšují přílety do země, což může být dáno například množstvím lidí, jež žijí či pracují v cizině a domů se vracejí za svými rodinami. (Letiště Záhřeb 2015a)

Graf 2:



Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO, vlastní zpracování.

1.5.3. Nákladový terminál

Letiště Záhřeb Pleso je nejvýznamnějším letišťem, co se přepravy nákladu týká. Jeho nákladní terminál se nachází severovýchodně od terminálu pro pasažéry, od něhož ho dělí pouze kantýna, kancelářské prostory, služební parkoviště a stanice policie. Od roku 1996 zajišťuje letiště zhruba 85 % veškeré letecké nákladní přepravy v zemi. Tato informace potvrzuje fakt, že nákladní letecká doprava je nejziskovějším článkem letiště Záhřeb Pleso. Roční nákladní kapacita letiště je od 9 do 12,5 t nákladu a pošty. Prakticky neexistují žádné překážky v tom, co je možné přepravovat, a to ať se již jedná o běžný náklad nebo zboží, jež je nutné přepravovat v rámci některého speciálního režimu. Tento fakt, je možné podpořit informací, že letiště je registrované jako IATA nákladní agent. Letiště má v rámci této registrace vztah i se zahraničními subjekty, a to mu umožňuje kontrolovat průběh přepravy nákladu i pošty po celém světě. Záhřebské letiště je schopno odbavit jakýkoliv náklad v jakémkoliv letadle. (Bugarinovski 2012) V roce 2013 (konkrétně 8.11. na letišti) Záhřeb Pleso přistálo největší nákladní letadlo na světě Antonov 225. Úkolem tohoto stroje bylo přepravit 210 t vážící transformátor z chorvatského hlavního města na Filipíny. Tento transformátor byl vyroben závodem Korčan Energetski. (Jutarnji 2013)

Obrázek 4



Zdroj: JUTARNJI (2013): LETEČI DIV. [Online]. [cit. 2015-10-13]. Dostupné z <<http://www.jutarnji.hr/antonov-u-hrvatskoj-najveci-avion-na-svijetu-sletio-u-zagreb-kapetan-grdosije-pista-je-prekrasna-/1138468/>>.

Nákladový terminál na letišti Záhřeb je svým klientům schopen poskytnout tyto služby:

- manipulace s nákladem a poštou
- vydávání dokladů pro náklad i poštu
- mezinárodní zasilatelství a celní kontrola
- manipulace s nákladem speciálního charakteru
- komoditní sklad v domácího i mezinárodního tranzitu
- rentgenová soustava na kontrolu zboží a pošty
- dodání zásilek v oblasti Záhřebské župy
- pojištění zásilek „na míru“ zákazníka
- pomoc v celním řízení, jež je obvykle vyřízeno do 24hod. od převzetí zásilky
- track-and-trace systém
- online systém zadávání zásilek do systému

Co se týká vybavení nákladového terminálu, skládá se jednak z kanceláří, ale disponuje i skladovací plochou, jejíž velikost činí $2\,160\,m^2$. Pro snadnější manipulaci s menšími kusy zásilek jsou k dispozici elektrické i naftové vysokozdvizné vozíky, paletové vozíky. Pro účely speciální přepravy je zde k dispozici chladicí prostor, prostor pro hluboce zmražené zboží, prostor pro uskladnění a manipulaci s nebezpečným zbožím (DGR). Pro lepší kontrolu zboží a jeho skutečné hmotnosti je prostor vybaven i řadou vah a rentgenů. (Letiště Záhřeb 2015)

Další tabulka ukazuje, že na Záhřebském letišti na pravidelné bázi operují i nákladní letecké dopravci. Těchto dopravců je šest hlavních. Společnost Trade Air má na tomto letišti svůj hub. (Letiště Záhřeb 2015)

Tabulka 6:

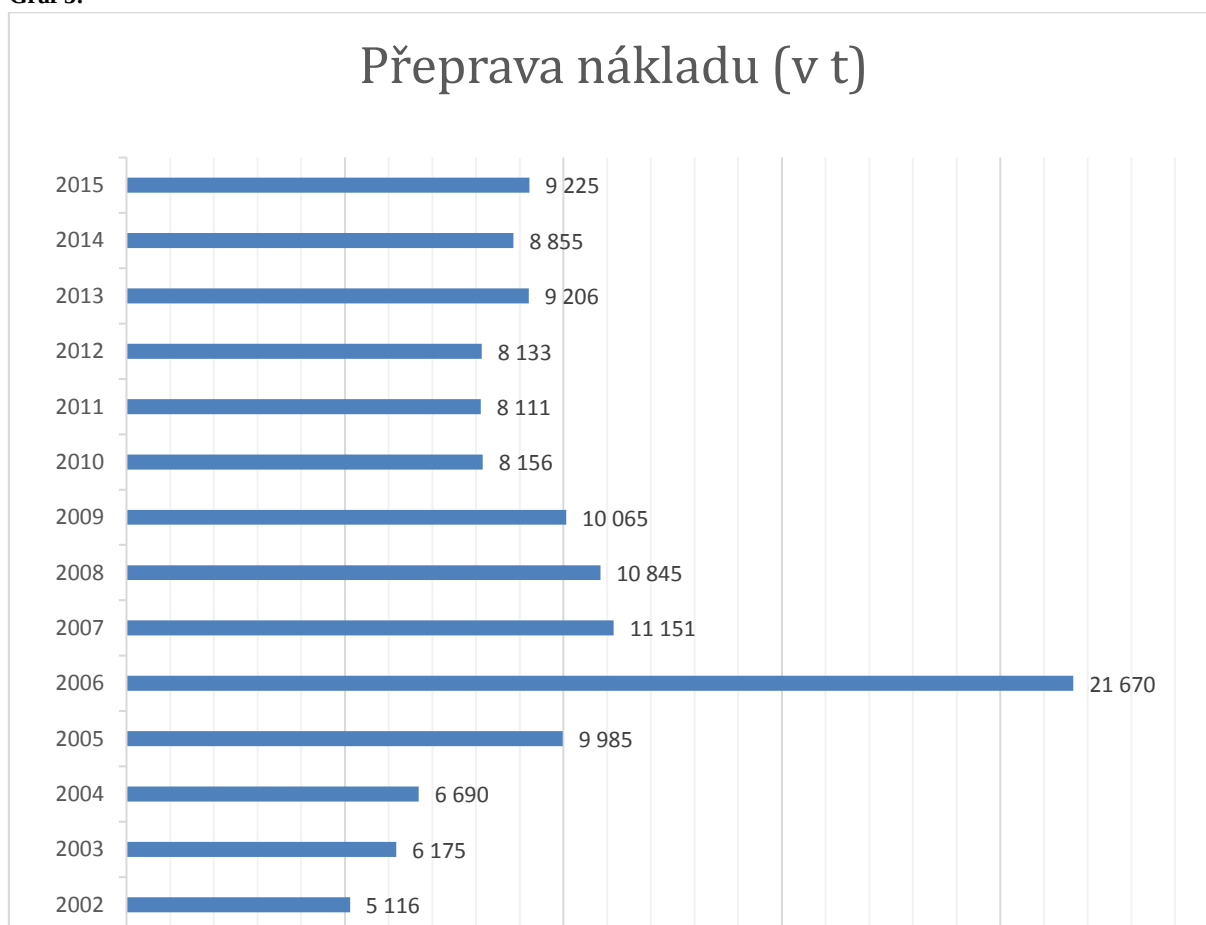
Pravidelné nákladní linky	
Společnost	do
MiniLiner	Bergamo
Qatar Airways Cargo	Doha
Solinair	Ljubljana, Sarajevo
Trade Air	Ljubljana, Sarajevo
UPS Airlines	Köln/Bonn, Ljubljana

Zdroj: LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2016), vlastní zpracování.

Následující tabulka uvádí, kolik nákladu bylo ročně odbaveno nebo přijato na letišti Záhřeb Pleso v rámci nákladového terminálu. Jak je na první pohled z tabulky vidět, tak zcela rekordním rokem, co se týká přepravy nákladu na letišti Záhřeb Pleso je rok 2006. Tehdy bylo za rok přijato nebo odbaveno 21 670 t nákladu. V tomto roce byly rekordními měsíci měsíce únor a květen. V únoru bylo na letišti zpracováno 6 300 t nákladu a v květnu 7 710 t. V této části textu jsem vycházela ze statistik samotného letiště, jež jsou volně přístupné na jeho webových stránkách. V řadě studií, například i na webových stránkách chorvatského statistického úřadu, tento rok není nikde zaznamenán. Takto rekordní nárůst, jak letecké dopravy, jako celku, tak počtu zpracovaných tun v rámci nákladového terminálu

na letišti hlavního města. Množství přijatých nebo odbavených tun na letišti Záhřeb Pleso, jež se v ostatních zdrojích uvádí, je 9 061 t. Bohužel se nepodařilo nikde zjistit (ani ze stránek chorvatského letiště ani jsem nedostala email s reakcí od letiště Záhřeb Pleso) proč zrovna v tomto roce byl nárůst tak markantní. Je tedy možné, že je ve statistikách určitá chyba, a to už ve statistikách letiště Záhřeb či ostatních zdrojů. Je také pravdou, že existuje studie, jež tvrdí, že statistiky z let do roku 2008 nejsou příliš přesné, jelikož do této doby byly údaje špatně evidovány. Letiště však připouští odchylku 5 %. Pokud tedy vynecháme tuto atypickou anomálii a budeme se dále věnovat grafu, tak je vidět, že od roku 2004 roste množství přepravovaných tun zboží, jež byly na letišti zpracovány, a to až do roku 2006, kdy bylo množství největší. Tento nárůst byl způsoben přepravou mražených ryb z Tanzanie, které v tyto roky proudily přes letiště Záhřeb Pleso dále do EU. Od roku 2007 je pak vidět pokles letecké nákladní dopravy, jež byl způsoben světovou hospodářskou krizí. Mírný nárůst nastává v roce 2012, kdy došlo k oživení chorvatské ekonomiky. (Chorvatská vědecká společnost pro dopravu 2008, Letiště Záhřeb 2015a)

Graf 3:



Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO, vlastní zpracování.

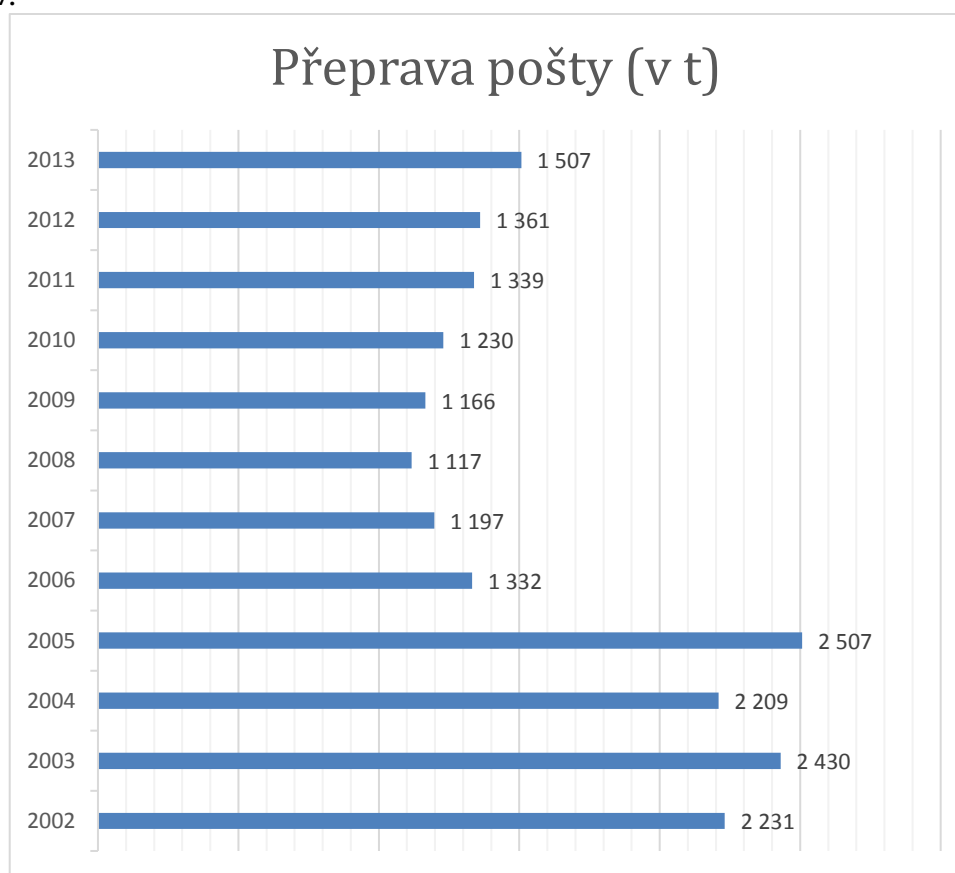
Přeprava pošty

Součástí přepravy nákladu je i přeprava letecké pošty, proto se část první kapitoly věnuje této problematice. Co se týká služeb, jež může letiště v tomto ohledu nabídnout, lze zmínit následující služby: (Letiště Záhřeb 2015a)

- oddělení pošty od nákladu v letadle
- oddělené skladování pošty (Letiště Záhřeb 2015a)

Jak je vidět na následujícím grafu, tak od roku 2005 dochází k propadu přepravované pošty. Tento fakt je dán především tím, že v této době se začíná pošta více převážet po nově vybudované dálniční síti a také po železnici. (Letiště Záhřeb 2015a)

Tabulka 7:



Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO, vlastní zpracování.

1.5.4. General Aviation Terminal

Součástí Záhřebského letiště je i terminál pro malá letadla, jež mají rozpětí křídel do 24 m a jejichž hmotnost nepřesahuje 10 t. Tento terminál se nachází na jižním konci letiště. Tato část nefunguje pouze pro obchodní cestující a VIP cestující, kteří chtějí cestovat rychle, pohodlně a především diskrétně. Tento terminál je totiž také využíván lékaři, vědci či jsou díky němu převáženi pacienti, zdravotní pomůcky ba i orgány, jež musejí být rychle transplantovány. Lety na tomto terminálu nejsou plánovány. Jedná se spíše o ad hoc charterové lety, kdy je šest zdejších pracovníků schopno zařídit vzlet či přistání letadla

do 24 hodin. To je důležité například tehdy, pokud je země zapojena do humanitární pomoci.
(Bugarinovski 2012)

2. Projekt Záhřeb Airport Cargo City

Druhá kapitola diplomové práce obsahuje tři hlavní části. V první části je popsána situace v letecké dopravě v Chorvatsku, především pak na letišti Záhřeb Pleso. Nastíněn je také stav letecké dopravy ve světě s trendy vývoje tohoto oboru. První část této kapitoly obsahuje řadu tabulek s údaji, ze kterých autoři projektu Záhřeb Airport Cargo City vycházeli, a to z toho důvodu, aby bylo možné odhalit případné chyby, kterých se autoři dopustili. Jedná se tedy o statistiky před rokem 2012. Závěr první části druhé kapitoly popisuje situaci v letecké dopravě se všemi fakty, ze kterých bylo pravděpodobně vycházeno. Následující část se zabývá již samotným projektem Záhřeb Airport Cargo City, který není jediným projektem na letišti Záhřeb Pleso. Proto je také ve zkratce zmíněna výstavba nového terminálu pro pasažéry, jež je součástí celkové modernizace letiště. V této části jsou také popsány hlavní cíle projektu. Je nastíněna nejaktuálnější představa, jak by měl nový nákladový terminál vypadat na základě veřejně zpřístupněných materiálů. Závěrem se práce také dotýká samotného financování projektu. Poslední část této kapitoly pojednává o současné fázi projektu Záhřeb Airport Cargo City. Přínosem této kapitoly je sumarizace všech veřejně dostupných zdrojů. V současné době neexistuje komplexní analýza tohoto projektu, jenž by na projekt pohlížela z více stran.

