



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

PROSTOROVÁ ORGANIZACE LETECKÉ DOPRAVY V AFRICKÉM REGIONU

Vypracovala: Tereza Mrázková

Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci na téma *Prostorová organizace letecké dopravy v africkém regionu* jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě, elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne.....

Tereza Mrázková

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala panu doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení mé bakalářské práce, cenné rady, čas a vstřícnost během zpracovávání této práce. Dále poděkování patří mé rodině, která mě během studia a psaní této práce podporovala.

MRÁZKOVÁ, T. (2019): Prostorová organizace letecké dopravy v africkém regionu. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 79 s.

Abstrakt

Tématem bakalářské práce je osobní letecká doprava na území kontinentu Afriky. V první části se práce zabývá obecnými charakteristikami letecké dopravy, jejího významu ve světě a změnami, ke kterým v rámci jejího vývoje došlo. V další části práce rozebírá současný stav letecké dopravy v Africe, snaží se vysvětlit příčiny periférní pozice v rámci její globální distribuce. Analytická část práce pojednává o nabídce letů během vybraného dne v roce 2006 a 2018 z deseti afrických letišť, která byla vybrána na základě několika faktorů, mezi které patří především jejich velikost dle objemu odbavených pasažerů za rok. Data pro provedení této analýzy pochází z databáze Flightstats, která poskytuje informace o téměř všech letech na světě. Výsledky analýzy poskytují pohled na vývoj a současnou pozici vnitrostátní, kontinentální a mezikontinentální letecké dopravy v Africe, respektive letišťích, která hrají na kontinentu důležitou roli.

Klíčová slova: letecká doprava, Afrika, osobní letecká doprava, letiště, deregulace, liberalizace, nízkonákladové aerolinky

MRÁZKOVÁ, T. (2019): Spatial organisation of air transport in the African region. Bachelor thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 79 p.

Abstract

This bachelor thesis focuses on personal air transport in the Africa continent. In the first part, the general characteristics of air transport, its importance in the world and changes in its development, will be described. The description of the current situation of air transport follows. This part of the thesis tries to explain the causes of the peripheral position within its global distribution. The analytic part of the thesis deals with the flight offers in ten African airports on a specific day in 2006 and 2018. These airports were chosen on the grounds of several factors, e.g. the size according to the volume of transported passengers per year. The data for the implementation of this analysis were taken from the Flightstats database. This database provides information about almost every flight in the world. The results of the analysis provide a view on development and the current situation of domestic, continental and intercontinental air transport in Africa or rather of the airports which are for the African continent crucial.

Key words: air transport, Africa, personal air transport, airport, deregulation, liberalization, low cost airlines

OBSAH

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE.....	7
2. TEORETICKÁ ČÁST.....	9
2.1. Charakteristika a význam letecké dopravy.....	9
2.1.1. Prostorové rozšíření letecké dopravy ve světě	13
2.2. Současné změny v letecké dopravě	16
2.2.1. Deregulace a liberalizace odvětví.....	16
2.2.2. Uspořádání leteckých sítí.....	18
2.2.3. Nízkonákladový dopravce	19
2.2.4. Letecké aliance	21
2.3. Charakteristika letecké dopravy v makroregionu Afriky	22
2.3.1. Současný vývoj letecké dopravy v Africe	23
2.3.2. Negativní faktory zamezující rozvoji leteckého odvětví v Africe.....	25
2.3.3. Snahy o deregulaci a liberalizaci letecké dopravy na území Afriky	26
2.3.4. Síť letišť a hlavní dopravci Afriky	27
3. METODIKA.....	31
4. ANALYTICKÁ ČÁST	32
4.1. Letiště Johannesburg	32
4.2. Letiště Káhira	36
4.3. Letiště Kapské Město	40
4.4. Letiště Addis Abeba	44
4.5. Letiště Casablanca	48
4.6. Letiště Alžír	52
4.7. Letiště Nairobi.....	56
4.8. Letiště Hurghada	60
4.9. Letiště Mauricius	63
4.10. Letiště Abdižan.....	67
5. ZÁVĚR.....	70
6. POUŽITÁ LITERATURA.....	72
7. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ A PŘÍLOH	80
8. PŘÍLOHY.....	84

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Letecká doprava v současnosti představuje nejmladší a nejrychleji se rozrůstající druh dopravy, který se stále více rozvíjí a nabývá stále většího významu. Letecká doprava je považována za nejbezpečnější druh dopravy, což je doloženo řadou statistik. Během několika desetiletí se jí podařilo dostat se na velice moderní úroveň. Díky ní se dnešní svět „smršťuje“ a překonávání vzdáleností již není takový problém. Umožňuje rozvoj cestovního ruchu a obchodu mezi světovými regiony. Ve spojitosti s globalizací dnešního světa zastává důležitou funkci. Je klíčová pro hospodářský rozvoj napříč celým světem, uvádí se, že až 35 % světového obchodu prochází vzduchem (Kenneth a kol. 2015).

Na leteckou dopravu působí odděleně nebo ve vzájemné korelaci faktory geografické, technologické a ekonomické. V posledních letech stále větší roli hrají faktory bezpečnostní a politické. Letecká doprava si prošla v rámci svého rozvoje mnohými podstatnými změnami, které umožnily její dostupnost širokému okruhu světového obyvatelstva, jde o deregulaci a liberalizaci leteckého trhu.

Je využívána zejména k přepravě na delší vzdálenosti, průměrná vzdálenost přepravy se pohybuje přibližně okolo 1600 km (Kraft 2015). Má důležitou funkci v dálkové, kontinentální a mezikontinentální osobní dopravě, určitou úlohu má i v nákladní dopravě, avšak ve srovnání s osobní dopravou jsou přepravní výkony daleko nižší (Seidenglanz 2008). Úroveň letecké dopravy je z celosvětového hlediska velmi roztržštěná a odráží v sobě řadu činitelů.

Práce je zaměřená na analýzu letecké dopravy v africkém makroregionu, který je v rámci globální letecké dopravy specifický a v posledních letech si prochází poměrně zásadním rozvojem. V rámci ostatních makroregionů stále zastává periferní roli, avšak v současnosti lze spatřovat určité tendence, které se snaží posunout makroregion na lepší pozici. Do budoucna se očekává, že letecká doprava v Africe bude bezpochyby klíčovým „hráčem“ pro další možný rozvoj celého kontinentu. V mnoha zemích Afriky je letecký průmysl hnací silou místní ekonomiky. Cílem práce je charakterizovat leteckou dopravu na území afrického makroregionu, nastínit její vývoj a specifika, které k ní odjakživa patří. Dalším cílem je z vybraných afrických letišť analyzovat letecká dopravní spojení, a to jak uvnitř makroregionu, tak do ostatních makroregionů světa, a popsat jejich vzájemnou provázanost, rozvinutost a perspektivu.

Hypotézy práce

- **H1:** Mezikontinentální vazby s africkým makroregionem vychází z historického kontextu, kdy byla Afrika pod nadvládou koloniálních mocností z Evropy. Goetz a Budd (2016, s 274) uvádí, že „struktura a geografické rozmístění Africké letecké dopravy má své silné kořeny ve 30. letech minulého století během koloniálních projektů, kdy letecká doprava pomohla evropskému obchodu a administrativě“. Dále píše, že prioritou bylo spojení Afriky s koloniálními mocnostmi, než to vnitroafrické. Můžeme očekávat, že nejsilnější mezikontinentální vazby bude mít Afrika zejména s evropskými bývalými koloniálními mocnostmi, jakými jsou hlavně Francie a Velká Británie.
- **H2:** V posledních letech se do popředí z hlediska letecké dopravy dostává Blízký východ, který slouží zejména jako celosvětový hub. Dobruszkes a Hamme (2011) uvádí, že země Blízkého východu zejména Spojené arabské emiráty, Katar a Kuvajt výrazně finančně podporují své aerolinky, příjmy vychází hlavně z těžby ropy (Dobruszkes, Hamme 2011, cit v Warnock-Smith, O'Connel 2011). Dopravci jako Emirates a Qatar Airways nebo Etihad Airways dokázali vyvinout rozsáhlou globální síť leteckých tras. V důsledku tohoto trendu lze očekávat, že mezi Afrikou a Blízkým východem budou silnější dopravní vazby (Dobruszkes, Hamme 2011, cit v O'Connel 2011).
- **H3:** V posledních letech přichází mnoho investic do Afriky z Číny, jak uvádí Goetz a Budd (2016, s 262) „Čína je v současnosti největším investorem v Africe, má zájem o vylepšování letištní infrastruktury, zejména v bohatších zemích Afriky. Svými investicemi se podílela na vylepšení letišť v Luandě, Lusace, Nairobi, Džubě, dále v Nigérii a Sierra Leone“. Vzhledem k těmto investicím lze očekávat, že mezi Afrikou a Čínou budou nová mezikontinentální letecká spojení.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1. Charakteristika a význam letecké dopravy