2.1. Analýza chorvatské letecké nákladní dopravy před vytvořením projektu

2.1.1. Chorvatská letecká přeprava v datech

Před představením projektu Záhřeb City Air Cargo je důležité nastínit nejenom situaci v přepravě zásilek v Chorvatsku, ale i v celosvětovém měřítku. Díky tomu lze lépe pochopit důvod vytvoření zmíněného projektu, jak již bylo zmíněno, není jediným projektem letiště hlavního chorvatského města. (Drljača 2012b) O rozšíření a modernizaci letiště se začalo hodně diskutovat již před vstupem země do EU (země vstoupila do EU v roce 2013). V té době panovaly optimistické predikce budoucího hospodářského vývoje. Odborníci předpokládali, že hlavní město Záhřeb velmi výrazně posílí svoji pozici hlavního obchodního centra a tím se velmi rapidně zvýší vytíženost letiště Záhřeb Pleso, a to v přepravě pasažérů, nákladu i pošty. Bylo tedy nutné se zamyslet nad jeho budoucím rozvojem, jelikož současný terminál predikovanému zvýšení přepravy nákladu neodpovídá. Na obrázcích níže, je možné vidět současný nákladový terminál. Na obrázku číslo 5 je vidět budova nákladového terminálu s parkovištěm pro zaměstnance před administrativní budovou, která je vidět na obrázku číslo 6. Na dalším obrázku je sklad náleží k terminálu. Proto byl vytvořen projekt modernizace letiště, jež zahrnuje jak přestavbu terminálu pro pasažéry, tak nákladového terminálu. Tento projekt byl spoluvytvořen i za přispění národního dopravce Croatia Airlines, kdy se také vycházelo z jeho predikcí, předpokladů a rovněž i statistik. (MacDonald 2014)

Obrázek 5



Vlastní fotografie.

Obrázek 6



Vlastní fotografie.

Obrázek 7



Vlastní fotografie.

Světové měřítko

Ještě před nastíněním situace v letecké dopravě v Chorvatsku, nastiňme zmíněná situace v letecké dopravě ve světě, protože autoři projektu vycházeli rovněž ze světových trendů. Pokud se podíváme na leteckou nákladní přepravu ve světě, tak se množství přepravovaného nákladu za poslední čtyři roky (2008 – 2012) velmi navýšilo (vycházíme ze situace před představením projektu Airport Cargo City v roce 2012). Dle údajů světové banky, vzrostla za toto období letecká nákladní přeprava o 1,395 %, přičemž tento obor dopravy zajišťuje přepravu zhruba 35 % světového zboží. Tento segment produkoval v té době 60 miliard amerických dolarů ročně a bylo v něm zaměstnáno 32 milionů pracujících. (Chorvatská akademie věd a umění 2012)

Podíl letecké přepravy na celkové přepravě nebyl vždy tak vysoký. První významný pokles v nákladní letecké přepravě byl zaznamenán v roce 2000, a to díky špatné ekonomické situaci v Evropě a Spojených státech amerických. (Global Air Cargo Advisory Group 2016) I následující rok došlo k poklesu, a to především z důvodu teroristických útoků 11. září.

(OECD 2012) Další významný propad nastal až jako následek světové hospodářské krize, kdy došlo k propadu výkonu nejen tohoto odvětví. Potom, co na začátku roku 2007 ještě rostl výkon odvětví o 3,3 %, tak v dalších letech už i letecká přeprava zaznamenala pokles, a to konkrétně o 1,8 % v roce 2008 a o 11,3 % v roce 2009. Ale již před krizí zaznamenal sektor letectví propad, ten však nebyl tak významný. Konkrétně v roce 2005, kdy došlo ke zdražení pohonných hmot, transport zboží se v té době také přemístil ze vzduchu na silnici a na moře, jež představují levnější alternativu. V březnu roku 2010, byla opět negativně ovlivněna situace v letecké dopravě. Důvodem negativního ovlivnění byl výbuch sopky na Islandu a následné šíření prachového mraku. Situace se v Evropě začala zlepšovat v roce 2011, zvýšením množství letecké přepravy o 4 % v porovnání s rokem 2008. Je však stále pravdou, že se i nadále rychleji zvyšuje poptávka po silniční přepravě a celkové údaje stále zůstávají za těmi předkrizovými. Pokud se posouzených, které se z dopravních oborů s následky světové finanční krize vyrovnaly nejrychleji, lze konstatovat, že to byly obory letecké a námořní přepravy. Díky využití nízkonákladových faktorů se však situace vrací do předkrizových čísel. Důležité také pro Chorvatsko je, že největší podíl na světové přepravě mají letiště v Asii a Tichomoří, s nimiž se zemi daří navázat obchodní spojení. Existuje světový předpoklad, že do roku 2029 by se měla situace v letecké přepravě v regionech zvýšit takto: v Asii o 7, 8 %, v Číně o 9,2 %, přeprava nákladu mezi Asií a Severní Amerikou o 6,7 % a přeprava mezi Evropou a Asií o 6,6 %. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, OECD 2012)

Situace v Chorvatsku

Pokud nastíníme situaci v Chorvatsku (abychom zhruba věděli, z jakých údajů vycházeli odborníci, jež sestavovali projekt Záhřeb Airport Cargo City) musíme použít řadu tabulek a grafů. Jak již bylo zmíněno, letiště Záhřeb Pleso patří k nejvýznamnějším v zemi. Toto letiště dlouhodobě zabezpečuje 85 % všech leteckých přeprav nákladu v zemi. Za sledované období se přepravily na letišti především mezinárodní zásilky, které představovaly zhruba 84 % všech zásilek odbavených do zahraničí nebo ze zahraničí přijatých. Přesná čísla jsou uvedena v tabulce níže. Pokud se podíváme na vnitrostátní přepravu, tak toto letiště nejvíce spolupracuje s letišti v Dubrovníku a ve Splitu, mezi nimiž se přepraví 95 % vnitrostátních zásilek. (Drljača 2012b)

Tabulka 8:

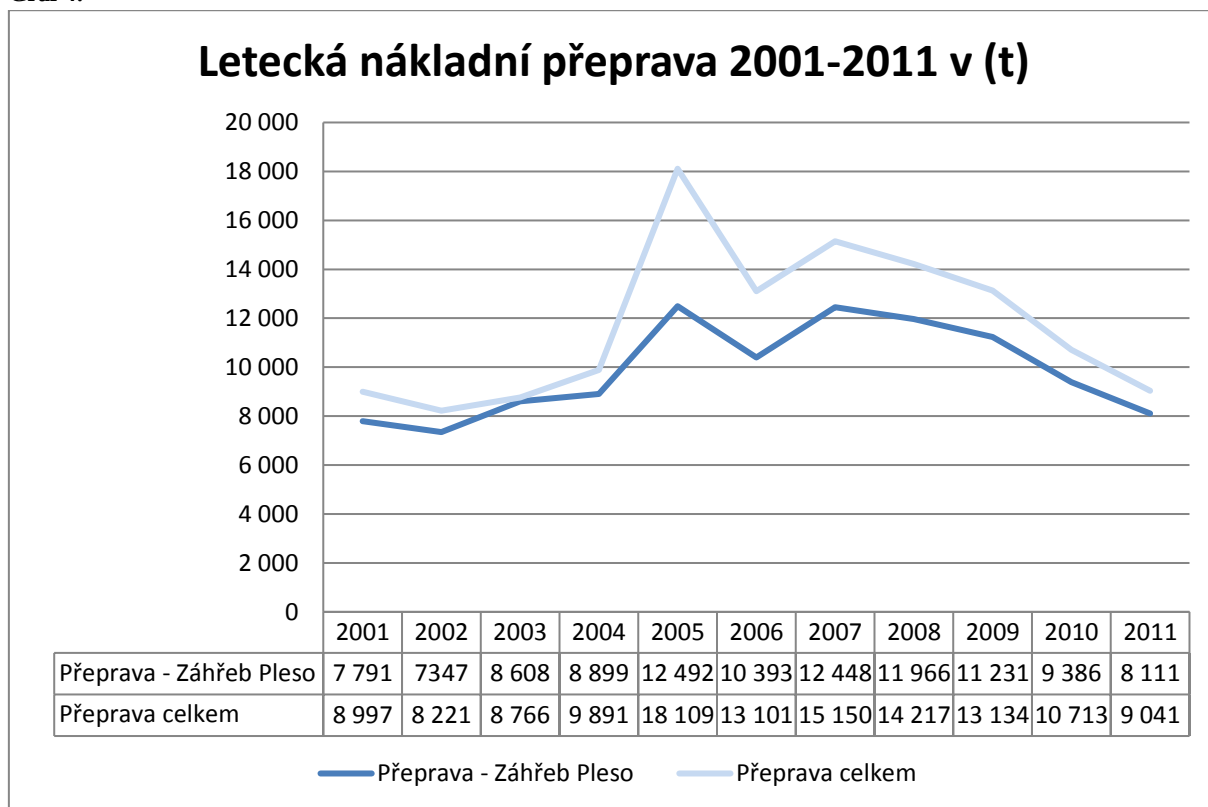
Rozdělení přepravy nákladu podle země určení										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Mezinárodní	5 206	5 072	6 441	6 650	9 943	7 360	9 339	9 202	8 862	7 125
Vnitrostátní	1 407	1 146	1 204	1 315	1 561	1 701	1 912	1 647	1 203	1 031

Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2011) – z oficiálních dokumentů, vlastní zpracování.

Následující grafy nám podrobně ukazují počet tun přepravených zásilek jak na letišti Záhřeb Pleso, tak celkový počet přepravených tun na všech letištích v zemi. Posuzujeme-li, objem přepravovaných tun zboží, které bylo v průměru přepraveno každý rok za sledované období (to znamená v letech 2001-2011), tak zjistíme, že se průměrně přepravilo 10 056 t každý

rok. Letiště Záhřeb Pleso přepravilo nejmenší počet tun zásilek v roce 2001, a to 7 791 tun. Oproti tomu nejvytíženějším rokem za sledované období byl rok 2005, kdy bylo přepraveno 12 492 tun. Co se týká srovnání s tabulkou v první kapitole mé práce, je vidět, že zde je velký rozpor, co se týká čísel v roce 2006. Tabulka uvádí, že na letišti bylo přijato nebo odbaveno 10 393 t nákladu a graf číslo 3 v první kapitole uvádí hodnotu 21 670 t. Jelikož jsem nikde nedohledala, jakou příčinu ten výkyv v roce 2006 má, domnívám se, že statistiky ze kterých vycházelí autoři projektu jsou správné. Dále jsem vycházela z čísel, jež jsou oficiálními statistikami projektu. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb Pleso 2016a) Velké zvýšení přepravených tun v roce 2005 je dáno především faktem, že v tomto roce mimořádně stoupl dovoz mražených ryb z Tanzanie, konkrétně z oblasti od Viktoriina jezera. Náklady s rybami sem přivážely letouny Iljušin 76, přepravující pravidelně zásilku o objemu 50 t zmražených ryb. Důvodem, proč byly ryby dopravovány právě sem, byla nová úmluva o hluku leteckých motorů na letištích v Evropě. Jelikož země tuto dohodu v této době ještě neakceptovala, bylo možné zde přijímat zásilky mražených ryb. Ryby se v Záhřebu dále překládaly na silniční dopravní prostředky a putovali následně do celé EU. (Chorvatská vědecká společnost pro dopravu 2008) V grafu je vidět pokles přepravovaných tun nákladu a to zejména na konci roku 2008 a v letech 2009 a 2010, kdy byla země zasažena dopady světové hospodářské krize, jež se zde projevil se zpožděním právě v těchto letech. Jedním z důvodů poklesu je také fakt, že letecká doprava v zemi je závislá i na množství vyrobených průmyslových produktů a těch se samozřejmě v krizových letech vyrobilo celosvětově méně. V chorvatských krizových letech je z grafu názorně vidět, že celkově klesl počet zásilek, jež byly přepravovány letadly. Jednalo se především o mezinárodní zásilky. Tyto zásilky, pak místo letadlem, byly přepravovány pomocí nákladních automobilů nebo lodí, což vedlo k úspoře nákladů. Dalším důvodem poklesu letecké přepravy zásilek v letech 2009 a 2010 bylo převzetí rakouského dopravce Austria Airlines společností Lufthansa. Lufthansa není se svými cenami na letišti Záhřeb Pleso příliš konkurenceschopná. Proto je řada nákladních spojů převzatých společností Austria Airlines odkláněna na letiště ve Vídni nebo Grazu, kde navazuje na kamionovou přepravu. Co se týká vnitrostátních zásilek, bylo v této době největší snahou přemístit tyto zásilky na vnitrozemskou vodní dopravu, a to v případech, kdy to bylo možné. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb Pleso 2016a)

Graf 4:



Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2011) – z oficiálních dokumentů, vlastní zpracování.

Tabulka 9 ukazuje, jaké procento všech leteckých přeprav bylo uskutečněno na letišti v hlavním městě. Pokud zde sleduje na průměrnou hodnotu, jedná se o 85,18 % přepravy nákladu za sledované období na tomto letišti. Toto číslo je téměř shodné s naměřenými hodnotami v letech 1993 až 2006, kdy se letiště v průměru podílelo na přepravě zásilek podílem 85,35 %. Tato čísla nám potvrzují fakt, že je letiště u hlavního města nejvytíženějším letištem v zemi. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb Pleso 2016a)

Tabulka 9:

Podíl letiště Záhřeb Pleso na letecké přepravě nákladu (v %)										
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
86,59	89,3	98,19	89,97	68,98	79,32	82,16	84,17	85,51	87,61	86,25

Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2011) – z oficiálních dokumentů, vlastní zpracování.

Údaje v následující tabulce ukazují množství odletů, příletů a tranzitů na letišti Záhřeb Pleso. Tabulka je rozdělena do dvou částí, a to na mezinárodní a vnitrostátní dopravu. (Letiště Záhřeb Pleso 2016a) Co se týká mezinárodních odletů z letiště je vidět, že množství odbaveného zboží se v roce 2005 zvýšilo. Bylo to způsobeno vysokým růstem ekonomiky a zvyšujícími se vývozy. Růst počtu odbavených nákladních tun je vidět až do roku 2007, kdy následně došlo k prvnímu propadu ekonomiky jako následku světové finanční krize. (EBDR 2010) Co se naopak týká nákladu, který byl do země dopraven prostřednictvím

letecké dopravy, je viditelné, že jeho množství skoro stále roste. Drobný výkyv byl zaznamenán v roce 2006 a 2010. Pozoruhodné je, že se stále zmenšuje množství tranzitů. Tento fakt dokazuje, že letiště v žádném případě není velkým mezinárodním uzlem při následné cestě na východ nebo na Balkán. Toto je dáno faktem, že došlo k velmi výraznému zlepšení dálniční sítě a náklady jsou často překládány do kamionů, jejichž pomocí putují dále. Co se týká vnitrostátních přeprav a odletů, tak ty naopak v nejvýznamnějších krizových letech zaznamenaly poměrně vysoký nárůst. V příletech je vidět rostoucí tendence do roku 2007 a potom jejich snižování. Toto je pravděpodobně dáno snahou využívat řeky a železnici, jak již bylo zmíněno výše. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb Pleso 2016a)

Tabulka 10:

Odlety/Přílety/Tranzity na Letišti Záhřeb Pleso 2001-2011 (v t)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Mezinárodní přepravy										
Odlety	3 345	3 038	4 248	4 379	7 644	5 174	6 938	6 680	6 199	4 852
Přílety	1 768	1 976	2 142	2 213	2 257	2 143	2 365	2 488	2 635	2 261
Tranzity	93	58	51	58	42	43	36	34	28	12
Celkem	5 206	5 072	6 441	6 650	9 943	7 360	9 339	9 202	8 862	7 125
Vnitrostátní přepravy										
Odlety	59	51	50	54	63	58	79	112	101	72
Přílety	1 348	1 095	1 154	1 261	1 498	1 643	1 833	1 535	1 102	959
Celkem	1 407	1 146	1 204	1 315	1 561	1 701	1 912	1 647	1 203	1 031

Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2011) – z oficiálních dokumentů, vlastní zpracování.

2.1.2 Ostatní charakteristiky letecké nákladní přepravy

Výše byla představena situace letiště v konkrétních údajích před samotným vytvořením projektu Záhřeb City Cargo. Je však pravdou, zda tyto údaje znamenají „vše“. Zmíněna jsou další fakta, jež letiště charakterizují, a to především jeho nákladová část. Jedním z faktů také je, že řada velkých zasilatelských společností vydala nařízení svým kancelářím v Chorvatsku, aby dopravovaly náklady na jiná letiště, a to například na letiště v rakouském Grazu a Vídni. V Chorvatsku není prozatím zcela aplikovaný institucionální rámec, jenž by korigoval dopravu letadly, které překračují dané limity hluku. V tomto případě se jedná (například) o zde často využívaná letadla Iljušin Il-76. Díky možnosti přistání těchto letadel bylo možné v roce 2005 a 2006 přepravy zmražené ryby z Tanzanie. Důsledkem toho je, že chorvatský letecký úřad několikrát nepovolil přistání těmto letadlům, jež na letiště Záhřeb Pleso směřovala například z letiště v Istanbulu či Madridu. Také v Chorvatsku není dostatečně implementovaná legislativa, která by upravovala vydávání, používání a kontrolu Leteckých nákladních listů (AWB). Další slabinou letiště jsou někteří jeho nákladní dopravci. Řada z nich, jež na letiště vstoupila, se nedokázala plně přeorientovat ze segmentu pro turisty. Stále se ještě nepodařilo přeorientovat nákladné letecké dopravě na přepravu mimo dopravní špičku, to znamená v noci, že je na letišti čas vyhrazený pro přepravu nákladu. (Chorvatská akademie věd a umění 2012)

Aby modernizace letiště Záhřeb Pleso bylo úspěšná a terminál bez problému plnil všechny nároky, jež na něj budou kladeny, je důležité vytvořit model, jak asi bude do budoucna trh chorvatské letecké nákladní dopravy fungovat. Model však musí odpovídat řadě faktorů, jež jej budou ovlivňovat. Model podléhá řadě faktorů, jež můžeme rozdělit na globální, regionální i místní. Pokud nejprve sledujeme globální faktory, můžeme jmenovat stav a trendy světového hospodářství, růst podílu letecké nákladní přepravy na dopravě. Důležité je jak objevování nových odbytišť chorvatských výrobků, tak nalézání nových obchodních partnerů. V tomto případě se jedná především o země jako Čína, Indie, Malajsie, Rusko, Brazílii a další (tyto oblasti jsou významné i co se týče chorvatského turistického ruchu). Díky poloze letiště Záhřeb Pleso by také mohlo dojít k jeho větší vytíženosti díky trendu přesouvání výroby ze západu na východ. Velmi důležitým faktorem je vstup země do EU. Po tomto kroku se předpokládá další uvolnění země v rámci Schengenského prostoru. Mezi regionální faktory můžeme počítat i fakt, že na Balkánském poloostrově je řada kandidátských zemí do EU a to Srbsko, Makedonie, Černá Hora a Bosna a Hercegovina. Vstupem těchto zemí do EU by mohlo dojít k další liberalizaci letecké dopravy. Důležitá je také politická stabilita v regionu. Co se týká lokálních faktorů, fakt modernizace letiště a výstavba nového terminálu pro pasažéry a nákladového terminálu znamená nárůst dopravy. Důležitá je také výstavba nových přepravních kapacit v oblasti letiště Záhřeb Pleso v rámci intermodálního segmentu. Především z toho důvodu, že intermodální přeprava je jednou z možností, jak zde podpořit nákladní přepravu. (Chorvatská akademie věd a umění 2012)

Pokud se ještě jednou zastavíme nad hlavními předpoklady projektu, tak musíme zmínit i následující údaje. Projekt se opíral především o předpoklad, že vzrůstá poptávka po letecké přepravě. Vycházel také z čísla, že by se objem letecké přepravy na letišti Záhřeb Pleso měl zvýšit zhruba o 414 % mezi roky 2006 a 2020. A to konkrétně z 10 393 t přepravených za rok v roce 2006 na 43 000 t, jež by letiště mělo přepravit v roce 2020. Tento nárůst by měl být dán především zvýšením poptávky ze zahraničí. Nárůst tuzemské poptávky by neměl být nikterak velký. Tato domněnka byla podpořena predikcí zvýšení obchodu s určitými regiony a to následujícím způsobem. Nárůst do Asijsko-pacifické oblasti o 8,55 %, do Latinské Ameriky a Karibiku o 6,35 %, na Střední Východ o 7,25 % a nejmenší nárůst by měl být zaznamenán do Evropy a to 3,85 %. Toto vše byly pro autory projektu Záhřeb Airport City Cargo dostatečně silné argumenty na vytvoření projektu. (Chorvatská vědecká společnost pro dopravu 2008)

2.2. Projekt Záhřeb Airport City Cargo a jeho cíle

2.2.1 Strategické cíle projektu

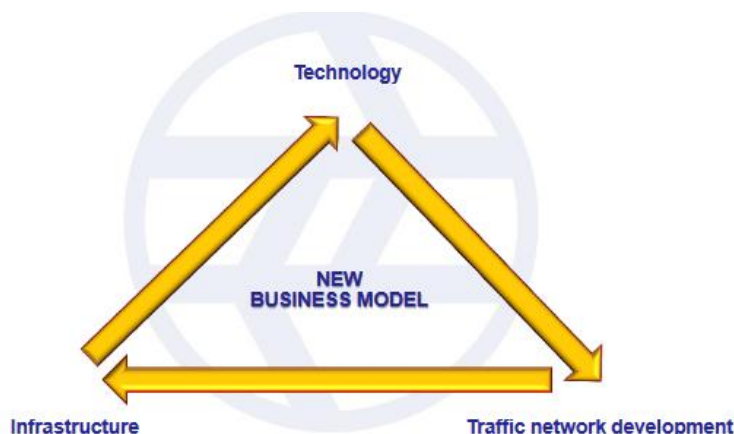
Ještě před seznámením se samotným projektem Záhřeb Airport Cargo City je nutné prezentovat strategické cíle nového modelu letiště, jež byly autory stanoveny. Dá se také říci, že tyto stanovení cíle demonstrují současné nejslabší stránky stavajícího nákladového terminálu. Jako strategické cíle byly určeny následující tři cíle:

- 1) rozvoj technologií
- 2) vybudování sítě pravidelných leteckých spojů z / do Záhřebu

3) rozvoj infrastruktury

Tyto cíle zcela splňuje nový terminál a jeho koncepce, jež byla následně vytvořena. Autoři ze strategických cílů poskládali trojúhelník, který je možné vidět níže, kde jsou nezorněny zachyceny všechny souvislosti. Takže jen současným zapracováním třech elementů do projektu je možné dosáhnout kýženého výsledku. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb 2012)

Obrázek 8



Zdroj: LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2013): Nákladový terminál. [Online]. [cit. 2015-07-20]. Dostupné z <<http://zlz-zagreb-airport.hr/en/new-passenger-terminal>>.

Prvním cílem jsou technologie. V novém terminálu na ně bude kladen veliký důraz. Cílem je také zvýšit kvalitu manipulace s nákladem. Plánem je implementace nákladového informačního systému (CIS). Tento systém by měl umožnit optimální manipulaci jak s nákladem, tak s poštou a měl by optimalizovat podnikové procesy. Snahou je co nejlépe konsolidovat všechny zásilky, snížit množství manuálních procesů a zvýšit množství těch automatických. Tento systém umožňuje realizovat celosvětové projekty, jež realizuje IATA. Jedná se jmenovitě o projekt Projekt Cargo 2000 (Tento projekt byl vytvořen, aby podpořil standardizaci a řízení kvality v letecké nákladní dopravě) (Bernacchi 2009) a e-freight (i tento projekt byl vytvořen pod záštitou IATA). Jeho hlavním cílem je snížení provozních nákladů a zvýšení kvality poskytovaných služeb. Projekt se dotýká leteckých dopravců, přepraveců i poskytovatelů služeb. Velkou snahou projektu je převést, co nejvíce papírových dokumentů do elektronické podoby). Oba tyto projekty jsou začleněny na oficiální seznam projektu letiště Záhřeb Pleso. (Bernacchi 2010) Tato technologie usnadňuje práci zaměstnanců a měla by usnadnit i práci po zavedení elektronického nákladního listu (souvisí i s implementací druhého zmíněného projektu). Další etapou je vytvoření vhodného rámce pro aplikaci technologie RFID (Radio Frequency Identification). (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb 2012)

Co se týká dalšího pilíře výstavby nového nákladního terminálu, tedy infrastruktury, počítá se s výstavbou moderních skladů a přilehlých kancelářských prostor, prostorů vyhrazených pro stání velkých nákladních letounů

Obrázek 9

(konkrétně se počítá s místem pro dva větší nákladní letouny). Rovněž bude vyhrazen prostor pro parkování nákladních aut. Na jednom konci skladu budou vybudovány rampy (RFS rampy - Road Feeder Service) pro nakládku a vykládku zboží, jež by měly být napojeny na příjezdovou cestu a dále na jižní obchvat hlavního města. A to také z toho důvodu, že 35 % přepravovaného nákladu je na letiště dopravováno kamióny. Zbytek zásilek vozí menší dodávky. Jejich pravděpodobná poloha je vidět na obrázku vpravo. Mělo by být



Zdroj: MOŽNÁ PODOBA RFS RAMP (2013): Nákladový terminál. [Online]. [cit. 2015-07-21]. Dostupné z <<http://zlz-zagreb-airport.hr/en/new-passenger-terminal>>.

vybudováno napojení na železnici a dálniční síť. (V následující části této kapitoly je umístěn náskok skutečné podoby nového nákladového terminálu, jeho jednotlivé části jsou podrobně popsány). Zároveň navazující uspořádání jednotlivých částí terminálu by mělo zajistit možnost přepravovat i větší množství nákladu a pošty. Letiště chce touto cestou zajistit poskytování kvalitních logistických služeb a vytvoření intermodálního přepravního uzlu na letišti Záhřeb Pleso. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb 2012)

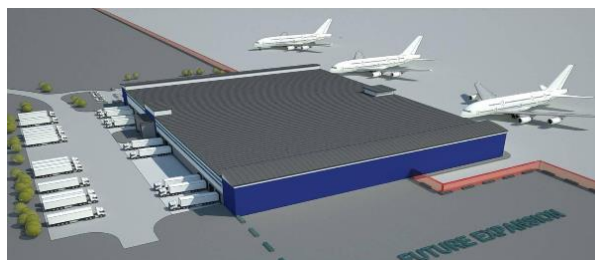
Další snahou letiště Záhřeb Pleso je i další rozvoj dopravy. Snahou je vybudovat nové letecké pravidelné linky. A to především do destinací jako USA, Čína, Indie, Jižní Korea, Malajsie, Rusko, Afrika. Tato snaha navazuje na již zmíněný trend v navazování nových obchodních partnerství. Vytvořením těchto pravidelných linek by země mohla posílit své postavení v regionu a stát se uzlovým bodem. (Chorvatská akademie věd a umění 2012, Letiště Záhřeb 2012)

2.2.2 Projekt Záhřeb Airport City Cargo

Jak již bylo zmíněno, projekt Záhřeb Airport City Cargo je jedním z projektů letiště v Záhřebu. Tento projekt by měl napomoci

Obrázek 10

dalšímu rozvoji letiště po vstupu Chorvatska do EU v roce 2013. (Letiště Záhřeb 2012) Projekt byl poprvé zveřejněn v roce 2012, avšak jeho příprava začala již dříve. Mezi autory tohoto projektu můžeme jmenovat: Miroslava Drljaču, Gorana Kramariće, Škrinjara Pašagiće. (Letiště Záhřeb 2016b) Projekt Záhřeb Airport City Cargo je součástí velkého projektu na modernizaci letiště. Díky tomuto projektu by se mělo záhřebské letiště zařadit mezi mezinárodní letecké uzly pro



Zdroj: LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2013): Nákladový terminál. [Online]. [cit. 2015-07-02]. Dostupné z <<http://zlz-zagreb-airport.hr/en/new-passenger-terminal>>.

nákladní dopravu. V první fázi projektu je však primárně počítáno s výstavbou nového terminálu pro cestující. (Letiště Záhřeb 2012) Projekt Záhřeb Airport City Cargo následuje až ve druhé fázi celé modernizace. Součástí celého projektu je také výstavba železničního spojení letiště s hlavním městem, výstavba hotelu a business centra. (VG Danas 2015) Projekt Záhřeb Airport City Cargo byl sestaven z několika důvodů. Řada z nich byla zmíněna již v textu výše. Další význam má z hlediska jeho největšího podílu na letecké přepravě zboží v zemi. Dále je velice důležité modernizovat a udržet schopnost letiště přepravovat i speciální zásilky, například rychle podléhající zkáze nebo hluboce zamražené zboží. Vedení letiště si klade za cíl vylepšit technologie, jež jsou na letišti používány (jak je rovněž vidět ze schématu výše). Výrazně zlepšit dostupnost na a z letiště jak cestujícím, tak přepravě zboží. S tím souvisí dobré napojení na další obory dopravy. Na obrázku číslo 4 je například vidět snaha autorů o to, aby bylo velice jednoduché a rychlé přeložit náklad z letadla např. na nákladní automobil. Na dalších obrázcích je také vidět, již zmíněná železniční vlečka k leteckému nákladnímu terminálu. (Letiště Záhřeb 2012)

Nový terminál pro pasažéry

Pro úplnou představu, co vše se na letišti v Záhřebu odehrává, se diplomová práce také ve zkratce zmíní o projektu nového terminálu pro cestující, jež je na letišti budován. Přípravné práce na novém terminálu pro pasažéry – Terminálu A začaly již v prosinci 2013. (World bank group 2015) Se samotnou stavbou se začalo na konci roku 2013 a to konkrétně 18.12.2013. Přepokládaný termín dokončení je koncem roku 2016. (Jutarniji 2015) Nový terminál pro cestující by měl být schopný ze začátku svého provozu odbavit 5 mil. cestujících za rok a dále by se jeho kapacita mohla navýšit až na 8 mil. cestujících za rok. Na obrázku vpravo je možné vidět návrh nového terminálu. Nový terminál by měl být moderní a měl by být i architektonickým skvostem okolí. Počítá se také, že snadnější a komfortnější přístup do země přiláká nové turisty do regionu. Nový terminál by měl vytvořit i nová pracovní místa, po jeho dokončení jich vznikne asi 700. (Airport technology 2015) Na stavbě se podílí asi 20 chorvatských firem s jejich zhruba 1.000 zaměstnanci. (Letiště Záhřeb 2013) Ve třetí části této kapitoly a také v příloze je možné vidět současnou podobu projektu. Rovněž je v příloze letecký snímek z roku 2015.

Obrázek 11



Zdroj: LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2013): Nový terminál A. [Online].

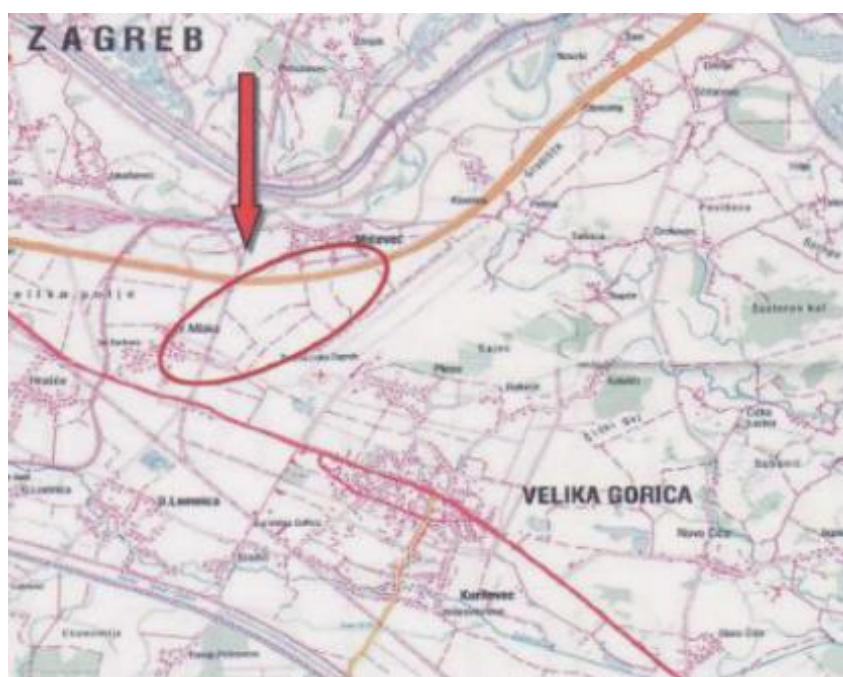
[cit. 2015-07-02]. Dostupné z <<http://zlz-zagreb-airport.hr/en/new-passenger-terminal>>.