Rozvoj letecké dopravy můžeme datovat až od 20. století, hlavně od jeho druhé poloviny, kdy nastává její dramatická expanze. První leteckou společností byla dnes již zaniklá Pan American Airways (zkráceně Pan Am), která přinesla řadu technických inovací, jako například navigaci letadel ze země. Roku 1956 spustila provoz tryskových letadel Boeing 707 a v roce 1969 byla první společností používající velké letadlo Boeing 747. Společnost ukončila provoz v roce 1992, avšak značné části její dopravní sítě se ujala dnešní americká Delta Airlines. Nejstarší letecká společnost fungující do současnosti je nizozemská KLM Royal Dutch Airlines, jež vznikla v roce 1920 (Průša a kol. 2002). Dramatický rozvoj letectví datovaný od 70. let 20. století je přisuzovaný rostoucímu zájmu po cestovním ruchu, který je úzce spjat s rozvojem letecké dopravy. Další vliv na leteckou dopravu má jev zvaný globalizace, který znamená stále narůstající propojenost světa ve všech možných směrech (Kraft 2015). Kořený (2011, s. 11) globalizaci chápe jako „odstranění bariér pro obchod a mobilitu kapitálu společně s nevyhnutelným technologickým pokrokem a stálým poklesem nákladů na dopravu a komunikaci“. Globalizace tak vede svět k celkové jednotnosti, ale ne každý region či město jsou zapojovány do globálního systému. Můžeme říci, že globalizace prohlubuje nerovnoměrný geografický rozvoj (Lněnička 2011). Sama letecká doprava přispívá k rozvoji globalizace, ale zároveň i sama globalizace nabízí letecké dopravě rozšiřování a utváření nových leteckých sítí. Graham (1998, 2001) hovoří o dalších faktorech majících vliv na rozvoj letecké dopravy. Jde o růst disponibilních příjmů obyvatel, pozměňující se nabídku služeb leteckých společností v důsledku technického pokroku a pokles cen letenek (Graham 1998, 2001, cit v Seidenglanz 2008).

Současnou leteckou dopravu můžeme charakterizovat následujícími aspekty. Stává se více a více celosvětově využívaným masovým dopravním módem. Lze tvrdit, že její využívání je umožněno téměř všem vrstvám obyvatel v ekonomicky vyspělých zemích, a to jak pro soukromé, tak pro obchodní cesty. V letecké dopravě jsou v současné době dva „soupeři“, jedná se o tzv. *klasické dopravce* a *nízkonákladové dopravce*. Jejich jednotlivá specifika budou nastíněna v jedné z následujících kapitol. O letecké dopravě můžeme hovořit jako o nejkompexnější odvětví ze všech druhů ekonomických činností, k její realizaci je zapotřebí velké množství subjektů a vysoká odbornost zaměstnanců. Vysoké nároky jsou kladeny především na bezpečnost ve všech směrech. Odvětví letecké dopravy je z hlediska finančních

výsledků oproti jiným odvětvím nestálé a uvnitř celého odvětví můžeme pozorovat strukturální rozdíly, například služby řízení letiště a letového provozu mají ustáleně dobrou rentabilitu, naopak letečtí dopravci vykazují horší výsledky.

Stát z pohledu vlastnictví v letecké dopravě ve vyspělých zemích zastává pouze regulatorní funkce. Naopak v méně vyspělých zemích stát vlastní letiště i letecké dopravce a plně zasahuje do jejich chodu.

V neposlední řadě je třeba zmínit, že letecká doprava je choulostivá na celou škálu vlivů, mezi které řadíme mezinárodní politickou situaci, šíření nakažlivých nemocí a terorismus (Průša 2007). Například teroristický útok z 11. září 2001 na světové obchodní centrum v New Yorku velmi ovlivnil vývoj letecké dopravy po celém světě, nejen poklesem poptávky, ale i zavedením mnoha bezpečnostních opatření. Vliv na letecký provoz má i počasí, které ho může dočasně přerušit, horší následky mají zejména přírodní živly, například sopečný popel rozptýlený v atmosféře dokáže provoz pozastavit i na několik dní. I přes všechna dříve zmíněná pozitiva musí letecká doprava čelit několika problémům.

Největším problémem je negativní dopad na životní prostředí. Činitelů s negativním dopadem na životní prostředí je mnoho, zejména emise produkované při spalování pohonných hmot, hluk letadel a znečištění v okolí letiště (Štecová 2015). Výrobci letadel se snaží vyvíjet nové inovace, aby si letecká doprava mohla získat svou udržitelnost, snaží se konstruovat letadla tak, aby měla nižší spotřebu paliva a dosahovala nižších hodnot hluku, ohlíží se i na komfort cestujících a kapacitní rozšíření. Rozvíjení letecké dopravy zejména na hlavních leteckých osách se potýká s těžko překonatelnými kapacitními limity, jedná se o nedostatek vhodného prostoru pro výstavbu nových letišť nebo pouze ranvejí (Průša 2007).

Letiště musí být řízena tak, aby v nich letecká doprava měla stále plynulý proces, to například znamená zavádění celé řady novinek, jakými jsou samoobslužné odbavovací kiosky nebo automatické brány využívající biometrické pasy, jež mají zrychlit bezpečnostní kontrolu pasažérů. Nedostatek kapacity se řeší i skrze výrobu obrovských letadel, které dokáží přepravit více cestujících, příkladem je Airbus A380. Avšak v současné době narůstá trend spíše menších letadel s delším doletem, jako je například Boeing 787 Dreamliner.

Leteckou přepravu můžeme členit z několika hledisek. Nejzákladnějším je členění na osobní a nákladní, přičemž praktická část této práce je zaměřena pouze na dopravu osobní. Osobní dopravu zajišťují *osobní dopravci*, někteří však přepravují zboží i poštu. Jde pouze doplňkovou záležitostí. Nákladní doprava je zajišťována prostřednictvím *zbožových dopravců* (*cargo airlines*) majících uzpůsobenou letadlovou flotilu pro snadnější zacházení s nákladem. Existují i dopravci přepravující pouze zásilky, jejichž letadla jsou malá a slouží hlavně

regionálně, to znamená, že přepravují zásilky z a do hubů (uzlů), kde je dále přepravují větší nákladní letadla. Příkladem takového dopravce je Federal Express (Průša 2007).

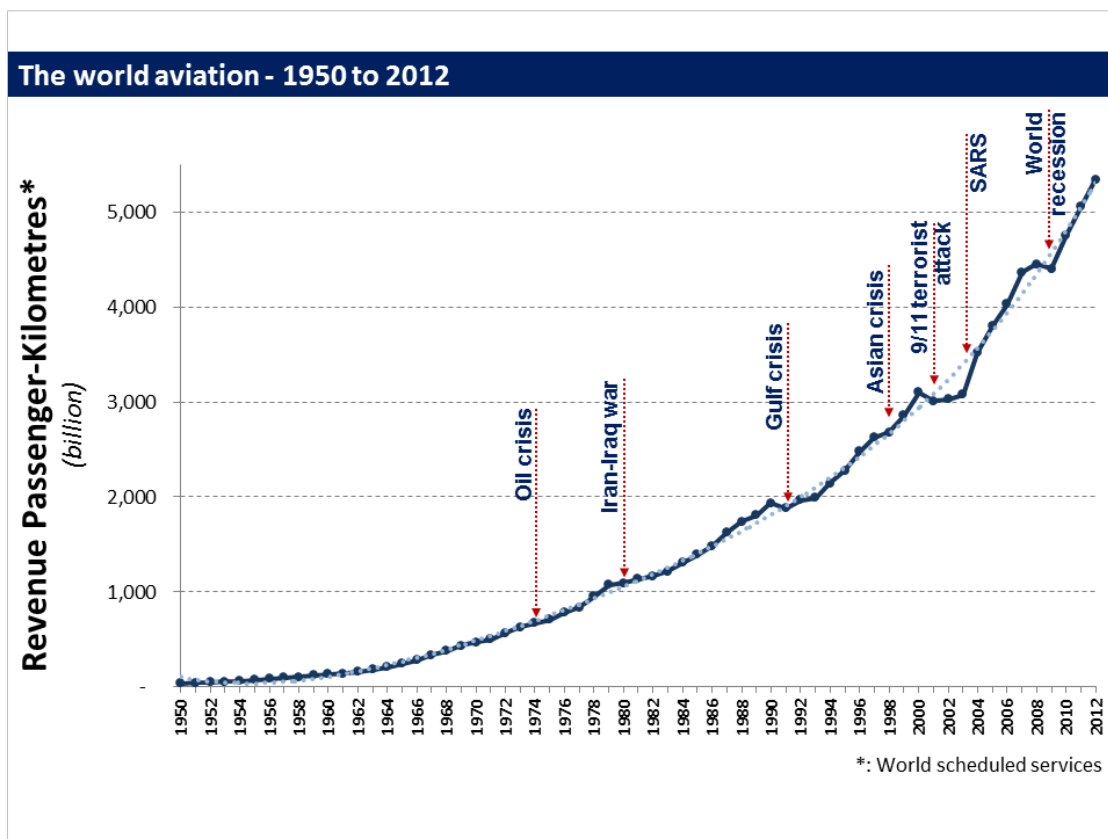
Dále se letecká doprava rozděluje z územního hlediska na mezinárodní a vnitrostátní. Vnitrostátní doprava má uplatnění zejména u rozlohou velkých států (např. USA). U mezinárodní dopravy se rozlišuje ještě vzdálenost, která se člení na krátké, střední a dlouhé lety. Podle toho existuje i členění dopravců. Existují regionální dopravci působící pouze v rámci určitého regionu, kteří užívají nízkokapacitní letadla krátkého nebo středního doletu. Na střední vzdálenosti se soustřeďují kontinentální dopravci, obvykle působí uvnitř jednoho kontinentu. Často spolupracují s dalšími dopravci nebo pod aliancí, aby si zachovali konkurenceschopnost. Jejich flotila má většinou proudová úzkotrupá letadla střední kapacity a doletu. Na mezikontinentální dopravu se zaměřují dálkoví přepravci, ale zároveň mají svou síť i v rámci středních vzdáleností. Většina těchto aerolinek je členem aliance. Flotilu mají vybavenou kromě letadel určených na střední vzdálenosti i letadly pro dálkové lety, jako třeba Boeing 747, 767 nebo Airbus A380 či A330 (Průša 2007).