Záhřeb Airport City Cargo

Druhou částí projektu modernizace letiště je výstavba nového nákladního terminálu. Tento projekt nese název Záhřeb Airport City Cargo. Nový nákladový terminál bude vystavěn

v blízkosti stávajícího letiště. Místo výstavby je možné vidět na obrázku číslo 11, jež následuje níže. (Draljača 2012) Celý areál bude mít trojúhelníkovitý tvar. Prostor je ohraničen silnicí (to konkrétně jižním obchvatem hlavního města) a železnicí. Co se týče železničního spojení, mělo by dojít pouze k vystavění překladiště v prostoru letiště a přípojky na ni, s napojením na již existující trať přes město Velká Mlaka. Tato trať směřuje až do hlavního města na nádraží Záhřeb Sisak, které se nachází na severní hranici města. Vybudováním železničního spojení splní země závazek vůči EU, jež je zakotven v Bílé knize, týkajícího se požadavku, že do roku 2050 by všechna letiště hlavních měst měla mít vybudovány železniční přístupy na letiště. Pro projekt je v katastrálním plánu vyčleněna plocha 350 ha. (VG Danas 2015)

Obrázek 12



Zdroj: DRLJAČA (2012 *Lokace letiště*. Zagreb: Zračna Luka Zagreb d.o.o.. ISBN 0351-1898

Aby bylo možné utvořit si lepší představu a tom, jak bude nový nákladový terminál vypadat, následuje další obrázek. Na něm je vidět kroužkem označená nákladní část (tato část bude detailněji popsána v další části této kapitoly), jež má zmíněný trojúhelníkovitý tvar. V dolní levé části obrázku je zakreslena nová budova pro pasažéry. Mezi oběma stavbami jsou vidět společné přistávací a vzletové dráhy. (Draljača 2012)

Obrázek 13



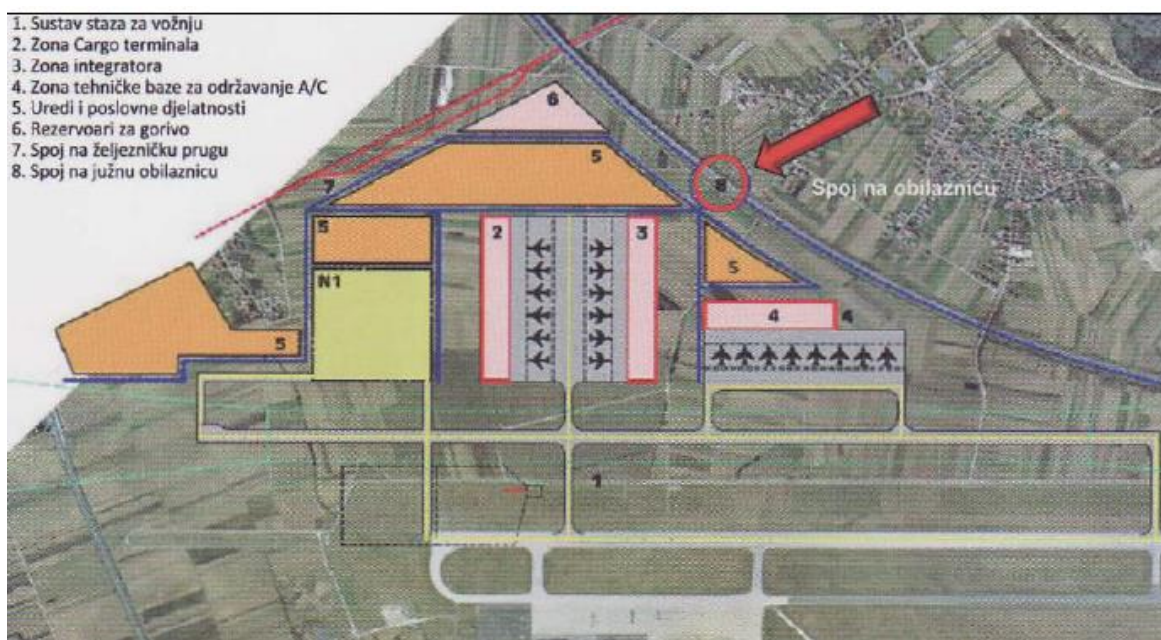
Zdroj: DRLJAČA (2012 Umístění letiště. Zagreb: Zračna Luka Zagreb d.o.o.. ISBN 0351-1898

Následuje obrázek znázorňující již samotný plán projektu Záhřeb Airport City Cargo, jehož umístění bylo na obrázku výše. Nový nákladový terminál se skládá z několika částí. Tyto jsou popsány na obrázku 13., který následuje. Části nákladového terminálu:

- 1) systémové trasy pro jízdu
- 2) prostor nákladového terminálu
- 3) prostor integrátoru
- 4) sklady, klimatizované sklady a jejich technické zázemí pro přepravu a skladování rychle se kazících potravin a hluboce zmražených potravin
- 5) úřady a administrativní zázemí
- 6) prostor pro palivo
- 7) železniční spojení (na obrázku znázorněno červenou barvou)
- 8) spojení na jižní spojkou

Jak je vidět, plán ladí s předurčenými cíli, jak by se letiště mělo dále vyvíjet. O cílech bylo pojednáváno na začátku kapitoly, tím konkrétně myslím trojúhelník jež demonstruje 3 hlavní cíle. (Draljača 2012)

Obrázek 14



Zdroj: DRLJAČA (2012) *Nový nákladový terminál*: Zračna Luka Zagreb d.o.o.. ISBN 0351-1898

Obrázek výše popisuje, jak by měl celý projekt Záhřeb Airport City Cargo vypadat po úplném dokončení. Projekt je rozdělen do tří realizačních etap. První etapa a její příprava byla naplánována na rok 2013, nicméně se stavbou této části se ještě nezačalo. V první fázi měl být postaven sklad o kapacitě 60 000 t ročně s možností jej rozšířit na kapacitu 100 000 t ročně. Tato část je na obrázku znázorněná pod číslem 4. Dále by měl být vybudován prostor pro parkování nákladních letadel. Počítá se s tím, že do tohoto protoru by se měla vejít dvě velká nákladní letadla. Velice důležitou součástí nákladového terminálu jsou pojezdové dráhy pro letadla, jež jsou také na obrázku vidět. Jak bylo zmíněno výše, velice důležité je napojení na dálniční nebo železniční spojení, aby bylo možné rychleji přepravovat náklad a nedošlo ke zdržení. Díky tomuto napojení bude možné lépe využívat intermodální přepravu. Další důležitou součástí, jež má být v této části vybudována, jsou kancelářské prostory pro úředníky. Poslední neméně důležitou součástí jsou parkovací místa pro nákladní a osobní automobily. Dle projektu bude vybudováno 35 míst pro nákladní automobily a 150 míst pro osobní automobily. (Draljača 2012) Celá tato část by měla zabrat prostor o velikosti 8 300 m². (VG Danas 2015) Další dvě fáze nejsou prozatím dopodrobna rozplánované a to z toho důvodu, že se tyto fáze budou odvíjet od počtu přeprav na letišti. (Draljača 2012)

Co se týče financování, bude tato fáze projektu pravděpodobně stát 21 - 22 mil. Euro. Tento projekt bude samozřejmě spolufinancován z fondů Evropské unie. Pokud se zaměříme na cenu jednotlivých částí, tak část skladů včetně kancelářských prostor by podle prvních odhadů měly stát 14 mil. Euro a to ve vybavení „all inclusive“. Na vybudování nových runway a pojezdových cest pro nákladní letadla bude pravděpodobně potřeba 3,5 mil. Euro. A poslední část, s kterou rozpočet počítá, je veškeré vybavení a IT technologie. Na ty připadá nejmenší část rozpočtu a to 0,35 mil. Euro. (Letiště Záhřeb 2012) Tato část je v podstatě

téměř zanedbatelná, pokud se podíváme na cenu nového terminálu pro cestující. Ten by měl stát zhruba 331 mil. €, přičemž 243 mil. by mělo pokrýt samotnou stavbu a zbytek, tj. 88 mil. € by mělo sloužit jako peníze, jež jsou nutné na pokrytí nákladů na výstavbou terminálu vyvolané investice. Stavba nového terminálu je spolufinancována řadou subjektů a to: Vedením Paris Management 20,77 %, Bouygues Bâtiment International 20,77 %, Marguerite fondem 20,77 %, Mezinárodní finanční korporace (IFC) 17,58 %, TAV Airports Holding 15 % a Viadukt 5,11%. Do finančních vztahů zde zasahují také věřitelé jako: Evropská investiční banka (EIB), Mezinárodní finanční korporace, Unicredit Bank Austria a Deutsche Bank (Marguerite 2013, World bank 2015)

Celý projekt Záhřeb Airport City Cargo zapadá do nového dopravního konceptu, jež je v zemi vytvořen. Tento koncept navazuje na trend využívání intermodálních přeprav a vede především k propojení chorvatského dopravního systému s dopravním systémem EU. Mezi tyto navazující projekty můžeme zařadit:

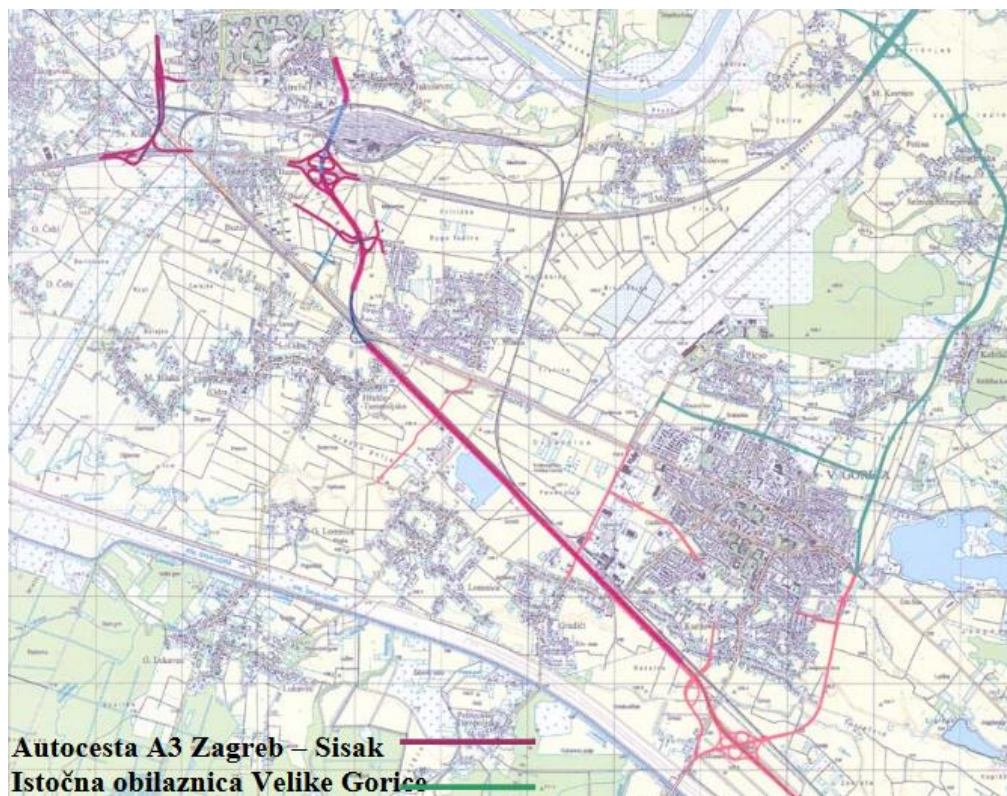
- 1) železniční logistické centrum Cargo Duge Selo
- 2) propojení a modernizace železnic Rijeka – Záhřeb - Budapešť
- 3) projekt poštovních logistických center
- 4) terminál kontejnerové přepravy v přístavu v Rijece
- 5) projekt splavňování řeky Sávy ze Záhřebu

(Cosmos 2016, Letiště Záhřeb 2012)

Řešení spojení s městem

V současné době je možné na letiště přepravit zásilku resp. náklad za pomoci silniční dopravy. Jak již bylo zmíněno výše, zatím neexistuje žádné železniční spojení, s jehož vybudováním se však do budoucna počítá. Na letiště vede pouze státní silnice D30, ta se v případě nehody stává neprůjezdnou a dochází k zácpám na této silnici, což působí značné dopravní komplikace. Tato silnice je napojena na tyto tři dálniční koridory a to na dálnici A2, A3 a A4. Od sjezdu z dálnice A3 až po křižovatku na přípojku na letiště měří tato čtyřproudá silnice 6 km. Největší špička na této silnici nastává mezi 15 – 16 hodinou, kdy je silnice vytižena z 80 %. Toto velké vytižení vede ve špičkách (především v ranní špičce, kdy se touto silnicí cestuje řada obyvatel do zaměstnání do hlavního města) ke zpomalení provozu. Zpomalení provozu také napomáhá fakt, že na tomto poměrně krátkém úseku se nachází řada semaforů. Dále je možné využít dálnice A3, jež také vede k letišti a vyhne se větší části velmi vytižení silnice D30. Je možné také využít východní obchvat, jež vede okolo města Velká Gorice. Obě tyto cesty jsou znázorněny na následujícím obrázku. Tyto cesty by vytvořeny díky již dlouho plánovanému rozvoji letiště. A to také z toho důvodu, že letiště Záhřeb Pleso neslouží pouze civilním účelům, ale nachází se na něm i vojenská základna. (Pavlin 2006)

Obrázek 15



Zdroj: SCOTT Associated Architects: (2006): Přípojka k novému terminálu pro pasažéry [cit. 2015-08-20]. Dostupné z <https://bib.irb.hr/datoteka/260245.pavlin_paper3.pdf>.

S modernizací letiště je nutné vytvořit nové přístupové cestu k novému terminálu pro cestující. I nadále bude využíváno cesty D30 a ostatních příjezdových cest. Nový terminál pro cestující by měl na odbočku ze silnice D30 navazovat a to konkrétně na ulici Rudolfa Fozira. Tady by měl být vybudován tunel (tento tunel i další nově vybudované komunikace jsou na obrázku znázorněny červenou barvou), jež je vidět na obrázku níže a začíná za současným nákladovým terminálem (na obrázku je nákladový terminál znázorněn zelenou barvou). Nový nákladový terminál bude pravděpodobně rovněž napojen na silnici D30. (Pavlin 2006)

Obrázek 16

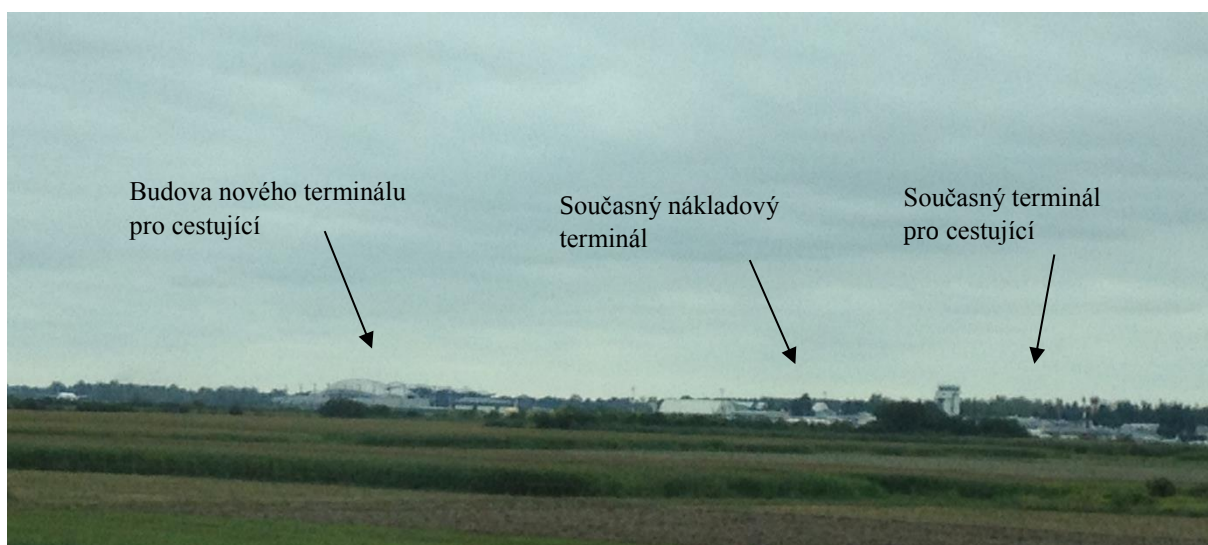


Zdroj: SCOTT Associated Architects: (2006): Př. [Online]. Přípojka k novému terminálu pro pasažéry [cit. 2015-08-20]. Dostupné z <https://bib.irb.hr/datoteka/260245.pavlin_paper3.pdf>.

2.3 Současná fáze projektu

Současná fáze projektu Záhřeb Airport City Cargo se nachází stále v přípravné fázi (to znamená v září 2016. Co se týče terminálu pro cestující, tak je současný stav stažen na srpen 2016). Podle vyjádření letiště Záhřeb Pleso jsou již připraveny všechny potřebné dokumenty a projekty staveb. Údajně je zpracována i studie dopadu na životní prostředí. Ta však není ještě veřejně dostupná, jako řada dalších dokumentů. V současné době jsou oficiálně zveřejněny dokumenty a studie týkající se především projektu nového terminálu pro cestující, který je momentálně klíčovým projektem pro letiště Záhřeb Pleso. Se stavbou nového nákladového terminálu by se mělo začít až po úspěšném dokončení nového terminálu pro cestující. Tento projekt bude dokončen na konci letošního roku a k jeho slavnostnímu otevření by mělo dojít v první čtvrtletí roku 2017. Momentálně jsou dokončeny všechny vnější práce na budově terminálu a pokračuje se stavbou uvnitř budovy. Obrázek níže zachycuje umístění nového terminálu pro cestující, který je vidět úplně v pravé části. Obrázek je pohledem z dálnice, jež je příjezdovou cestou z hlavního města. Vzletová a přistávací dráha se nachází před terminály. To znamená, že vzletová a přistávací dráhy by měla být společné pro oba nové terminály. Nákladový terminál by měl být vystavěn oproti původnímu terminálu pro cestující. Dále následují některé oficiální obrázky, jež ukazují podobu terminálu pro cestující z letošního dubna. (Další obrázky v příloze)

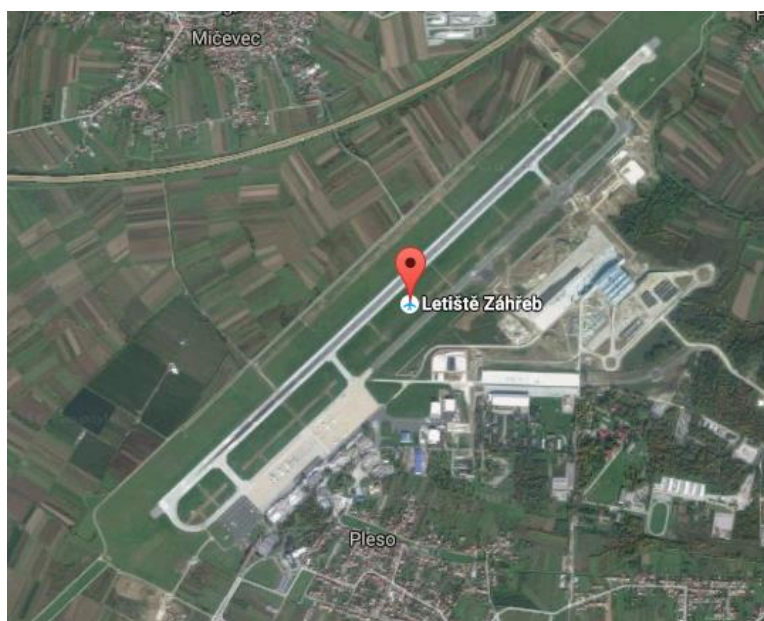
Obrázek 17



Vlastní fotografie.

Následující snímek z leteckých map ukazuje, že v pravé části je rozestavěný nový terminál pro cestující. Na snímku je také vidět jižní obchvat hlavního města, jež by měl se železniční drahou tvořit trojúhelník, kde by se měl nacházet nový nákladový terminál.

Obrázek 18



Zdroj: Google maps.com. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z [https://www.google.cz/maps/place/Leti%C5%A1t%C4%9B+Z%C3%A1h%C5%99eb+\(ZAG\)/@45.7387076,16.0547872,3996m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47667ee85c7fab29:0x9ef60b3c28e288f6!8m2!3d45.7407504!4d16.0674365](https://www.google.cz/maps/place/Leti%C5%A1t%C4%9B+Z%C3%A1h%C5%99eb+(ZAG)/@45.7387076,16.0547872,3996m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47667ee85c7fab29:0x9ef60b3c28e288f6!8m2!3d45.7407504!4d16.0674365).

Obrázek 19



Zdroj: EX-YU Aviation News (2016): Zagreb Airport terminal photo update. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z http://www.exyuaviation.com/p/zagreb-airport-terminal-photo-update_14.html.

Obrázek 20



Zdroj: EX-YU Aviation News (2016): Zagreb Airport terminal photo update. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z http://www.exyuaviation.com/p/zagreb-airport-terminal-photo-update_14.html.

Jedním z problémů, který projekt momentálně zpomaluje, je, že nejsou prozatím vykoupeny všechny pozemky potřebné pro další výstavbu nákladového terminálu. Tento terminál by se měl rozkládat částečně na soukromých pozemcích a částečně na vojenském území. Je možné se domnívat, že s výkupem budou ještě problémy, jelikož místní obyvatelé vidí v letišti spíše hrozbu než přínos pro sebe i svou zemi.

Co se týká dopravního spojení, dokončuje se přípravná fáze železničního spojení s leteckým nákladním terminálem. Počítá se s napojením na trať Sesvete – Velika Gorica. Měl by být vybudován východní koridor s mostem, jež by se měl napojovat na stávající trať (Sesvete – Velika Gorica), jak již bylo zmíněno výše. Tato část projektu, ještě není zcela dořešena a projekt se stále upravuje. Jedním z důvodů je rovněž podmínka, že musí být kompatibilní s železničním nákladním uzlem Cagro Duge Selo, jež bude dokončen na konci tohoto roku. (VG Danas 2015, vyjádření letiště Záhřeb Pleso) V současné době se také řeší otázka financování této části projektu. Snahou vedení letiště je získat peníze na financování z EU. Předpokládaný termín realizace je roku 2020. (Juratniji 2015)

3. Analýza přínosu a predikce budoucího vývoje

Poslední kapitola méj diplomové práce je rozdělena do tří částí. První část třetí kapitoly se zabývá SWOT analýzou celého projektu. Tabulka v níž je SWOT analýza zachycena má dvě části - první se věnuje projektu Záhřeb Airport Cargo City a druhá část projektu nového terminálu pro pasažéry. SWOT analýza výstavby nového terminu pro pasažéry je zařazena z toho důvodu, že tyto dva projekty spolu úzce souvisejí a po dokončení spolu budou tyto dvě budovy tvořit nové moderní letiště, jež bude hlavní město země obsluhovat. Dále je SWOT analýza rozvedena pouze pro první část o to pro projekt Záhřeb Airport Cargo City. V další části třetí kapitoly je projekt Záhřeb Airport Cargo City zhodnocen. Jsou zmíněny jeho klady, zápory a přínosy. Snahou této části bylo také identifikovat možné chyby a negativní následky, jež by projekt mohl přinést. Jsou zmíněna i doporučení, jak dále s projektem pracovat, jelikož se ještě nezačalo s výstavbou nákladového terminálu. Poslední část této práce se věnuje strategiím nákladní letecké dopravy. Nejprve je zmíněna strategie organizace IATA. Tato strategie je vypracována pro rok 2015 – 2020. Dále zmíněna strategie, jež byla vytvořena ministerstvem námořnictva, dopravy a infrastruktury republiky Chorvatské ve spolupráci s Evropskou unií.

3.1. SWOT analýza

V tabulce níže je vytvořena SWOT analýza k projektu Záhřeb Airport Cargo City. Tato tabulka má dvě části. V první její části je zmíněna SWOT analýza pro projekt nového nákladového terminálu, tedy projektu Záhřeb Airport Cargo City a v druhé části je krátce zmíněna i SWOT analýza pro projekt nového terminálu pro cestující, jelikož dle mého názoru tyto dva projekty spolu z mnoha pohledů velice úzce souvisejí. Jako jeden z nich můžeme zmínit, že oba projekty společně budou vytvářet moderní letiště evropských standardů, jež bude moci využívat hlavní chorvatské město. Tak je také možno zmínit fakt, že obě nové části letiště budou mít společné přistávací a vzletové dráhy. Pro oba projekty byly vytvořeny nové příjezdové cesty. V další části pod tabulkou už je však analýza věnována pouze projektu Záhřeb Airport Cargo City.

Tabulka 11:

SWOT analýza projektu Záhřeb Airport Cargo City	
Slabé stránky	Silné stránky
▪ finanční náročnost projektu ▪ velká vytíženost silnice D30 ▪ sdílené přistávací dráhy s terminálem pro cestující ▪ nedostatečné využívání strategické pozice ▪ manipulace se vstupními daty	▪ moderní technologie ▪ implementace nákladového informačního systému ▪ používání elektronických dokumentů ▪ sklad pro rychlokazitelné a hlubokozmražené zboží ▪ dobré spojení s hlavním městem a napojením na velmi kvalitní dálniční síť ▪ vybudované železniční spojení
▪ závazek za terminál pro cestující ▪ výkyvy v trendech v cestování ▪ velké vytíženost silnice D30	▪ dobré spojení s hlavním městem ▪ nové spoje ▪ vybudování železniční či tramvajového spojení
Příležitosti	Hrozby
▪ vstup dalších balkánských zemí do EU ▪ navazování nových obchodních kontaktů především v Asii, Africe ▪ rozvoj intermodální přepravy ▪ nová pracovní místa ▪ s růstem e - trhu růst - letecké přeprav ▪ nevyužitý potenciál letecké dopravy	▪ možná další finanční krize ▪ neschopnost plnit závazky ▪ nízká konkurenceschopnost vůči ostatním členským zemí ▪ pokles poptávky po letecké přepravě ▪ zvyšující se konkurence v podobě ostatních dopravních oborů ▪ nebezpečí terorizmu ▪ noční restrikce (např. hluk) ▪ negativní postoj občanů žijících v okolí ▪ nízká konkurenceschopnost některých dopravců
▪ vstup nových leteckých dopravců ▪ uzlový bod ▪ nová pracovní místa ▪ současná bezpečnost situace	▪ další finanční krize ▪ pokles poptávky turistů po destinaci ▪ migrační vlna ▪ nebezpečí terorizmu

Zdroj: vlastní zpracování

Slabé stránky

Co se týče SWOT analýzy projektu Záhřeb Airport Cargo City budou nejprve zmíněny jeho slabé stránky. Dle mého názoru nejslabším místem celého projektu jsou finance. Letiště Záhřeb Pleso v současné době dokončuje dostavbu terminálu pro pasažéry, který bude celkem dle odhadů stát 331 mil. €. Na tuto částku je složí řada subjektů. Zemi také zasáhla poměrně významně světová hospodářská krize. Dále už má Chorvatsko také velkou půjčku, jež si vzalo na vybudování nové dálniční sítě především od EU (mimo jiné také na nové přístupové cesty na letiště). Nebude proto zcela snadné najít investory nebo věřitele, jež by se na stavbě nového nákladového terminálu podíleli. Velkým problémem je také stále velké vytížení hlavní příjezdové cesty a to silnice D30. Je pravdou, že této cestě bylo výrazně uleveno, vybudováním části dálnice A3 a obchvatu vedoucího přes město Velká Gorice. Dopravě nákladu do nového nákladového terminálu by také velmi prospělo, kdyby bylo možné vybudovat příjezdovou cestu z jižního obchvatu hlavního města a to konkrétně ze silnice E65. Tím by se velmi zamezilo zácpám a celkově by tento krok ulehčil silnici D30. Rovněž by se mírně zkrátila dojezdová vzdálenost ze severu země. Problém také může být, že nový terminál bude sdílet vzletovou a přistávací dráhu, i nadále, s terminálem pro cestující. Z tohoto důvodu nemůže dojít příliš k velkému růstu a i nadále budou pravděpodobně upřednostňovány lety letadel, jež budou převážet cestující. To znamená, že na přepravu nákladu budou zbývat časy, jež nejsou lukrativní pro lety s cestujícími na palubě. Pokud dojde ke zvýšení počtu přeprav jak cestujících, tak nákladu, bude tento fakt vyžadovat excelentní koordinaci vzletů a přistání všech letadel. Problémem je, že letiště v hlavním městě nevyužívá naplno své strategické pozice, jež jako hlavní město země má.

Silné stránky

Výstavba nového nákladového terminálu na letišti Záhřeb Pleso umožní využít řadu nových technologií. Například implementace nákladového informačního systému, který by měl umožnit lépe, rychleji a efektivněji manipulovat s nakládaným a vykládaným zbožím. A tím šetřit nejen čas a peníze, ale také docílit možnosti odbavit větší množství zásilek. S použitím moderních technologií souvisí další silná stránka tohoto projektu, a to možnost zavedení elektronických dokumentů k nákladu, čím se rovněž celý proces zjednoduší a urychlí. Současný nákladový terminál je schopen přepravit prakticky jakýkoliv náklad. Tato vlastnost bude v novém terminálu jistě zachována. Nový sklad však bude schopen mnohem lépe uchovávat rychlokazitelné a hlubokozmražené zboží. Velice chytrým tahem je vybudování železniční přípojky, jež by měla být přivedena až k terminálu. Snahou autorů je také spojit letiště především nákladový terminál s nově budovaným železničním logistickým centrem Cargo Dugo Selo – Cargo Záhřeb (tento nákladový terminál se nachází poblíž městečka Dugo Selo asi 30 km jihovýchodně od hlavního města a přibližně 15 km severovýchodně od letiště Záhřeb Pleso) I díky tomuto kroku by mohla posílit pozice letiště jako uzlového bodu pro další cesty na Balkán nebo dále do východní Evropy. Tyto všechny silné stránky a to především vybavenost nejmodernějšími technologiemi, dávají novému terminálu možnost využít svou strategickou pozici. A to především jako uzlového bodu na Balkán, kdy s velmi kvalitní silniční sítí a zlepšující se kvalitou železniční sítě může letiště

posloužit jako bod pro přeložení na další druhy dopravy, a tak následovat trend intermodální přepravy.