Z aspektu časového dělíme leteckou přepravu na pravidelnou a nepravidelnou neboli charterovou. Pravidelná doprava se řídí letovým řádem, který se plánuje na letní a zimní sezónu. Charterová doprava se vyskytuje především v letní sezóně, kdy si cestovní agentury u leteckých dopravců objednávají kapacitu letadla, jež využívají pro své vlastní potřeby (Kajman, Melichar 2016). Charterové lety do letních destinací nabízí například Smartwings. Větší společností zabývající se charterovými lety je německý TUI fly.

Význam letecké dopravy můžeme rozdělit do dvou základních rovin - ekonomické a sociální. Z hlediska ekonomického významu letecká doprava usnadňuje mezinárodní obchod, utváří a rozšiřuje kontakty mezi národními a regionálními ekonomikami. Vzhledem k faktu, že letecká doprava je nejrychlejším a také nejvhodnějším dopravním módem na dlouhé vzdálenosti, je klíčová pro přepravu určitých druhů zboží, jako je rychle kazící se a hodnotné zboží. Z hlediska zaměstnanosti přináší spoustu pracovních příležitostí, které mohou být přímé (v leteckých společnostech, na letišti) nebo nepřímé (výrobci letadel) a vyvolané v odvětvích, která by byla bez letecké dopravy těžko realizovatelná (odvětví cestovního ruchu). Sociální význam letecké dopravy spočívá v utváření mezilidských kontaktů a multikulturní společnosti. Obyvatelstvu umožňuje cestovat do vzdálených destinací a zároveň zvyšuje rozvoj cestovního ruchu. Podporuje zaostalé regiony zapojovat se do globální ekonomiky. Dokáže zajistit rychlou humanitární pomoc do postižených regionů. Podporuje světové sportovní a kulturní události, příkladem jsou Olympijské hry (Grayling 2001, Graham 2008, cit v. Goetz, Budd. 2016).

Významů, které má letecká doprava, bychom mohli najít daleko více. Zde jsou vyjmenované nejpodstatnější.

Obrázek č. 1: Vývoj letecké dopavy od roku 1950 do roku 2012 vyjádřený v osobokilometrech



Zdroj: ICAO (International Civil Aviation Organization)

Výše uvedený graf popisuje vývoj osobní letecké dopavy od roku 1950 do roku 2012. Z grafu je patrný stále narůstající trend, který od 70. let minulého století roste exponenciálně. Vyznačené zářezy znamenají pokles v důsledku světových krizí, které buď přímo souvisí s leteckou dopravou nebo na ni měly nepřímý vliv. Jednalo se o následující příčiny: ropný šok v roce 1973, irácko-iránská válka v letech 1980 až 1988, válka v Perském zálivu v letech 1990 až 1991, asijská finanční krize v roce 1998, teroristický útok 11. září, epidemie SARS rozšířená v roce 2003 a celosvětová ekonomická krize v letech 2008 až 2009. Je evidentní, že letecká doprava se ze zmíněných krizí vždy dokázala velmi rychle vzpamatovat.

2.1.1. Prostorové rozšíření letecké dopravy ve světě

Letecká dopravní síť není ve světě rovnoměrně rozmístěna, můžeme identifikovat tři hlavní světové jádrové oblasti, mezi které řadíme Severní Ameriku, Evropu a Asijsko-pacifický region. Obecně lze konstatovat, že světová letecká doprava se odehrává zejména na severní polokouli. Umístění nejvýznamnějších leteckých křižovatek koreluje s ekonomickými jádry, která dosahují vysokého HDP. Dalšími činiteli umístění těchto křižovatek jsou oblasti koncentrace cestovního ruchu nebo místa s dobrou geografickou polohou (Kraft 2017). Periferní polohu v rámci světové distribuce letecké dopravy zaujímá region Latinské Ameriky a Afriky. Blízký východ si v posledních letech vymanil speciální postavení (Svobodová 2008). V regionu Blízkého východu začaly sílit státy Perského zálivu a staly se tak novými světovými leteckými „huby“, spojující zejména evropská a asijská města (Goetz, Budd 2016). Největší světová letiště se nachází ve výše zmíněných jádrech.

Tabulka č. 1: Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách leteckými společnostmi registrovanými v daném regionu v roce 2015

Region	Počet cestujících (v milionech)	Meziroční změna (v %)	Podíl na celkovém trhu (v %)
Asijsko-pacifický	1200	10	34
Evropa	935,5	6,7	26,2
Severní Amerika	883,2	5,2	24,8
Latinská Amerika	267,6	4,7	7,5
Blízký východ	188,2	8,1	5,3
Afrika	79,5	1,8	2,2

Zdroj: IATA 2016 (International Air Transport Association)

Tabulka č. 2: Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách leteckými společnostmi registrovanými v daném regionu v roce 2017

Region	Počet cestujících (v milionech)	Meziroční změna (v %)	Podíl na celkovém trhu (v %)
Asijsko-pacifický	1500	10,6	36,3
Evropa	1100	8,2	26,3
Severní Amerika	941,8	3,2	23
Latinská Amerika	286,1	4,1	7
Blízký východ	216,1	4,6	5,3
Afrika	88,5	6,6	2,2

Zdroj: IATA 2018a

Tabulky č. 1 a 2 nám ukazují distribuci letecké dopravy v jednotlivých makroregionech světa v počtu odbavených cestujících za rok 2015 a 2017. Je zde vidět dominantní postavení Asijsko-pacifického regionu, který zároveň vykazuje i vysoké meziroční změny. Pokud bychom srovnali nárůst mezi oběma roky, tak nejvíce narostl region Asijsko-pacifický, Evropa, Blízký východ a na dalším místě je Afrika. *The Geographies of Air Transport* uvádí, že „v příštích 50 letech by letectví mohlo mít velmi významnou roli při podpoře skutečně globálního společenství, a to hlavně sociálního a hospodářského rozvoje nejchudších částí světa, jako je region Afriky, Střední Asie a část Jižní Ameriky, kde infrastruktura silniční dopravy není skutečně dobře rozvinutá a vzdálenosti mezi hlavními středisky osídlení a hospodářskou činností jsou výrazné“ (Goetz, Budd 2016, s.127).

O severoamerickém a evropském leteckém trhu lze hovořit o jako zcela rozvinutém díky proběhlé liberalizaci a deregulaci. V současné době se trh zaměřuje zejména na vylepšení, prostřednictvím různorodých inovací. V Severní Americe dominují domácí lety nad mezikontinentálními. Podle statistik dosahují vnitrostátní lety USA více než dvojnásobku z hlediska počtu přepravených osob ročně. Letecký trh v Evropě je ovládán hlavně skrze dohodu ECAA, která znamená jednotný evropský letecký prostor a je rozšířena i mimo nečlenské státy EU. Evropa je ze všech makroregionů nejvíce ovládána nízkonákladovými společnostmi, pro které jsou zde nejvhodnější podmínky, jako jsou relativně krátké vzdálenosti mezi destinacemi. Asijsko-pacifický makroregion si v posledních letech prochází značným nárůstem a stává se jedním z velmi úspěšných a lukrativních trhů z pohledu osobní i nákladní dopravy (ICAO 2017). Letecká doprava v Asijsko-pacifickém regionu je důležitá pro rozvoj cestovního ruchu, jak na pobřeží států, tak na mnoha vzdálenějších ostrovech, kde vznikla sekundární letiště (Svobodová 2008). Makroregion Latinské a Střední Ameriky není stejně jako Afrika zcela úplně liberalizován především z politických důvodů. V těchto regionech se předpokládá, že rozvoj v následujících letech povzbudí ekonomiku a přinese nová pracovní místa spojená přímo či nepřímo s leteckou dopravou (ICAO 2017).

S hustotou a prostorovým rozmístěním letecké dopravy zpravidla koreluje i rozmístění a kapacita letišť ve světě. Uvedenou skutečnost dokládají tabulky č. 3 a 4, které ukazují žebříček největších letišť na světě z pohledu osobní a nákladní letecké dopravy.