Příležitosti

Co se týče příležitostí, tak možnou příležitostí pro Chorvatsko je další možné rozšiřování EU o další Balkánské státy. Mezi kandidátské státy z řad Balkánských můžeme jmenovat např. Bosnu a Hercegovinu, Srbsko a Černou Horu. Pokud by státy do EU vstoupily, usnadnil by se obchod mezi Chorvatskem a těmito státy a mohlo by dojít ke zvýšení přepravovaných objemů na letišti v hlavním městě Chorvatska. Po velké hospodářské krizi, která zasáhla prakticky celý svět a Chorvatsko nebylo výjimkou, si musely státy začít hledat nové obchodní příležitosti. Toto opět potvrzuje fakt, že by země mohla posílit svoji pozici uzlového bodu v regionu. Od této doby si země našla mnoho nových obchodních partnerů především z Asie a Afriky. Stále také posiluje pozice největšího importního partnera Chorvatska a to USA. Podíl importů ze Spojených Států Amerických na celkovém počtu importů je 7,8 %. Možná i proto je snahou letiště Záhřeb Pleso vytvořit pravidelnou nákladní linku, jež by tyto produkty dovážela. (International Trade Centre 2014a) Nejen samotné budování nového terminálu vytvoří nová pracovní místa. Nový terminál bude větší a bude potřebovat nové zaměstnance. Díky tomu by se mohla nepatrně snížit nezaměstnanost, jež se v zemi za 1. čtvrtletí činní 15,6 %. (Chorvatský statistický úřad 2016) Jelikož bude terminál vybaven řadou nových technologií, bude vyžadovat, aby pracovní síla byla dostatečně kvalifikovaná, což by nemělo představovat, jelikož Chorvatsko disponuje vzdělanou a kvalifikovanou pracovní silou. Možnou příležitostí je i trend růstu intermodální přepravy. Je možné využít leteckou přepravu jen na nezbytně nutnou část cesty. Pokud se podaří dostavět železniční napojení k nákladovému terminálu nebo bude plně využíváno všech možností, jež bude skýtat systém vykládky a nakládky, může dojít ke zvýšení objemů přepravy na letišti. Velkou příležitostí dle mého názoru je pro letiště stoupající počet nákupů na internetu. Řada konzumentů nakupuje levné zboží např. z Číny a nechce na něj čekat dlouhou dobu až zboží dopluje v kontejneru. Myslím, že podchycení tohoto trendu skýtá mnoho.

Hrozby

Co se týče hrozeb, existuje řada opodstatněných obav, například hrozba další finanční krize. Otázkou také je zda se země vyrovnala se všemi následky krize z roku 2007. Co se týče objemu přeprav, tak ty se momentálně nachází na předkrizových číslech, bohužel se ale nevrátila tak intenzivní vzestupná tendence. S tímto souvisí i financování celého projektu. Pokud by došlo k dalším nepříznivým vývojem na finančních trzích je otázkou, jak by země dokázala dodržovat své závazky. A to i s ohledem na řadu jejich dalších závazků, např. půjčky na vybudování kvalitní dálniční sítě. Se vstupem země do EU musí letiště čelit i větší konkurenci ze strany jiných letišť z ostatních členských států a to například konkurenci letišť ve Vídni a Lublani. Velkou hrozbou pro celý letecký průmysl, je stále zvětšující se nebezpečí teroristických útoků, jež může a nemusí souviset i s migrační krizí či uzavřením balkánské migrační cesty. Velkým problémem nákladních dopravců je jejich nízká

konkurenceschopnost. Řada z nich se stále ještě specializuje především na přepravu cestujících. Negativní postoj k budování nového terminálu sdílí řada občanů, jež žijí v okolí. Velkým konkurentem letecké dopravy jsou také ostatní obory dopravy a to především doprava silniční, jež v posledních letech zaznamenala v zemi nárůst oproti ostatním oborům dopravy.

3.3. Analýza projektu a doporučení

Tato část třetí kapitoly se zabývá klady, zápory a přínosy projektu Záhřeb Airport Cargo City. Pokud se podíváme na letiště v Záhřebu, tak je poměrně malé, ale zatím dokáže vyhovět stávající poptávce. Po vstupu země do EU se předpokládalo, že rapidně vzroste nápor na toto letiště, a to jak ze strany cestujících, tak ze strany přepravovaného nákladu. Velmi optimistické predikce předpokládaly, že se dojde k nárůstu přepravovaného nákladu od roku 2010 do roku 2020 o 414 %. Tyto optimistické předpoklady nepočítaly se světovou finanční krizí a pravděpodobně byly ovlivněny i markantním výkyvem v roce 2005. Jak ukazuje graf níže, tak se tyto optimistické předpoklady v žádném případě nesplnily. Do roku 2012 byl zaznamenán stoupající trend, ale v následujících letech došlo opět k poklesu. Momentálně se však znovu nacházíme vzestupné fázi.

Graf 5:

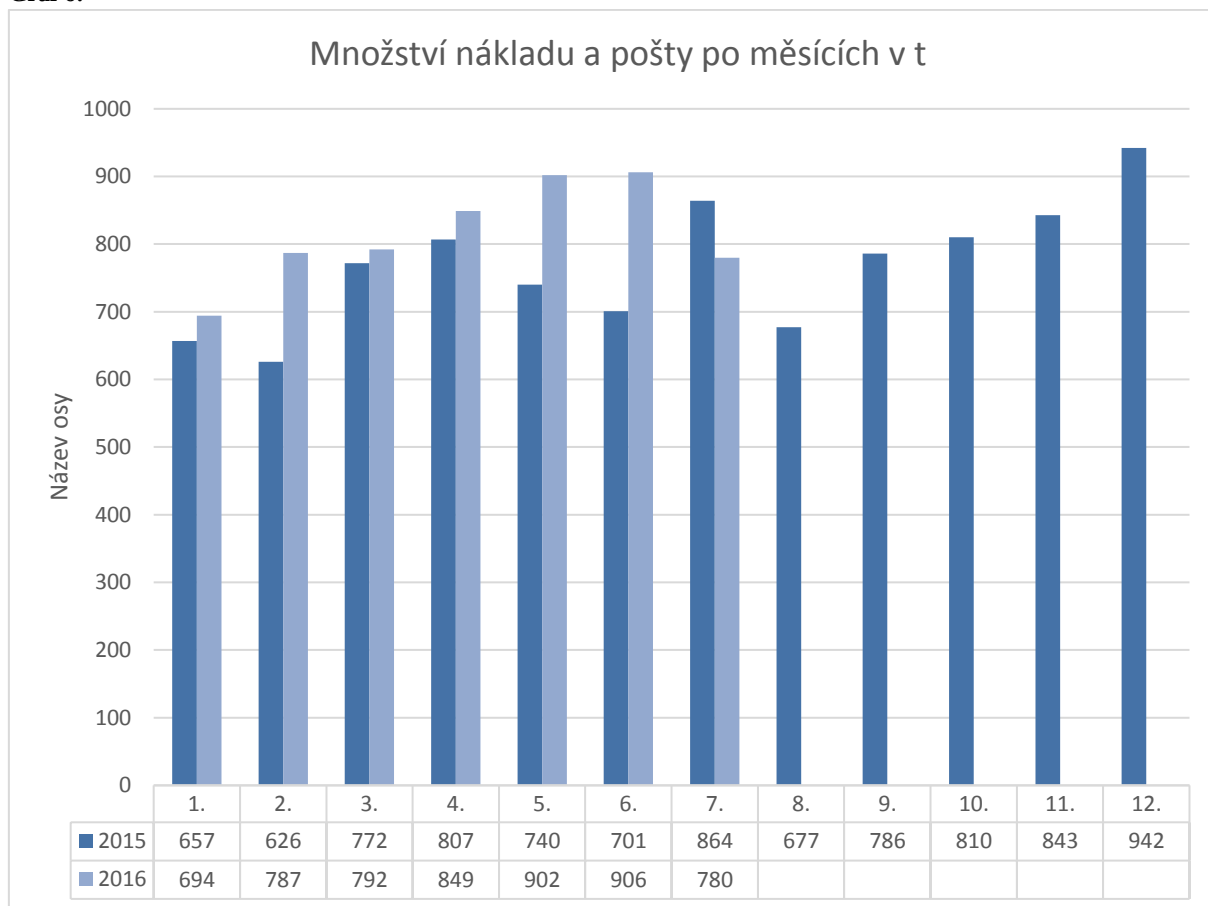


Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2016), vlastní zpracování.

Další graf nám ukazuje, že vzestupná tendence trvá i nadále. Graf ukazuje porovnání objemů přepravovaného zboží a pošty v jednotlivých měsících minulého a letošního roku. Jak je vidět skoro ve všech měsících jsou objemy přeprav v letošním roce vyšší než v roce

předešlém. Do letošního července bylo na letišti Záhřeb přepraveno celkem od začátku roku 5 710 t, což je o 543 t více než minulý rok za stejné období.

Graf 6:



Zdroj: STATISTIKY LETIŠTĚ ZÁHŘEB PLESO (2016), vlastní zpracování.

Tyto dva grafy ukazují, že s velkou pravděpodobností k již zmíněnému extrémnímu nárůstu nedojde. Příčiny původního špatného odhadu tohoto trendu mohou tkvít v použití velmi starých dat pro analýzu. Analýza byla založena na datech od roku 1993, což může se nemusí zaručovat správné rozklíčování trendu. Je pravdou, že od roku 1993 prošlo Chorvatsko velikou proměnou a velmi dobře se vypořádalo s následky války na Balkáně. Dle mého názoru dalším a možná mnohem závažnějším problémem je neshoda statistických údajů o množství přepravovaného nákladu v oficiálních zdrojích. V zaznamenaných hodnotách se nejen, že neshodují oficiální statistiky jako statistiky letiště Záhřeb Pleso se se statistikami Chorvatského statistického úřadu, ale dokonce se neshodují jednotlivé zprávy o objemech samotného letiště Záhřeb Pleso. Pro stejný rok můžeme na jejich webových stránkách v sekci statistiky najít různé údaje. Také již byla zmínka ve druhé kapitole, že při přípravě oficiálně dostupných podkladů bylo manipulováno s daty. S daty pravděpodobně manipulovali autoři projektu. Co se týče rozdílu statistik na oficiálních stránkách letiště, tak je to pravděpodobně způsobeno nepozorností při vkládání dat. Například záznam statistik Záhřeb Pleso o extrémním nárůstu v roce 2006, o němž se oficiální dokument nezmiňuje, přestože jsou tyto statistiky uvedeny, jako zdroj.

Velkou otázkou, jež se nad celým projektem stále vznáší, je otázka jeho financování. A to také z toho důvodu, že Chorvatská republika má již řadu závazků např. vůči EU, jež investovala své peníze do rady investičních dopravních projektů. V poslední době Chorvatsko vypracovalo a realizovalo řadu dopravních projektů, jako třeba například vybudování kvalitní dálniční sítě či železničního nákladového terminálu. Na vybudování dálniční sítě si Chorvatsko vzalo úvěr také od EU, jež splácí za pomoci vysokých mýtních poplatků. Terminál pro cestující je financován řadou subjektů a bude provozován Francouzskou firmou, jež bude terminál z 80 % vlastnit. Jen čas ukáže, zda je správné nebo špatné nový terminál pro cestující takto financovat. Finanční nákladnost stavby nového nákladového terminálu nebude tak velká, jako terminálu pro cestující. Je otázkou, zda si terminál na sebe bude schopen vydělat a zároveň bude schopen splatit své financování vzhledem ke své velikosti, objemu přepravovaného zboží a objemu vyvolaných investic (například železniční přípojka k terminálu). Důležité je také zmínit, že zisky nákladového terminálu se významně podílí na celkových ziscích letiště.

Již výše byla zmíněna intermodální přeprava. Dle mého názoru je následování tohoto trendu velkou příležitostí. S kvalitou ostatních oborů dopravy je velkou příležitostí pro řadu nových firem. Pokud se podaří rychle vybudovat železniční přípojku, nebude poté velkým problémem přeprava nákladu dále do přístavu v Rijece. Tato cesta vede přes již zmíněný železniční nákladový terminál Dugo Selo. Propojením všech oborů dopravy a unifikací nákladu dokážeme přepravit zásilku, aby poměr ceny výkon byl co nejpříznivější.

Již zmíněným problémem, se kterým se momentálně potýká nákladový terminál, je odklání některých letadel vybraných leteckých společností na letiště v okolí. Je to dle mého názoru způsobeno pracovním nasazením a pracovními návyky obyvatel. Bohužel je v Chorvatsku všude přítomná zakořenělá myšlenka nebo názor, že „Euro přijde samo“. Na druhé straně je pravdou, že země disponuje velmi vzdělanou mladou pracovní silou. Řada Chorvatských studentů v rámci studia cestuje do zahraničí. Se vstupem do EU se nejen mladým lidem otevírají nové možnosti a tito lidé by mohli přinést do pracovního procesu více energie. Do země se také v době krize vrátilo mnoho lidí, jež za prací odešli v době občanské války a po ní do zahraničí a to především do Německa. Tito pracující byli v době krize jako první propouštěni a vraceli se zpět do své vlasti. Myslím si, že i tito lidé jsou možností, jak zvýšit produktivitu práce. Co se týče zlepšení konkurenceschopnosti leteckých dopravců postačí, pokud se vyprofiluje skupina vedoucích dopravců, jež se bude plně specializovat pouze na přepravu nákladu nebo alespoň to bude její hlavní náplní.

Dalším problémem, které možná brzdí rozvoj letiště je existence a neúplnost legislativy v oblasti nákladní letecké dopravy. S tímto problémem trochu pomohl vstup do EU, kdy země musí implementovat některé společné právní normy a také fakt, že je letiště registrovaným nákladním IATA agentem, tak musí splňovat řadu norem a je vázáno nařízeními včetně EU.

Jako velice pozitivní krok vidím implementaci některých projektů jako je např. Projekt Cargo 2000 nebo e-freight, jež jsou také součástí dlouhodobé strategie IATA letecké nákladní dopravy 2015 - 2020, o které bude zmínka v následující podkapitole. Nový terminál

by měl implementaci těchto projektů velmi usnadnit. Také se předpokládá zavedení elektronických dokumentů ke zboží, což by zase letiště posunulo o krok blíže k nejmodernějším letištím v Evropě. Dle mého názoru zvýší konkurenceschopnost letiště zavedení nákladního informačního systému, jež urychlí celý proces.

Stavbě nového nákladového terminálu také nahrává fakt, že existuje prognóza, že se objem přepravovaného nákladu a pošty bude zvyšovat. S tímto tvrzením bych však zacházela zcela opatrně. Jak je vidět i z příložených grafů, dochází neustále ke střídání trendu růstu a poklesu objemu. V žádném případě nemůžeme stavět na prognózách růstu o několik desítek či stovek procent. Je tu ale také fakt, že země navazuje nové obchodní kontakty se zeměmi v Asii. A také díky stále větší oblíbenosti levných nákupů přes internet můžeme předpokládat, že se budou objemy mírně zvyšovat.

Ať již jsou problémy a překážky provázející výstavbu nového nákladového terminálu, jakkoliv velké, ze SWOT analýzy vyplývá, že projekt má velkou řadu silných stránek, ale existuje zde velká řada hrozeb. A ne všechny hrozby se dají zcela eliminovat nebo zmírnit jejich následky, jako např. možnost další finanční krize. Pravdou stále je, že nákladový terminál na letišti Záhřeb Pleso přepravuje ročně nejvíce leteckého nákladu v zemi. A to jak na vnitrostátní, tak na mezinárodní úrovni. Pravdou také je, že letecká doprava díky své rychlosti a velké spolehlivosti skýtá stále velký potenciál. Pokud se podrobně podíváme na nákladový terminál, tak víme, že je schopen přepravit jakékoliv zboží. Nákladový terminál, bohužel, není zcela schopný konkurence oproti ostatním letištím v Evropě. Možná i proto odklání někteří přepravci svá letadla na letiště v Lublani či ve Vídni. Proto je dobrým krokem výstavba nového nákladového terminálu, otázkou vše je jeho velikost. Já osobně bych doporučovala znovu zpracovat na celý projekt a analyzovat současnou situaci a vystavět nový nákladový terminál menší. Například sklad s roční kapacitou okolo 30 – 40 tis. t, oproti plánovaným 60 000 t ročně, s možností tuto kapacitu navýšit. Také bych vystavěla celý terminál, tak, že by se dal v případě potřeby dále rozšířit. Rozhodně bych však ponechala parkovací prostor pro nákladní letadla a parkovací prostory pro osobní a nákladní letadla.