Tabulka č. 3: Žebříček 10 největších letišť na světě podle odbavených cestujících v roce 2016

Pořadí	Letiště	IATA kód	Počet odbavených cestujících (v milionech)
1.	Atlanta	ATL	104,17
2.	Peking	PEK	94,39
3.	Dubaj	DXB	83,65
4.	Los Angeles	LAX	80,92
5.	Tokio	HND	79,7
6.	Chicago	ORD	77,96
7.	Londýn	LHR	75,72
8.	Hongkong	HKG	70,31
9.	Šanghaj	PVG	66
10.	Paříž	CDG	65,93

Zdroj: ACI 2018a (Airports Council International)

Tabulka č. 4: Žebříček 10 největších letišť na světě podle množství přepraveného zboží v roce 2016

Pořadí	Letiště	IATA kód	Množství přepraveného zboží v tunách (v milionech)
1.	Hongkong	HKG	4,62
2.	Memphis	MEM	4,32
3.	Šanghaj	PVG	3,44
4.	Inčchon	ICN	2,71
5.	Dubaj	DXB	2,59
6.	Anchorage	ANC	2,54
7.	Louisville	SDF	2,44
8.	Tokio	NRT	2,17
9.	Paříž	CDG	2,14
10.	Frankfurt	FRA	2,11

Zdroj: ACI 2018b

Za největší letiště světa dle odbavených cestujících ročně se pokládá americká Atlanta, ležící ve státě Georgia, která své prvenství mezi nejrušnějšími letišti světa dlouhodobě udržuje. Má výhodnou geografickou polohu v rámci USA, kde slouží zejména jako interkontinentální hub. Další skutečností je, že v Atlantě má hlavní sídlo letecký dopravce Delta Air Lines. Obdobné důvody ke svému umístění na druhém místě má letiště v Pekingu. Třetí místo zaujímá letiště v Dubaji, které se dostalo do příčky nejrušnějších letišť světa až v posledních několika letech. Hlavním důvodem je sídlo společnosti Emirates, která cílí zejména na dálkovou mezikontinentální osobní přepravu. Dubaj ji slouží jako hub mezi nabízenými destinacemi,

hlavně mezi Evropou a Asijsko-Pacifickým makroregionem. Prostorové rozmístění letecké nákladní dopravy je obdobné, jako u osobní. Největší koncentrace je v regionu Severní Ameriky, jihovýchodní a východní Asie a o něco menší v Evropě. Nejvíce zboží v roce 2016 odbavilo letiště v Hongkongu, druhým v pořadí je americký Memphis a na třetím místě je Šanghaj.

2.2. Současné změny v letecké dopravě

Dnešní letecká doprava je na velmi dobré úrovni a prakticky je dostupná téměř každému. Letecký trh roste, výrobci letadel se chlubí novými technickými vymoženostmi. Aerolinky se zase prezentují vysokými čísly přepravených cestujících. Letiště se stávají obrovskými moderními komplexy s nabídkou širokého spektra služeb. Cestující si přivykli na jistý komfort, který dnes berou jako samozřejmost. Letecká doprava si od svého prvopočátku prošla značnými změnami, které umožnily její rozvoj do dnešní podoby. Jsou popsány v následující podkapitole.

2.2.1. Deregulace a liberalizace odvětví

Pro nastínění problematiky deregulace je zapotřebí poznamenat důležité okamžiky, které se staly s rozvojem většího využívání letadel jako druhu přepravy po první světové válce. V této době každá země měla suverenitu nad svým vlastním vzdušným prostorem, jednotlivé státy si mohly pomocí bilaterálních dohod předávat práva na využívání tohoto prostoru. Roku 1947 vznikla ICAO (International Civil Aviation Organization – Mezinárodní organizace pro civilní letectví) snažící se sjednotit bilaterální dohody. Vzniklo pět základních leteckých svobod, dle kterých jsou uzavírány mezinárodní dohody (Frühauf 2011). Průša (2007, s. 40) ve své práci svobody uvádí následujícím způsobem: „*První svoboda – výsada létat přes území jiného státu, aniž se přistane; druhá svoboda – výsada přistávat na území jiného státu pro potřeby nikoliv obchodní; třetí svoboda – výsada vykládat na území druhého státu cestující, zboží a poštu naložené na území státu, jehož státní příslušnost letadlo má; čtvrtá svoboda – výsada nakládat na území druhého státu cestující, zboží a poštu pro území státu, jehož státní příslušnost letadlo má; pátá svoboda – výsada nakládat a vykládat cestující, zboží a poštu v jiných státech při letu, který začíná nebo končí na území státu, jehož státní příslušnost letadlo má (př. přeprava cestujících, zboží a pošty letadlem ČSA mezi Dubají a Bangkokem na lince Praha – Bangkok)*“.

Do 70. let minulého století měl vůdčí roli nad kontrolou letecké dopravy stát, v té době fungovaly národní společnosti ve vlastnictví státu. Stát se snažil uplatňovat protekcionismus svého domácího trhu a udržet si vlastní monopol, národní společnosti podporoval státními

dotacemi hlavně pro nákup nových strojů. V USA se v polovině 70. let začala ukazovat nevýhoda tohoto uspořádání, to vedlo ke změně zákona (Bína a kol. 2007). Z USA a Kanady pochází deregulace leteckého odvětví znamenající volný trh, díky odstranění regulačních opatření nad cenovou tvorbou a ponechání volné ruky dopravcům nad vstupováním a opouštěním trhu. Deregulace se začala šířit do Evropy ve druhé polovině 80. let a dále do dalších částí světa. Evropa měla složitější a zdlouhavější průběh deregulace, než USA (Kajman, Melichar 2016). Trh v zemích EU byl liberalizován pomocí tří deregulačních balíčků s leteckými svobodami, které přišly postupně v letech 1987, 1990 a 1993. Nejvíce ceněný je poslední balíček začínající platit až v roce 1997 (Frühauf 2011). Liberalizace platí i v zemích nepatřících do EU, ale zahrnutých v Evropském hospodářském prostoru, jako je Island, Lichtenštejnsko, Norsko a dále ještě platí ve Švýcarsku (Dobruszkes 2006).

Významné opatření, které přineslo další svobody rozvoji leteckého trhu, jsou dohody tzv. *open-skies*. Open-skies výrazně pomohly americkým dopravcům získat neomezený přístup na zahraniční trhy. Nejdůležitější byla tato dohoda uzavřená mezi USA a Evropou (Bowen, Rodrigue 2017). Současně máme devět svobod. Původních pět bylo rozšířeno o následující čtyři svobody, které zní podle Kajmana a Melichara (2016, s. 6) takto: „*Šestá svoboda – kombinuje práva třetí čtvrté svobody vzduchu; sedmá svoboda – právo přepravit cestující z jednoho státu do druhého, aniž by byl dopravce registrován v těchto dvou zemích; osmá svoboda – právo dopravce přepravovat cestující a zboží ve druhém státě, přičemž doprava započala v prvním státě; devátá svoboda – úplná kabotáž, to znamená právo komerčně provozovat dopravní služby mezi dvěma místy na cizím státním území*“.

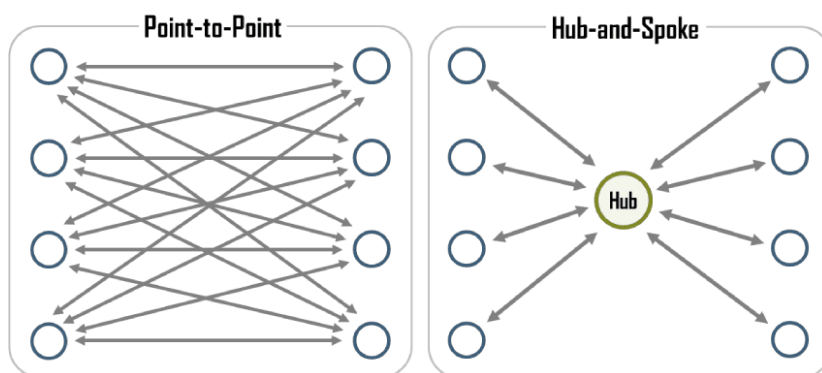
Deregulace a liberalizace přinesla rozkvět letectví, a hlavně dostupnost využívat leteckou dopravu větší škále obyvatelstva naší planety. Letecké společnosti se v důsledku těchto procesů staly podnikatelskými subjekty a mají ve svých rukou určování jejich služeb. Mají možnost většího výběru obsluhovaných destinací, určování četnosti letů a ceny letenek na základě mechanismu trhu. Zmíněné procesy změnilu podobu uspořádání letecké přepravy do dnešní podoby.

Díky deregulaci a liberalizaci odvětví vznikly nízkonákladové letecké společnosti, aliance klasických dopravců a také nové uspořádání leteckých sítí. Zmíněné prvky jsou tématem další části kapitoly. Bowen (2002) zmiňuje ale i negativa, která přišla s deregulací a liberalizací, tvrdí, že „přispívá disparit mezi oblastmi světového jádra a periferiemi, protože na jedné straně dochází k relativnímu zlepšování dosažitelnosti měst ve světovém jádru a současně se na druhé straně zhoršuje relativní dostupnost měst a regionu v oblastech méně rozvinutého světa“ (Bowen 2002 cit. v Seidenglanz 2008, s. 261).

2.2.2. Uspořádání leteckých sítí

Výše zmíněná deregulace stojí za změnou prostorového uspořádání letecké sítě, dříve se uplatňoval model *point to point*, který znamená přímé lety mezi destinacemi s nevýhodou nízké četnosti spojů (Seidenglanz 2008). *Hub and spoke* model má své benefity ve své větší flexibilitě, síť je uspořádána do tzv. hubů neboli uzlů, na které jsou připojeny letiště nižšího významu. Cestující sice musí přestupovat v hubu, ale díky tomuto systému vznikly úspory a větší efektivita a tím i větší četnost spojů (Kraft 2017). Nevýhodou hub and spoke může být, pokud uzlové letiště zkolabuje z různých důvodů, jimž může být technický problém nebo vliv špatného počasí či nehoda.

Obrázek č. 2: Typy sítí point to point a hub and spoke



Zdroj: transportgeography.org 2017a

Síť hub and spoke je využívána zejména klasickými dopravci, kteří na rozdíl od nízkonákladových aerolinek vybavují mezikontinentální lety, proto je pro ně síť výhodnější, dokáží tak obsloužit více destinací s větší frekvencí letů. Uzlem (hubem) je většinou hlavní město dané země, ale některé země buď s větším počtem obyvatel nebo ty s více jádrovými městy mají hubů více (Frühauf 2011). Nízkonákladové společnosti v drtivé většině případů obsluhují krátké lety, proto pro ně bylo výhodnější přijetí systému point to point, ale přesto některé z nich využívají i druhý systém (Kraft 2017). Typickým příkladem hubu v dnešní době je mezinárodní letiště Dubaj. Dubajské letiště markantně roste a svými počty odbavených cestujících ročně šplhá směrem na první příčku žebříčku největších letišť dle počtu odbavených pasažérů. Obdobně se stalo hubem i katarské město Dauhá, kde má své domovské sídlo společnost Qatar Airways. V Evropě je hubem pro dálkové lety, například nizozemské letiště Schipol. Do budoucna se pravděpodobně stane dalším globálním hubem nově vybudované letiště v Istanbulu s kapacitou až 90 milionů odbavených cestujících ročně. Huby jsou většinou

větší letiště, jež mají dobře uspořádanu infrastrukturu pro přestupy a obvykle zde má sídlo velká letecká společnost působící na globálním trhu se zaměřením na dálkové lety.

2.2.3. Nízkonákladový dopravce

Jak již bylo zmiňováno, díky deregulaci a liberalizaci leteckého odvětví začal vznikat nový model nízkonákladových aerolinek, který se od stávajících klasických neboli národních liší zejména nižší cenou letenek a k němuž je potřeba zcela odlišná koncepce řízení společnosti. V angličtině se nízkonákladové společnosti (NS) označují jako low-cost airlines nebo low-cost carrier. Mimo zmíněnou deregulaci k jejich rozšíření přispěl nárůst počtu pasažérů. Lze tvrdit, že NS pomohly, aby cestování bylo dostupné více lidem, změnily geografii leteckých služeb a zvýšily konkurenci mezi leteckými společnostmi, ale i městy či regiony (Vasigh a kol. 2008, cit. v Dobruszkes 2013). Vzhledem k tomu, že USA bylo původcem deregulace, tak i zde odstartoval vznik prvních NS, kterým byla společnost Southwest se zahájením provozu v 70. letech minulého století. Southwest má své sídlo v Texasu, kde zároveň zahájila svou činnost (Seidenglanz 2010). V současné době je největší NS na světě a od ledna 2019 obsluhuje většinu domácích letů (Wikipedia 2019d). Do Evropy se NS dostaly o něco déle, vzhledem k později deregulovanému trhu, než tomu bylo ve Spojených státech amerických. Evropská první NS je irský Ryanair a poté následující EasyJet (Seidenglanz 2010). Ryanair vznikl v roce 1985 a EasyJet o deset let později (Flying-revue 2018). Po úspěchu těchto společností v Evropě začaly vznikat další, jako například Germanwings nebo Aer Lingus (Seidenglanz 2010).

Pro NS platí určité strategie, které vedou k jejich nižším nákladům provozu. NS a klasické aerolinie se mezi sebou výrazně liší, jak z prostorového hlediska, tak nabídky služeb. NS se obecně zaměřují na kratší lety, je pro ně tedy výhodnější přímá síť point to point. Lety NS jsou vybavovány většinou z tzv. sekundárních letišť, kde nejsou příliš vysoké letištní poplatky, což je pro NS klíčové. Nevýhodou těchto letišť je jejich umístění od centra města (Marada 2011). Další nevýhoda může spočívat v horším napojení na systém městské hromadné dopravy, což bohužel vede k použití osobní silniční dopravy s čímž může souviset přetěžování silniční infrastruktury v blízkosti velkých měst. Příkladem sekundárního letiště je například Berlín Schönefeld, kde primární letiště je Berlín Tegel. Některá města mají více sekundárních letišť, viz Londýn, kde Heathrow a Gatwick zastávají roli hlavních letišť, zatímco Stansted a Luton jsou sekundární (Martínek 2017).

Graham, B. a Vowles T. (2006) shrnují taktiky NS následovně:

- maximálně využívají sedadlovou kapacitu,

- minimalizují počet posádky,
- palubní servis je omezený a za příplatek,
- flotila je složena z méně typů letadel nebo pouze z jednoho,
- další zisk plyne z prodeje duty free apod.,
- k nástupu používají schody místo nástupních mostů,
- na zemi stráví co nejméně času,
- často obsluhují destinace vzdálené od sebe maximálně do dvou hodin letu,
- rezervace probíhá účelně online,
- za zavazadla si účtují poplatky,

(Graham, B., Vowles T. 2006, cit v. transportgeography.org 2017b).

NS mají na současném trhu letecké dopravy nezanedbatelný podíl. V roce 2015 přepravily 28 % (984 milionů) cestujících z celkového objemu (3,5 bilionů). Podle ICAO to byl 10% nárůst oproti roku 2014 (ICAO 2018). Vzhledem k úspěchu tohoto tržního modelu se vytvořily různé variace, které přejímají některé strategie. Některé osvědčené strategie NS jsou přejímány klasickými dopravci, kteří se snaží udržet si své místo na trhu.

Graham a kol. (2006) ve svém článku pro Journal of Transport Geography člení NS do několika skupin, dle kterých se dají koncepčně rodělit. Za zmínku stojí následující typy. Jedním z nich je tzv. *kopie Southwest*, do které se řadí prvotní společnosti, stavějící na základních principech, což je především point to point síť. Jejich flotila obsahuje jen jeden typ letadel, které mají maximální využití. Mají tak usnadněné opravy nebo například nepotřebují vyučovat svou posádku na více typů strojů. Řadí se sem kromě Southwest, zejména Ryanair, EasyJet nebo kanadská WestJet. Existují zde ale i odlišnosti v užívání letišť, například Ryanair využívá sekundární, zatímco EasyJet primární a Southwest se orientuje na oba typy. Mezi druhý typ se řadí *dceřiné společnosti* fungující na principu NS, které založily klasické aerolinky. Fungují tak, že své dceřiné společnosti předávají starší letadla pro snížení nákladu za koupi jiných. Třetím typem jsou tzv. „*cost cutters*“, jedná se v podstatě o staré letecké dopravce, kteří se snaží přejít na nízkonákladový model, ale zároveň provozují jak dlouhé, tak krátké lety z uzlových letišť. Jedná se například o Aer Lingus nebo i British Airways.

Současným trendem jsou nově vznikající NS se zaměřením na delší i mezikontinentální lety. Tento koncept dobře funguje v Asii, jež má pro to vhodnější geografické podmínky než Evropa, kde se tento model začal vyskytovat. Mezi asijské aerolinky uplatňující tento model patří Air Asia, Scoot nebo například JetStar (Petrlík 2015). V Evropě takto funguje například společnost LEVEL vzniklá v roce 2017, jejíž hlavní báze je na barcelonském letišti El Prat a

má linky do Severní a Jižní Ameriky. První evropskou NS vypravující mezikontinentální let se stal v roce 2013 norský Norwegian, jež začal operovat lety do New Yorku a Bangkoku, které dále rozšířil (Tomeš 2017).

2.2.4. Letecké aliance

Jak již bylo zmiňováno výše, vznik globálních leteckých aliancí se pojí s deregulací a liberalizací trhu letecké dopravy. Pod pojmem letecké aliance si můžeme představit seskupení více dopravců za účelem vzájemné spolupráce a následného pokrytí co největšího leteckého trhu. V alianci jsou zpravidla klasičtí dopravci. Sdružování do aliancí napomáhá klasickým dopravcům konkurovat vzrůstajícímu trendu NS.