3.4. Strategie letecké nákladní dopravy v zemi

3.4.1. Strategie IATA

IATA je obchodní sdružení zástupců zhruba 250 leteckých společností po celém světě. Posláním IATA je prezentovat, řídit a vést letecký průmysl. Agenda celé organizace se zabývá deseti hlavními body např.: zlepšením bezpečnosti, zlepšováním kvality poskytovaných služeb, implementací chytrých předpisů atd.. Organizace si velmi dobře uvědomuje, že letecká nákladní doprava je neoddělitelnou součástí moderního života. A to pokud se zaměříme například o přepravě potravin, jež podléhají rychlé zkáze, a proto musí být přepravovány velmi rychle na dlouhé vzdálenosti či o přepravě farmaceutických výrobků. (IATA 2015)

IATA na základě sledovaných statistik předpokládá, že by se v následujících čtyřech letech mohly zvýšit objemy přepravy až o 4,1 % ročně. (růst potvrzuje i graf výše, jež zaznamenává nárůst objemů, již od roku 2015, s kterým také pracuje zpráva IATA). K takto velkému nárůstu dojde především na linkách mezi Blízkým Východem a Asii, Jižní a Severní Amerikou a na vnitrostátních letech v Číně a USA. V Evropě se dá počítat s nižším tempem růstu. Problém také je, že nákladní letadla nelétají zcela vytížená. Jejich vytíženost se v průměru pohybuje okolo 45 %. (IATA 2015)

IATA také zpracovala SWOT analýzu nákladní letecké dopravy, jež je vidět v tabulce níže.

Tabulka 12:

SWOT analýza	
Slabé stránky	Silné stránky
▪ nadváha zboží ▪ vnímána jako cenově nekonkurenční ▪ není příliš intermodální ▪ nedokáže přepravit zboží od dveří ke dveřím ▪ ekonomická slabost většiny dopravců ▪ nedostatek investic do oboru ▪ nedostatečná komunikace a spolupráce mezi zainteresovanými ▪ nedostatečný vztah s koncovým zákazníkem	▪ rychlost ▪ bezpečnost ▪ spolehlivost ▪ nepřetíženost cest ▪ malá náročnost na půdu ▪ nejlepší způsob dopravy pro země s omezením množstvím půdy ▪ nízká konkurence pro převoz zboží vysoké hodnoty
Příležitosti	Hrozby
▪ rostoucí e-trhy potřebují rychlou dopravu zboží ▪ růst ekonomiky a obchodu ▪ liberalizace trhu ▪ globalizace produkce a distribuce ▪ nové logistické koncepty ▪ urbanizace (mega města) ▪ neregulovaní účastníci dodavatelského řetězce	▪ stoupající konkurence v podobě ostatních druhů dopravy ▪ neregulovaní účastníci dodavatelského řetězce ▪ fluktuace cen paliv ▪ nebezpečí terorismu ▪ omezení obchodu (embarga ...) ▪ pozemní infrastruktura ▪ noční restrikce ▪ nerespektování sektoru nákladní dopravy při přijímání legislativ

Zdroj: IATA (2015), vlastní zpracování.

Jako každý průmysl či obor i letecká nákladní doprava se vyvíjí a jsou na ni kladeny nové a nové nároky. Je velice důležité tyto podmínky brát v úvahu a zohledňovat je při plánování investic do budoucna. IATA si klade za cíl splnit do roku 2020 především následující cíle: optimalizace leteckého nákladu a optimalizace dodavatelských řetězců. Aby toho mohlo odvětví dosáhnout je především zapotřebí modernizovat stávající služby, ale nabídkou i nové. Klíčovým faktorem úspěchu jsou datové a procesové integrace. Důležitá je i spolupráce jednotlivých článků dodavatelského řetězce. Jednoduše řečeno (IATA 2015)

Na základě všech získaných informací IATA vytvořila deset prioritních oblastí, kterým chce do roku 2020 zlepšit. Oblasti jsou následující.

- 1) bezpečnost - neúmyslně vytvořeným nebezpečím (pád nezajištěného zboží)
- 2) bezpečnost - úmyslně vytvořeným nebezpečím (terorismus)
- 3) vytváření chytřejších nařízení v nákladní letecké dopravě (zbytečně nevytvářet nové regulace, jež přináší další finanční náklady a zabírají čas)
- 4) posílení pozice letecké nákladní dopravy (především za pomoci optimalizace leteckého nákladního dodavatelského řetězce)
- 5) růst díky implementaci globálních standardů (například účinnější výměna dat)
- 6) modernizace letecké nákladní dopravy (snahou je získat sektor „bez papírů“ – využití moderních technologií)
- 7) zlepšení kvality (zlepšení kvality – kvalita by se měla stát motem odvětví)
- 8) chránění hotových finančních prostředků (snahou je vytvořit „nákladové účty“, jež by sloužily jako clearingová centra mezi aeroliniemi)
- 9) posílení partnerství (jen za pomoci spolupráce je možné odvětví dále rozvíjet a udržet)
- 10) udržitelnost (vypracovávání řešení vhodných pro budoucnost, založených na ledech, planetě a zisku) (IATA 2015)

IATA vytvořila nákladový rozvojový model, jež pomůže členům IATA plnit cíle rozvoje. Snahou je docílit globálního rozvoje, který však bude realizován na regionální úrovni. Schéma níže znázorňuje další vytyčené oblasti, na než se v následcích letech bude soustředit. (IATA 2015)

Obrázek 22:



Zdroj: IATA (2015): *vlastní zpracování*

Domnívám se, že všechny snahy IATA jsou reálné, a pokud se všechny cíle podaří naplnit, tak to letecké nákladní dopravě prospěje. Předpokládaný růst letecké dopravy se zdá být také možný, pokud se nevyskytnou nějaké neočekávané problémy. Je vidět, že organizace predikuje na menší časové období, než byla predikce autorů projektu Záhřeb Airport Cargo City a predikované zvýšení se zda rovněž být reálné.

3.4.2. Strategie rozvoje dopravy Chorvatské republiky 2014 – 2030

Chorvatské ministerstvo námořnictva, dopravy a infrastruktury ve spolupráci s EU chtělo také vytvořit strategii pro dopravy pro všechny dopravní obory v zemi. Tato strategie měla být vytvořena na roky 2014 – 2030. Na internetu jsou dostupné dvě varianty tohoto dokumentu. Jedna v chorvatské verzi a druhá v angličtině. Tyto dva dokumenty nesou zcela rozdílné informace. (Chorvatské ministerstvo námořnictva, dopravy a infrastruktury 2014, 2014a)

Chorvatský dokument uvádí, že analýzu nelze podrobně a přesně zpracovat. Uvádí také, že dojde ke zdržení v jeho zpracování. Důvodem zdržení vydání této strategie je, že chybí mnoho statistických údajů, jež jsou pro vypracování velice důležité, aby bylo možné vypracovat predikci na tak dlouhý časový úsek. A pokud zdroje dostupné jsou, tak jejich

kvalita je velmi nízká. V chorvatské verzi jsou popsány pouze statistiky 2008 – 2013, jež již byly v práci představeny. Tento fakt je důkazem jednoho z velkých problémů projektu Záhřeb Airport Cargo City, kdy v zemi chybí kvalitní statistické údaje, na jejichž základě by se daly tvořit kvalitní prognózy do budoucna. (Chorvatské ministerstvo námořnictva, dopravy a infrastruktury 2014)

Anglický text se věnuje popisu situace v zemi a dalším plánům na zlepšení letecké dopravy v zemi spíše z pohledu přepravy cestujících. Text se také zabývá navigací. (Chorvatské ministerstvo námořnictva, dopravy a infrastruktury 2014a)

Tyto dva texty dokazují problematičnost zkoumaného trhu. Ukazuje se, že mohou existovat dva různé pohledy na problém. Je možné, že každá s těchto institucí vidí danou problematiku jinak. EU má v tomto směru jistě větší a bohatší zkušenosti. Domnívám se, že představy EU jsem mnohem reálnější, jelikož chorvatské verze nám nesdlělila k budoucímu vývoji skoro nic. Domnívám se, že pokud se autoři projektu pokusí spojit své síly s EU (jež nejpravděpodobněji bude alespoň část nového nákladového terminálu financovat), tak by mohl být současný projekt upraven do podoby, jež by byla reálná a přijatelná pro všechny strany.

Po nastínění všech možných úhlů projektu se domnívám, že modernizace nákladového terminálu je do blízké budoucnosti nezbytná. Celý projekt by měl být však ještě jednou promyšlen. Možným řešením je pomoc EU, kdy by se mohl projekt zapracovat do dlouhodobých plánů EU v této oblasti. Což by určitě prospělo oběma stranám. Jelikož v současné době se vyskytuje řada problémů v této oblasti, jež se okrajově dotýkají i dopravy, tak by pro EU bylo výhodně, aby Chorvatsko plně využilo svůj potenciál, co by uzlového bodu pro Balkán.

ZÁVĚR

Po ukončení občanské války na Balkáně, se začalo Chorvatsko stavět na svoje vlastní nohy. Došlo k celé řadě investic, a to nejen do infrastruktury. Země začala vzkvétat. Její růst byl však narušen světovou hospodářskou krizí v roce 2007, jež se v zemi projevila až v roce 2009 a 2010. Ještě před vstupem země do EU, do které země vstoupila v roce 2013, se začalo přemýšlet nad možnými přínosy vstupu do tohoto integračního uskupení. Nejen představitelé země předpokládali, že členství v EU pozitivně ovlivní velikost přepravovaného zboží v zemi. Velký potenciál byl viděn v letecké dopravě. V roce 2012 byl publikován projekt, který se zabýval rozšířením nejdůležitějšího letiště v zemi, a to letištěm Záhřeb Pleso. Projekt byl pojmenován Zagreb Airport Cargo City a o něm tato diplomová práce pojednává.

Letiště Záhřeb Pleso se nachází u města Velká Gorica a je hlavním obslužným letištěm města Záhřeb. Na letiště létají jak dopravní, tak i nákladní letadla, zároveň na letišti sídlí vojenské složky. Letiště je hubem chorvatského národního dopravce Croatia airlines. Před vstupem země do EU byl vypracován projekt na obnovu letiště, jež v první fázi počítal s výstavbou nového moderního terminálu pro cestující společně s hotelem a business centrem. V druhé fázi měl být vybudován nový nákladový terminál. Jedním z mnoha důvodů, proč měl být tento terminál vybudován je fakt, že existovala predikce, jež předpokládala, že velikost nákladní letecké dopravy se od roku 2010 do roku 2020 v zemi zvýší o 414 %. V současné době se nalézáme v polovině zmíněného období a bohužel k takto markantnímu růstu nedošlo. Do roku 2012 počet přepravených tun rostl zhruba o 6,5 %, ale následně v letech 2013 a 2014 zaznamenal objem pokles. V roce 2015 se nacházíme opět v růstové fázi a letošní rok se prozatím také zdá, že se růstový trend opět naplní.

Co se týká dalších dopravních oborů, disponuje Chorvatsko velice kvalitní dálniční sítí o celkové délce 1 254 km. Tato dopravní síť byla vystavěna za pomoci EU. I železnice je dobrým příkladem kam země investuje. Jako jednu z investic můžeme jmenovat výstavbu nového železničního nákladového terminálu u města Dugo Selo. Ten je napojen na dva Panevropské koridory, které zemí prochází, a to na koridor V a X. Plánem je, že tento terminál má být rovněž spojen s letištěm Záhřeb Pleso. Co se týká námořní přepravy a námořních přístavů, tak ty jsou v porovnání například s přístavy v Černé Hoře méně konkurenceschopné a hůře vybavené. Podrobnější popis ostatních dopravních oborů se nachází v první kapitole, kde jsou také uvedeny základní informace o Chorvatsku a letišti Záhřeb Pleso.

V roce 2014 se v Chorvatsku přepravilo celkem 110 tisíc tun nákladu. Na přepravě má největší podíl 60 % silniční přeprava, 18,5 % obsluhuje námořní přeprava. Na třetím místě s 10 % je železnice. Letecká doprava je až na čtvrtém místě s podílem 6,5 %. Letiště Záhřeb Pleso přepravilo v roce 2015 9 225 tun nákladu. Velmi pozitivní byly pro letiště roky 2005 a 2006, kdy se přes Záhřeb do EU dostávaly velké zásilky mražených ryb z Tanzanie, jež byly dále překládány na kamiony.

Co se týká projektů modernizace letiště, taky ty jsou popsány v druhé kapitole. Projekt výstavby nového terminálu pro cestující začal v roce 2013 a bude dokončen na konci tohoto roku. K jeho slavnostnímu otevření by mělo dojít v prvním čtvrtletí roku 2017. Terminál A nahradí současný terminál, který je schopen ročně odbavit 2,5 mil cestujících a jeho velikost činí 20 000 m². Nový terminál bude schopen odbavit 5 mil. cestujících ročně s možností navýšení kapacity až na 8 mil. Terminál by měl nabídkou až 700 nových pracovních míst.

Nákladový terminál na letišti Záhřeb Pleso je nejdůležitějším leteckým nákladním terminálem v zemi, jelikož zabezpečuje 85 % všech leteckých přeprav zemi. Z toho 84 % putuje do zahraničí. Díky předpokladu rapidního zvýšení objemů a také snahou udržet krok s nejmodernějšími letišti v Evropě byl vytvořen projekt Zagreb Airport Cargo City. Nový nákladový terminál by se měl rozkládat na ploše 350 ha. I nadále by měl být schopen odbavit jakýkoliv náklad, a to za použití nejmodernějších technologií. Součástí výstavby jsou skladové prostory o kapacitě 60 000 tun ročně s možností navýšení na 100 000 tun ročně, jež by měly být schopny uchovat chlazené, mražené zboží nebo zboží s kontrolovanou teplotou. Součástí je prostor pro parkování dvou nákladních letadel, prostor na skladování paliva, parkovací místa pro osobní (150 míst) a nákladní automobily (35 míst) a kancelářské prostory. Velmi důležitou součástí je i vybudování vlečky k terminálu, jež by měla být napojena na současnou trať přes město Velká Mlaka až na nádraží Záhřeb Sisak. Celý projekt je tvořen v souladu se stanovenými cíli projektu, jež jsou následující:

- 1) rozvoj technologií
- 2) vybudování sítě pravidelných leteckých spojů z / do Záhřebu
- 3) rozvoj infrastruktury

Již dnes byl vybudován obchvat města, aby bylo uleveno hlavní příjezdové cestě, a to silnici D30, jež se často potýká s dopravními problémy.

Poslední kapitola práce se věnuje praktické části. Co se týká SWOT analýzy, jako nejsilnější stránky projektu Zagreb Airport Cargo City můžeme jmenovat zavedení moderních technologií do nového nákladového terminálu. S tím souvisí i implementace nákladového informačního systému. Velkou výhodou bude i budoucí napojení na železnici, jež by měla mít všechna letiště podle Bílé knihy do roku 2050. Na druhé straně mezi slabé stránky projektu patří jeho finanční náročnost. Velkým problémem je i nepřesnost ve výchozích statistikách, na což také upozorňuje Strategie rozvoje dopravy v Chorvatsku 2014 – 2030, jež byla vypracována chorvatským ministerstvem námořnictva, dopravy a infrastruktury ve spolupráci s EU (ve své chorvatské variantě). Existuje i řada příležitostí, a to především růst e-trhů a s tím související růst letecké dopravy. V době krize se tak otevřely nové možnosti navazování kontaktů s novými trhy, a to především v Africe a Asii. Projekt čelí také velké řadě hrozeb. Ať již budeme mluvit o možnosti další finanční krize či hrozby možných teroristických útoků. Zvyšování konkurenceschopnosti dalších dopravních oborů především silniční a železniční dopravy a nízká produktivita personálu v kombinaci s nízkou konkurenceschopností některých dopravců představuje také hrozbu.

Pokud zhodnotíme všechna pro a proti, tak jsem se dospěla k názoru, že hlavní město Záhřeb určitě potřebuje nové a moderní letiště, aby i do budoucna bylo schopno uspokojit současnou poptávku po nákladné letecké dopravě. Velice kladně hodnotím plánovanou vybavenost moderními technologiemi a železniční přípojku. Velkým otazníkem je také financování celého projektu. Rovněž je otázkou, zda celý projekt není předimenzovaný. Velkým problémem jsou již zmíněné manipulace se statistikami. Do budoucna však letecká nákladní doprava skrývá velký potenciál a je předpokládán růst. Dle organizace IATA by měla nákladní letecká doprava v následujících letech vzrůst o 4 %.

V současné době se projekt nachází stále ve fázi příprav. S výstavbou železniční přípojky by se mělo začít do roku 2020. Snahou také je se na projekt ještě jednou projít a zanést do něj skutečnosti, se kterými nebylo dříve počítáno. Velmi pozitivní dopad by také určitě mělo přehodnocení předpokládaného růstu letecké nákladní dopravy o 414 %. Domnívám se, že úplné zavrnutí projektu nákladového terminálu by bylo nerozumné, jelikož letecká doprava v sobě skýtá velký potenciál, ale bylo dobré v projektu více zohlednit současnou situaci.