Prvopočátek spolupráce leteckých aerolinií fungujících na základě bilaterálních dohod je možné datovat od 80. let 20. století. Další rozvoj nastal na začátku 90. let, kdy v aliancích začalo přibývat více dopravců. Klíčové bylo zdokonalit využití linek za pomoci tzv. *code share* (Bína a kol. 2007). Code share umožňuje jednomu letu označení kódy dvou a více leteckých dopravců, přičemž dopravce může nabízet fixně nebo pružně danou část své kapacity jako vlastní let (Pruša 2002). Z prostorového hlediska aliance nejvíce působí na hlavních leteckých osách, což koresponduje s tím, že členem je minimálně jeden evropský, americký a případně asijský dopravce. Současnými největšími aliancemi jsou Sky Team, Star Alliance a One World (Marada 2011).

Každá aliance se od sebe odlišuje mírou vzájemné spolupráce, ale určité základní znaky sdílejí. Jednotlivé společné znaky jsou uvedeny v následujících bodech.

- Koordinace svých letových řádů,
- jednotný rezervační a odbavovací systém,
- nabídka věrnostního programu (FEP – Frequent Flyer Program),
- výhodnější cenové tarify dohodnuté aliančními partnery,
- možnost využití doplňkových služeb cestujícím (např. společný salónek),
- sjednocení letového parku a kapacit potřebných k opravám (účelem jsou nižší, náklady, díky možnosti propůjčování si vlastního personálu),
- zapojení se do společných činností (např. marketing, kanceláře, obsluha letadel na letišti),

(Bína a kol. 2007).

Zmíněné tři největší globální aliance v roce 2017 zaujímaly 57 % z celkové pravidelné dopravy vyjádřených v osobokilometrech - Star Alliance přepravila 22 %, SkyTeam 19 % a

Oneworld 16 % (IATA 2018a). Star Alliance se stala první globální leteckou aliancí v roce 1997. Zakládajícími členy jsou Lufthansa, Air Canada, Scandinavian Airlines, Thai Airways a United Airlines. Dnes sdružuje celkem 28 leteckých aerolinek. Sídlo aliance se nachází ve Frankfurtu nad Mohanem. Aliance obsluhuje více jak 1300 destinací ve 193 zemích světa (Star Alliance 2018). SkyTeam byl založen roku 2000 AirFrance, Delta Air Lines, Aeroméxico a Korean Air. V současnosti sídlí na amsterdamském letišti Schipol a má 20 členských aerolinek. SkyTeam provozuje své linky do 1074 destinací ve 177 zemích světa (Skyteam 2018). Oneworld vznikla v roce 1999, založená American Airlines, British Airways, Cathay Pacific a Qantas. Současně má 13 členských dopravců a sídlo v New Yorku. Aliance provozuje lety do více jak 1000 destinací po celém světě (Oneworld 2018a).

2.3. Charakteristika letecké dopravy v makroregionu Afriky

Přestože se jedná o druhý největší kontinent, letecká doprava v něm není dokonale rozvinutá a je v rámci světa na poslední pozici. Přesto geografické podmínky afrického kontinentu přímo nabízí letecké dopravě silné konkurenční postavení oproti ostatním zejména pozemním dopravním módům, jejichž infrastruktura není v Africe dostatečně rozvedená z mnoha důvodů (velké vzdálenosti, přírodní podmínky, ekonomická zaostalost apod.). Letecká doprava je pro mobilitu v Africe nejvhodnějším dopravním módem, vzhledem k řídké železniční a silniční síti. S ohledem na náklady zlepšení pozemní dopravní infrastruktury a novou výstavbu se více vyplatí investovat do letectví (Baroux 2016).

V současné době má Afrika 54 států, které se od sebe značně liší vzhledem ke své koloniální minulosti a současné geopolitické situaci. Uspořádání letecké dopravy uvnitř kontinentu je velmi nerovnoměrné. Zcela dominantní postavení má Jihoafrická republika (JAR), kde se nachází největší africké letiště dle počtu odbavených cestujících ročně. Jedná se o mezinárodní letiště Olivera Tamba v Johannesburgu, které spolu s dalšími jihoafrickými letišti tvoří značný podíl na africkém trhu. Další koncentrace významných letišť se nachází na severu kontinentu, jedná se zejména o Egypt, Tunis a Maroko. Mimo tyto dvě zmíněné oblasti zaujímá velký podíl i letiště v Addis Abeba a Nairobi. Je zde obrovský rozdíl mezi pobřežními státy a státy ve vnitrozemí, kde se nevyprofilovala větší mezinárodní letiště. Současně na několika větších letištích v Africe probíhají změny týkající se jejich modernizace a rozšiřování kapacit, lze tedy očekávat, že pořadí největších letišť na kontinentu se může do budoucna změnit.

Autoři publikace Fly Africa popisují čtyři hlavní znaky africké letecké dopravy, mezi které patří špatná konektivita letecké sítě vytvářející zbytečné přestupy, druhým znakem je

příliš vysoká cena letenek, dále dominance a převládající podíl zahraničních aerolinek a posledním znakem je již zmiňovaná nerovnoměrnost distribuce letecké dopravy napříč kontinentem a s tím související různorodá úroveň kvality infrastruktury a služeb (Kacou, El-Houry 2017).

Hlavními důvody zaostávání Afriky na posledním místě v letecké přepravě je nízká úroveň ekonomického vývoje, a tudíž velmi nízké HDP na obyvatele. Africký trh je velmi rozdrobený, zaostalý a stále v počátečních fází rozvoje, cestovní ruch je oproti ostatním makroregionům slabší (Diouf 2014). Problémem zamezujícím prudší rozvoj letecké dopravy na území Afriky je přetrvávající protekcionismus a velké politické zásahy do rozvoje letectví.

Mnoho z aerolinek není v soukromém vlastnictví, ale ve vládním což, nepřináší benefity, jak se v posledních letech ukázalo. Vlády jednotlivých států se snaží dotovat menší národní aerolinky, avšak často je výsledkem negativní a vedoucí k rozpočtové zátěži. Množství letišť a jejich kapacita se zatím nejeví jako překážka rozvoje, problém je spíše na straně bezpečnosti. Špatná bezpečnost je spojená s řízením letového provozu, jehož systémy jsou zastaralé a zaměstnanci nejsou dostatečně kvalifikovaní. Důsledkem je vysoká nehodovost. (Foster, Briceno-Garmendia 2010). Zaostalost se projevuje i v zastaralém leteckém parku, která neláká nové pasažéry. Není zde tolik investorů, kteří by přinášeli nové investice pro vylepšení infrastruktury, nákupu nového vybavení a zlepšení bezpečnosti. To vše může vést k další stagnaci, nikoliv k příliš rychlému rozvoji letecké dopravy na tomto kontinentu. Afrika potřebuje, aby byl letecký sektor prospívající, aby poptávka byla vyšší, což by vedlo ke zlepšení ekonomiky (Kacou, El-Houry 2017). Zahraniční investice nejsou rozmístěny rovnoměrně, například ale současně začínají prosperovat některé státy na jihu a východě Afriky, kam proudí investice z Číny.

2.3.1. Současný vývoj letecké dopravy v Africe

Africký makroregion se v globálním měřítku na osobní letecké přepravě podílí ze všech ostatních makroregionů nejméně, v roce 2017 to bylo 2,2 % (v osobokilometrech), což dělá v absolutním čísle 88,5 milionů cestujících (IATA 2018b). Na světové letecké nákladní dopravě se v roce 2017 podílel 1,6 % (AFRAA 2018). Až 80 % leteckého trhu v Africe je ovládáno silnými zahraničními aerolinkami. Zbytek ovládají domácí aerolinie, jakými jsou například Ethiopian Airlines, Egypt Air, Kenya Airways nebo Air Maroc. Zahraniční dopravci působí v Africe hlavně tam, kde není silná domácí aerolinka, tento fakt však nelze vztahovat na celý kontinent, ale spíše na zaostalejší země. Obecně lze konstatovat, že domácí dopravci svým

omezeným vlivem nemohou konkurovat ostatním zahraničním společnostem (Shadare 2016). Co se týká afrických aerolinek, 50 % pasažérů bylo v roce 2017 přepraveno na mezikontinentálních letech, 27 % v rámci afrického kontinentu a 23 % na letech domácích.

V posledních letech se podle statistik růst letecké dopravy v Africe dramaticky neproměňuje, avšak trend zůstává rostoucí, přesto příspěvek do ekonomiky makroregionu je velmi podstatný. Podle budoucích prognóz se očekává, že podíl Afriky na světové přepravě poroste rychleji, než je světový průměr. Od letecké dopravy v Africe se očekává, že se stane hnací silou rozvoje místních ekonomik (Goetz, Budd 2016). Tato skutečnost se například projevuje v Etiopii, kde se letecký průmysl stává hnací silou země.

Objem letecké dopravy měřený sedadlovou kapacitou je též v Africe poměrně malý. Například Subsaharská Afrika má 104 milionů míst a samotná Brazílie 120 milionů (Bofinger 2017). V roce 2016 se letecká doprava podílela na tvorbě hrubého domácího produktu Afriky 55,8 biliony dolary, z nichž 35,9 bilionu dolarů vytvořil samotný cestovní ruch. Ve stejném roce letecká doprava dokázala vytvořit 6,2 milionu pracovních míst spojených přímo i nepřímo s leteckou dopravou. Z toho 4,9 milionů se týkalo cestovního ruchu. Co se týká pracovních míst souvisejících přímo s leteckou dopravou, jednalo se o 415 tisíc míst (Aviationbenefits 2019).

2.3.2. Negativní faktory zamezující rozvoji leteckého odvětví v Africe

Afrika se potýká se spoustou negativních faktorů, které značně omezují rozvoj tamní letecké dopravy, některé z nich byly zmíněny výše. Tato kapitola se je snaží popsat podrobněji.

Zásadním problémem omezujícím rozvoj nových leteckých tras vychází z politiky jednotlivých států, trh se nedokáže otevřít bez uzavírání bilaterálních a multilaterálních dohod mezi státy. Některé snahy o změnu již na africké půdě proběhly, avšak nejsou dotaženy do samého konce, jak je tomu známo v ostatních částech světa. S tím souvisí nízká konektivita letových tras v celé Africe (Aeropolitics 2017).

Vlády jednotlivých států se snaží zachovat své národní letecké společnosti. Snahy vychází z jakési národního hrdosti i za cenu toho, že, aby společnost fungovala, musí ji vláda dotovat. To se pak odráží na vyšší ceně letenek (Kacou, El-Houry 2017).

Vysoká cena letenek je limitujícím faktorem, který má více příčin. Jednou z nich je složitější přeprava paliva, než je tomu v jiných částech světa, kde je infrastruktura vyvinutá. Africké letecké společnosti nevlastní tolik letounů, aby jim byla nabídnuta příznivější cena paliva. Další příčinou jsou vysoké letištní poplatky, nižší míra využití letadel, častější a náročnější údržba starších strojů, které většina afrických společností vlastní. V neposlední řadě je třeba zmínit i poplatky spojené s prodejem letenek, které jsou prodávány prostřednictvím agentur, neboť online prodej není ještě na takové úrovni. Drahé letenky jsou hlavním důsledkem nízké poptávky (Heinz, O'Connell 2013).

Jedním z negativních faktorů je i špatná bezpečnost, která se projevuje zejména u afrických dopravců. Ve srovnání s ostatními světovými makroregiony je nehodovost v Africe na velmi vysoké úrovni. V roce 2018 podle statistik ICAO dosahoval koeficient nehodovosti 6,78. Údaj znamená 6,78 nehod na 1 milion pravidelných komerčních letů (letadel do 5,7 tuny), zatímco světový průměr byl 3,07 a například v Evropě dosahoval pouze 2,63 (ICAO 2019).

Omezující jsou i vízové povinnosti při cestování mezi státy Afriky. Problém se týká spíše Afričanů samotných než cizinců například z Evropy nebo Severní Ameriky, kteří mohou cestovat jednodušeji než Afričané. Nejsložitější je se dostat především do států střední a severní Afriky. Určité snahy zlepšit situaci se projevily v ekonomickém uskupení států západní Afriky (ECOWAS), kde členové podepsali úmluvu o ulehčení cestování mezi sebou (Kacou, El-Houry 2017).

Faktory, které jsou výše uvedeny, lze považovat za nejvíce omezující. Negativ existuje daleko více a lze říci, že mají velmi úzkou spojitost, proto je zapotřebí problém řešit komplexně.

2.3.3. Snahy o deregulaci a liberalizaci letecké dopravy na území Afriky

Výše zmíněné negativní faktory souvisí s deregulací a liberalizací afrického leteckého trhu, který není zcela otevřený a integrovaný do celosvětového systému, jako například v Evropě a USA. Hlavním problémem je převládající protekcionismus jednotlivých afrických států, vycházející ze 60. let minulého století, kdy se mnoho z nich stalo zcela nezávislými. V té době vzniklo mnoho národních aerolinek, ale většinou se jim moc nedařilo a po nějaké době zkrachovaly. Otevřený letecký trh je pro Afriku zásadní z mnoha důvodů, otevřely by se nové dopravní cesty, zkrátily by se doba cestování a snížila by se cena letenek. Tyto faktory by vedly k nárůstu letecké dopravy, tím i nárůstu cestovního ruchu a obchodu. Zvýšil by se ekonomický růst a vytvořila by se nová pracovní místa, spojená přímo i nepřímo s leteckou dopravou (Kuuchi 2016).

K prvotním snahám o vzájemnou spolupráci afrických států patří právní rozhodnutí z roku 1961, kdy byla deseti státy podepsána dohoda zakládající společnou leteckou společnost AirAfrique. Zmíněná společnost bohužel v roce 2002 zanikla (Kenneth a kol. 2015). Novější iniciativou vedoucí k vzájemné podpoře leteckého trhu je projekt Africké unie, jedná se o tzv. Jednotný africký trh letecké dopravy, ve zkratce SAATM (Single African Air Transport Market). Jeho úkolem je plně liberalizovat letecký trh a integrovat kontinent do globálního systému letecké dopravy. Důvodem pro jeho zřízení bylo podpořit rozhodnutí Yamoussoukro z roku 1999 (IATA 2019). Zmíněné rozhodnutí vychází ze stejnojmenné předcházející deklarace z roku 1988. Rozhodnutí z roku 1999 podepsalo 44 afrických zemí, aby mohly mnohostranně využívat výhody první až páté svobody v letectví (Schlumberger 2010). Bohužel se nepodařilo do současné doby zcela naplnit prvotní cíle rozhodnutí, problém spočívá v politice jednotlivých zemí, které stále uplatňují protekcionistický přístup, čímž brání vstupu zahraničních společností, které na rozdíl od afrických splňují bezpečnostní opatření. Africká spolupráce je v tomto ohledu velmi roztržštěná, chybí orgán, který by na celý proces dohlížel a řešil by případně neshody (Kuuchi 2016).

SAATM byl spuštěn 28. 1. 2018 a mezi jeho členy patří 23 států, které dohromady představují 96 % afrického obyvatelstva. Na území těchto států je i 8 největších afrických letišť a pochází z nich 15 důležitých afrických dopravců, jejichž podíl je na africkém trhu je 70 %. Proto lze očekávat výrazný pozitivní dopad na africký letecký trh. Hlavní funkcí SAATM je dostat leteckou dopravu v Africe na úroveň Evropy či USA. SAATM je možné přirovnat k Evropskému společnému leteckému prostoru (Hejč, Lubojacký 2018).

Do projektu SAATM je zařazena kromě osobní přepravy i přeprava nákladní. Africká unie očekává, že mimo výše zmiňované primární cíle, které má projekt naplnit, vytvoří zhruba 300 tisíc přímých a přibližně 2 miliony nepřímých pracovních míst (Shihepo 2019).

2.3.4. Síť letišť a hlavní dopravci Afriky

V Africe můžeme nalézt kolem 4 000 letišť, nicméně jen 20 % z nich má zpevněnou přistávací dráhu. Drtivá většina slouží zejména k regionální dopravě, ke které stačí využívání malých letadel a ke svému provozu nepotřebují rozsáhlá technická vybavení. Letišť, které splňují normy a doporučení dané ICAO je poměrně málo, tudíž těch s mezinárodním statutem je pouze 117. Uvedená čísla jsou dána k roku 2007 (United Nations 2009). Rozmístění hlavních leteckých uzlů je poměrně nerovnoměrné. Hlavní letecké koridory se nachází na severovýchodě kontinentu. Dále je důležitý uzel v JAR a mezi další významné uzly patří Etiopie a Keňa. Kdežto západní a střední Afrika takto významné koridory nemá (Bofinger 2017). Mimo zmíněné oblasti hrají důležitou roli i letiště v oblastech cestovního ruchu, zejména na ostrovech jako je Mauricius, Seychely nebo Kapverdy, které jsou v současné době oblíbenými turistickými destinacemi. Je prokazatelné, že letiště v některých regionech dokázala přinést značnou ekonomickou podporu do daného místa (Kenneth a kol. 2015). Takovým příkladem je mezinárodní letiště Jomo Kenyatta v Keni nebo letiště v Addis Abebě, o kterých bude zmínka v analytické části práce. Rozložení největších letišť podle počtu odbavených cestujících ročně je ukázáno na mapě v příloze č. 2.

V poslední době díky zahraničním investicím a pomoci Světové banky a Mezinárodní finanční korporace nastaly pozitivní změny ve spojitosti s modernizací letišť. Očekává se, že do budoucna současná velká africká letiště, jako je O. Tambo v Johannesburgu, letiště v Kapském městě, Nairobi či v Addis Abebě budou díky zahraničním financím růst a zvýší se tak jejich potenciál a přinesou ještě větší rozmach regionu (Airport technology 2018).