Splnění cílů diplomové práce

Domnívám se, že se podařilo dosáhnout cíle, který byl formulován v úvodu práce. Cíl práce byl zhodnocen v závěru práce. Co se však týče odpovědí na 5 výzkumných otázek, jsou formulovány níže.

Nový nákladový terminál by se měl nacházet na letišti Záhřeb Pleso naproti současnému terminálu pro cestující. Prostor bude mít trojúhelníkový tvar, jež bude ohraničován jižním silničním obchvatem hlavního města a železniční vlečkou zbudovanou k terminálu.

Co se týče dopravy zboží na letiště je největší změnou vybudování vlečky, jež by měla navazovat na současnou trať přes město Velká Mlaka. Již dnes je také možné přijet na letiště obchvatem města Velká Gorica..

Nový nákladový terminál umožní také zavedení nových technologií, které usnadní a zrychlí práci a manipulaci se zbožím. Tím pádem by mělo dojít i k úspoře nákladů a možnosti uspokojit přepravu více zásilek. Nové technologie by měly napomoci i zavedení i elektronického nákladního listu. Díky všem těmto změnám bude letiště Záhřeb Pleso znovu schopné konkurovat ostatním Evropským letištím.

Dle mého názoru existuje řada úskalí. Od nejasných vstupních dat a nesmyslně velké predikci budoucího zvýšení objemů přepravovaných tun (o 414 % do roku 2020) až po nejasnost financování celého projektu.

Momentálně se projekt nachází stále ve fázi příprav. Jelikož zde existuje ještě řada nezodpovězených otázek. V nejbližší době by se mělo začít s výstavbou železniční přípojky. Tyto práce by měly začít v roce 2020.

Zdroje:

Knižní

CHORVATSKÁ AKADEMIE VĚD A UMĚNÍ (2012): Sborník hodnocení současného vývoje dopravy v chorvatských a základní vodítko pro další vývoj. Záhřeb, ISBN 978-953-154-118-3, str. 23-30.

CHORVATSKÉ VĚDECKÁ SPOLEČNOST PRO DOPRAVU (2008): Transportní systémy 2008. Záhřeb, str. 175-179.

IGOR BUGARINOVSKI A KOL. (2012): *50godina*. Zagreb: Zračna Luka Zagreb d.o.o., ISBN 1234567890

MIROSLAV DRLJAČA (2012a): *Kargo promet zrcne luke i model poslovanja*. Zagreb: Zračna Luka Zagreb d.o.o.. ISBN 0351-1898

MIROSLAV DRLJAČA (2012b): Analýza letecké nákladní dopravy a letů Chorvatské republiky a její další směřování. Zagreb: Zračna Luka Zagreb d.o.o., ISBN 978-953-154-118-3

RADEK NOVÁK A KOL.. (2011): *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s. ISBN 978-7357-735-3

ŽAKLINA BERNACCH (2009): *Sustav upravljanja kvalitetom Cargo 2000*, Zagreb, str. 187-194.

ŽAKLINA BERNACCH (2010): *IATA e-freight tehnologija*, Zagreb, str. 427-433.

Elektronické

AIRPORT TECHNOLOGY (2015): *New Terminal, Zagreb International Airport, Croatia*. [Online]. [cit. 2016-07-02]. Dostupné z <<http://www.airport-technology.com/projects/new-terminal-zagreb-international-airport/>>.

BELGICKÁ EKONOMICKÁ A OBCHODNÍ KANCELÁŘ V CHORVATSKU (2012): *Transport and logistics*. [Online]. [cit. 2015-11-25]. Dostupné z <<https://www.awex.be/fr-BE/Infos%20march%C3%A9s%20et%20secteurs/Infossecteurs/Documents/PECO/Transport%20and%20Logistics%20in%20Croatia%202012.pdf>>.

CIA (2015): *The World factbook- Europe Croatia*. Washington, D.C.. [Online]. [cit. 2013-10-30]. Dostupné z <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/hr.html>>.

COSMOS (2013): *Cargo Centrum Zagreb*. [Online]. [cit. 2016-07-28]. Dostupné z <http://www.intermodal-cosmos.eu/content/e4/e251/e259/e262/COSMOS_WP1_Good-Practice-Manual_04_Cargo-Centre-Zagreb_CK-HC_20130430_eng.pdf>.

COSMOS (2016): *Good Practice 04 - Cargo Centre Zagreb (Crokombi)*. [Online]. [cit. 2016-07-26]. Dostupné z <http://www.intermodal-cosmos.eu/content/e4/e251/e259/e262/COSMOS_WP1_Good-Practice-Manual_04_Cargo-Centre-Zagreb_CK-HC_20130430_eng.pdfemail-%20pro%20dal%C5%A1%C3%AD%20informace>.

CROATIA AIRLINES (2015): *O nama*. [Online]. [cit. 2013-12-10]. Dostupné z <<http://www.croatiaairlines.com/hr/O-nama>>.

DOPRAVA V PRAXI (2015): *Slovník*. [Online]. [cit. 2015-12-07]. Dostupné z <<http://www.doprava.vpraxi.cz/slovník.html>>."

EBDR (2010): *Transition Report 2010*. [Online]. [cit. 2014-07-19]. Dostupné z <<http://www.ebrd.com/downloads/research/transition/tr10.pdf>>.

ECAC (2015): *About ECAC* [Online]. [cit. 2015-12-07]. Dostupné z <<https://www.ecacceac.org/about-ecac>>.

ELEKRONIVKÝ ZDROJ VŠE PASSPORT (2015): *Transportation in Croatia*. [Online]. [cit. 2015-24-11]. Dostupné z <<http://www.portal.euromonitor.com/Portal/Pages/Search/SearchResultsList.aspx>>.

ELEKRONIVKÝ ZDROJ VŠE PASSPORT (2016): *Transportation in Croatia*. [Online]. [cit. 2016-08-22]. Dostupné z <<http://www.portal.euromonitor.com/Portal/Pages/Search/SearchResultsList.aspx>>.

Zdroj: EX-YU Aviation News (2015): Zagreb Airport's new terminal on schedule. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z <<http://www.exyuaviation.com/2015/07/zagreb-airports-new-terminal-on-schedule.html>> Zdroj: EX-YU Aviation News (2016): Zagreb Airport terminal photo update. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z <http://www.exyuaviation.com/p/zagreb-airport-terminal-photo-update_14.html>

EU (2013): *Screening report Croatia*. [Online]. [cit. 2013-11-18]. Dostupné z <http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/croatia/screening_reports/screening_report_14_hr_internet_en.pdf>.

EUROCONTROL (2015): *Who we are*. [Online]. [cit. 2013-12-07]. Dostupné z <<http://www.eurocontrol.int/articles/who-we-are>>.

GLOBAL AIR CARGO ADVISOR GROUP (2016): *Role of the Air Cargo Industry*. [Online]. [cit. 2014-08-03]. Dostupné z <<http://www.gacag.org/gacag/Role.asp?SnID=2>>.

HAC(2015): *Zagreb-Split-Dubrovnik*. [Online]. [cit. 2013-11-3]. Dostupné z <<http://hac.hr/hr/cestarina/cjenik/zagreb-split-dubrovnik>>.

HRVATSKA AGENCIJA ZA CIVILNO ZRAKOPLOVSTVO (2014): *Statistički podatci o prometu na aerodomima RH*. [Online]. [cit. 2015-10-26]. Dostupné z <http://www.ccaa.hr/hrvatski/novosti_7/statisticki-podaci-o-prometu-na-zracnim-lukama-u-rh-za-svibanj-2014-_517/>.

HRVATSKA ENCYKLOPEDIJA (2014): *Zračna luka*. [Online]. [cit. 2015-10-26]. Dostupné z <<http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=67439#poglavlje2275>>.

CHORVATSKÉ MINISTERSTVO DOPRAVY (2015): *Modernizacija željeznica*. [Online]. [cit. 2013-11-03]. Dostupné z <<http://www.promet-eufondovi.hr/modernizacija-zeljeznica>>.

CHORVATSKÉ MINISTERSTVO DOPRAVY (2015): *Zračni promet*. [Online]. [cit. 2013-11-03]. Dostupné z <<http://www.promet-eufondovi.hr/zracni-promet>>.

CHORVATSKÝ MINISTERSTVO NÁMOŘNICTVA, DOPRAVY A INFRATUKTURY (2014): *Prvi rezultati*. [Online]. [cit. 2016-08-29]. Dostupné z <<http://europski-fondovi.eu/content/strategija-prometnog-razvoja-republike-hrvatske-2014-2030>>.

CHORVATSKÝ MINISTERSTVO NÁMOŘNICTVA, DOPRAVY A INFRATUKTURY (2014a): *Prvi rezultati*. [Online]. [cit. 2016-08-29]. Dostupné z <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/TR-DEVL%20STRAT-M-DOC3010-14%20FINAL%2025-12_15.pdf>.

CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2016): *Prvi rezultati*. [Online]. [cit. 2016-08-22]. Dostupné z <<http://www.dzs.hr/>>.

CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2013): *Statističke informacije 2013*. [Online]. [cit. 2015-11-24]. Dostupné z <<http://www.dzs.hr/>>.

CHORVATSKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015): *Statističke informacije 2015*. [Online]. [cit. 2015-11-24]. Dostupné z <<http://www.dzs.hr/>>.

ICAO (2015): *About us*. [Online]. [cit. 2013-12-07]. Dostupné z <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

IATA (2015): *IATA Cargo strategy 2015-2020*. [Online]. [cit. 2013-08-26]. Dostupné z <<https://www.iata.org/whatwedo/cargo/Documents/cargo-strategy.pdf>>.

JAZMIS VALLEO SARMIENTO (2012): *Transport and logistics in Croatia*. [Online]. [cit. 2013-11-20]. Dostupné z <<https://www.awex.be/frBE/Infos%20march%C3%A9s%20et%20secteurs/Infossecteurs/Documents/PECO/Transport%20and%20Logistics%20in%20Croatia%202012.pdf>>.

JUTARNJI (2013): *LETEĆI DIV Najveći avion na svijetu sletio u Zagreb! Kapetan: 'Pista je prekrasna'*. [Online]. [cit. 2015-10-13]. Dostupné z <<http://www.jutarnji.hr/antonov-u-hrvatskoj-najveci-avion-na-svijetu-sletio-u-zagreb-kapetan-grdosije---pista-je-prekrasna-/1138468/>>.

JUTARNJI (2015): *EKSKLUZIVNE FOTOGRAFIJE I VIDEO: SNIMKE IZ ZRAKA Novi Pleso će biti gotov prije roka?*. [Online]. [cit. 2014-07-26]. Dostupné z <<http://www.jutarnji.hr/vijesti/zagreb/ekskluzivne-fotografije-i-video-snimke-iz-zraka-novi-pleso-ce-biti-gotov-prije-roka/466981/>>.

LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2012): *Airport Zagreb Cargo City*. [Online]. [cit. 2015-07-02]. <https://www.b2match.eu/system/isc-see2012/files/ZACCP_Drljaca_-_Investment_Summit_Rev_9_5_12___ENGL_short_.pdf>.

LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2013): *Works started on the new passengers' terminal at Zagreb International Airport*. [Online]. [cit. 2015-07-02]. <<http://zlj-zagreb-airport.hr/en/works-started-new-passengers-terminal-zagreb-international-airport>>.

LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2015): *O nama*. [Online]. [cit. 2015-12-10]. <<http://www.zagreb-airport.hr/o-nama>>.

LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2015a): *Statistike*. [Online]. [cit. 2015-12-10]. <<http://www.croatiaairlines.com/hr/O-nama>>.

THE WORLD BANK (2015): *Overview*. [Online]. [cit. 2013-11-03]. Dostupné z <<http://www.worldbank.org/en/country/croatia/overview>>.

LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2016a): *Statistiky*. [Online]. [cit. 2015-07-18]. <<http://zlj-zagreb-airport.hr/en/works-started-new-passengers-terminal-zagreb-international-airport>>.

LETIŠTĚ ZÁHŘEB (2016b): *Zagreb Cargo City projekt*. [Online]. [cit. 2015-07-26]. <<http://zlj-zagreb-airport.hr/en/research-papers-technology-air-traffic>>.

MACDONALD MOTT (2014): *Zagreb Airport, Croatia*. [Online]. [cit. 2015-07-16]. <<https://www.mottmac.com/article/6035/zagreb-airport-croatia>>.

MARGUERITE (2013): *Zagreb Airport concession reaches financial close*. [Online]. [cit. 2015-07-27]. <<http://www.marguerite.com/2013/12/zagreb-airport-concession-reaches-financial-close/>>.

OECD (2013): *Trends in the Transport Sector 1970-2010*. [Online]. [cit. 2015-08-04]. <<http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/9539D9F0-0326-4A6E-A0E8-102164A5EBA2/123717/ITFTrendsinthetransportsector19702010.pdf>>.

PAVLIN STANISLAV prof. dr. sc. (2006): *ZRAČNA LUKA ZAGREB I POVEZIVANJE S GRAVITACIJSKIM PODRUČJEM*. [Online]. [cit. 2013-07-20]. Dostupné z <https://bib.irb.hr/datoteka/260245.pavlin_paper3.pdf>.

PŘÍSTAV RIJEKA (2016): *Transport and logistics in Croatia*. [Online]. [cit. 2013-07-28]. Dostupné z <http://www.portauthority.hr/infrastruktura/opce_informacije>.

THE WORLD BANK (2015): *Overview*. [Online]. [cit. 2013-11-03]. Dostupné z <<http://www.worldbank.org/en/country/croatia/overview>>.

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ (2015): *Základní informace*. [Online]. [cit. 2013-12-07]. Dostupné z <<http://www.caa.cz/easa/zakladni-informace>>.

VG DANAS (2015): *Airport city s hotelom, Cargo centar i željeznica projekti Zračne luke Zagreb*. [Online]. [cit. 2015-07-26]. <<http://www.vgdanas.hr/Info/Clanak/11363/airport-city-s-hotelom-cargo-centar-i-zeljeznica-projekti-zracne-luke-zagreb.aspx>>.

WORLD BANK GROUP (2015): *Croatia: Zagreb International Airport*, [Online]. [cit. 2015-07-26]. <http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2015/06/03/090224b082ef0836/1_0/Rendered/PDF/Croatia000Zagreb0International0Airport.pdf> ->.

PŘÍLOHA:

Příloha 1:



CHORVATSKÝ MINISTERSTVO NÁMOŘNICTVA, DOPRAVY A
INFRASTRUKTURY (2014a): *Prvi rezultati*. [Online]. [cit.2016-08-29]. Dostupné z
<http://www.mppi.hr/UserDocsImages/TR-DEVL%20STRAT-M-DOC3010-14%20FINAL%2025-12_15.pdf>.

Příloha 2:



JUTARNJI (2015): *EKSKLUZIVNE FOTOGRAFIJE I VIDEO: SNIMKE IZ ZRAKA Novi Pleso će biti gotov prije roka?*. [Online]. [cit. 2014-07-26]. Dostupné z
<<http://www.jutarnji.hr/vijesti/zagreb/ekskluzivne-fotografije-i-video-snimke-iz-zraka-novi-pleso-ce-bit-gotov-prije-roka/466981/>>.

Příloha 3:



Zdroj: EX-YU Aviation News (2015): Zagreb Airport's new terminal on schedule.
[Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z < <http://www.exyuaviation.com/2015/07/zagreb-airports-new-terminal-on-schedule.html> >

4) duben terminál pro pasažéry (Zdroj: EX-YU Aviation News (2016): Zagreb Airport terminal photo update. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z <http://www.exyuaviation.com/p/zagreb-airport-terminal-photo-update_14.html>.)



Zdroj: EX-YU Aviation News (2016): Zagreb Airport terminal photo update. [Online]. [cit. 2015-08-16]. Dostupné z <http://www.exyuaviation.com/p/zagreb-airport-terminal-photo-update_14.html>