Mezi nejrušnější linky v Africe patří spojení mezi městy v JAR Johannesburgem a Kapským Městem. V roce 2017 bylo na této lince přepraveno přes 4,7 milionů cestujících a počet letů mezi zmíněnými městy činil 34 tisíc. Ze statistik vyplývá, že spojení jihoafrických měst se řadí mezi nejfrekventovanější v rámci celého kontinentu. Mimo výše zmíněného se jedná o spojení Johannesburgu s Durbanem a Port Elizabeth. A dále o spojení města Lanseira, ležícího v blízkosti Johannesburgu a Kapského Města. Jihoafrická letiště jsou na oproti jiným zemím v Africe na velmi dobré úrovni a nabízí kvalitní využití, jak na vnitrostátních trasách, tak na mezinárodní a mezikontinentální úrovni. Četná spojení na mezikontinentální úrovni má

Johannesburg s Dubají, kde bylo přepraveno přes milion cestujících. Další frekventované spoje má Káhira s městy v Saudské Arábii, jako je Džidda, kde bylo přepraveno 1,7 milionu cestujících, okolo milionu cestujících bylo přepraveno i na trase Káhira – Kuvajt. Velmi frekventována je i trasa nigerských měst Abuja a hlavního města Lagos, na trase bylo přepraveno 1,2 milionu pasažérů. Uvedené statistiky jsou za rok 2017 (Casey 2018).

Pokud jde o úspěšné letecké společnosti, tak jich v Africe existuje jen několik málo. Důvodů, proč tomu tak je, bychom mohli nalézt celou řadu. Častým jevem je, že aerolinky krachují nebo se nedokáží prosadit na trhu a jsou většinou ztrátové. Problém je primárně v restriktivní politice a přetrvávajících politických zásadách. Nemałym problémem je i korupce, která je v Africe běžná i v jiných odvětvích než v letectví. Mezi další negativní vlivy patří špatné řízení a plánování, generální ředitelé a další personál na vyšších pozicích často nemají dostatečné nebo dokonce téměř žádné zkušenosti s řízením leteckých společností, což může vést leckdy k jejich likvidaci. Uvedené problémy jsou ještě umocněny další nedostatečnou kvalifikovanou pracovní silou, špatnou infrastrukturou, ale také například směnnými kurzy. Obvykle je vše placeno „tvrdou měnou“ - pohonné hmoty, servis, náhradní díly nebo leasingy, zatímco většina afrických měn je značně oslabena. Uvádí se, že až čtvrtina tras v Africe je obsluhována monopolním dopravcem. Tudiž je zde omezená hospodářská soutěž a ceny zůstávají vysoké (Kenneth a kol. 2015). Pro africké dopravce je těžké uspět kvůli přísným podmínkám, které vlády jednotlivých států nastolily. Jedná se především o vysoké daně a mnohem vyšší poplatky za palivo, než je tomu jinde ve světě (Chingosho 2012). S takto nepříznivými podmínkami mohou těžko afričtí dopravci soupeřit se zahraničními dopravci, hlavně z Evropy a Blízkého východu.

Afrika má velké množství dopravců, jak již bylo zmíněno, mnoho z nich je problémových, většina je pod státním vlastnictvím, což jak se ukázalo není úplně dobrý obchodní model. Lze říci, že menší dopravci ve vlastnictví státu musí být finančně dotováni vládou, aby vůbec dokázali na trhu přežít (Bofineger 2017).

Na pomoc africkým aeroliniím byla v roce 1968 v ghanském hlavním města Akkra založena obchodní organizace sdružující některé africké aerolinie. Jedná se o African Airlines Association, ve zkratce AFRAA. Cílem organizace je zajistit efektivitu spolupráce a urychlit ekonomickou a sociální integraci zemích v Africe (CAPA 2019). Jak uvádí samotná AFRAA, její poslání je "Podporovat africké letecké společnosti a vést africký letecký průmysl". V současné době AFRAA sdružuje 40 dopravců (AFRAA 2019a).

Za nejúspěšnější leteckou společnost v Africe se považují Ethiopian Airlines, jejichž první let se konal v roce 1946 z Addis Abeby, přes Asmaru do Káhiry. Na počátku vzniku byly

pro Ethiopian pomoci dvě americké letecké aerolinie, které se později sloučily pod společnost TWA. Svůj domovský hub má na mezinárodním letišti Bole v Addis Abebě v Etiopii (Ethiopian Airlines 2019). Jako jedna z mála afrických aerolinek se dokázala dobře prosadit na světovém trhu, oproti jiným společnostem v Africe nabízí mnoho destinací jak uvnitř kontinentu, tak mimo kontinent. Společnost je 100 % vlastněna státem, ale funguje bez politických zásahů (BBC 2010). Mimo zmíněný hlavní hub v Addis Abebě dále Ethiopian založily druhý hub na letišti Lomé –Tokoin ve státě Togo, kde byla vytvořena regionální společnost ASKY, která obsluhuje především západní Afriku. V roce 2011 se stala společnost členem Star Alliance, což pomohlo k další expanzi (PS&D Magazine 2016). Nyní společnost nabízí 126 destinací, pokud jde o osobní dopravu. Jedná se o 18 destinací v rámci Etiopie, 60 destinací v rámci ostatních států Afriky, 7 destinací v Kanadě a USA, 10 v Evropě, 18 v Asii a 13 na Blízkém východě. Společnost má 108 strojů, přičemž dalších 65 si objednala (Ethiopian Airlines 2019). Za úspěchy společnosti stojí téměř žádné politické zásahy, velmi pečlivý management, kvalitní školicí centrum se simulátorem Boeingu 787 Dreamliner, moderní flotila a také členství v alianci. To vše udělalo z Ethiopian největší aerolinku Afriky, co se počtu destinací, velikosti flotily, obratu, zisku a přepravených cestujících i nákladu týká (PS&D Magazine 2016).

Mezi další velké aerolinky v Africe se řadí South African Airways, vlajkový dopravce JAR mající svoji hlavní základnu na letišti v Johannesburgu. Podle aktuálních zdrojů jsou aerolinky od roku 2011 ve ztrátě a vláda je musí dotovat, aby dokázaly přežít (Sůra 2018). První let byl uskutečněn v roce 1934, aerolinka se tak řadí mezi nejstarší v Africe. Stejně jako Ethiopian je členem Star Alliance. Společnost také provozuje dceřinou nízkonákladovou společnost Mango. Dále společnost spolupracuje s Airlink a South African Express Airlines (Sa-airlines 2019). South African má mnoho linek zejména v jižní Africe, provozuje lety do 56 destinací zastoupených ve všech kontinentech. Velikost flotily je 53 letadel (Wikipedie 2018).

K dalším obdobně velikým společnostem, jako je South African, patří Kenya Airways, Royal Air Maroc a Egypt Air. Kenya Airways je vlajkový dopravce Keni, svůj hub má na letišti Jomo Kenyatta v Nairobi a vznikla v roce 1977. Společnost není vlastněna zcela státem, určitý podíl patří soukromým akcionářům, nizozemské KLM a jiným zahraničním investorům. Aerolinka je členem aliance Sky Team (IDE-JETRO 2019). Royal Air Maroc jsou zcela vlastněny marockou vládou a jejich hlavní základnu mají na letišti Casablanca (Wikipedia 2019c). V polovině roku 2020 by se měly stát plnohodnotnými členy aliance Oneworld (Oneworld 2018b). Egypt Air má své sídlo na letišti v Káhiře a od roku 2008 je členem Star Alliance (Egypt Air 2019).

I přestože liberalizace a deregulace leteckého odvětví v Africe není v takové fázi jako je tomu v jiných částech světa, dokázal se zde vyvinout nízkonákladový model leteckých společností. NS fungují především na severu a jihu kontinentu. Jedná se o země jako je Maroko, Egypt, JAR, dále lze jmenovat Keňu (Hermann, Potgieter 2016). V Africe se tento model rozšiřuje velmi pomalým tempem, a proto v porovnání využívání NS ve světě je Afrika na posledním místě. Sedadlová kapacita NS byla v roce 2012 11,8 %, zatímco například v Evropě je tomu kolem 30 %. V Africe dochází každoročně o navýšení sedadlové kapacity NS poměrně výrazně, například v roce 2003 zaujímaly NS pouze 1,7 % celkové sedadlové kapacity v Africe. Nejvíce je nízkonákladový model využíván v JAR, kde představuje zhruba 40 % domácích letů (CAPA 2013). Vzhledem k zlepšování situace v Africe a k pomalému nárůstu střední vrstvy obyvatel NS budou hrát v africkém leteckém odvětví klíčovou roli pro jeho rozvoj. Navíc tento model by byl na nejvyšší pro Afriku vhodný, vzhledem k absenci kvalitní silniční a železniční sítě a velikosti kontinentu. Rozšíření NS v Africe je zatím omezeno restriktivní politikou, o které byla zmínka výše.

Mezi úspěšné NS se řadí například FastJet, který je registrován ve Velké Británii a své lety provozuje v Zimbabwe, Mosambiku a JAR. FastJet se inspiroval u evropského EasyJet a dalo by se říci, že přebírá jejich obchodní strategie, jako je především jednotný vozový park s letadly typu Airbus 320, což přináší řadu výhod a tím i úspor, další podpůrné prvky jsou například kvalitní webové stránky s online prodejem. FastJet zahájil svůj provoz v roce 2012 (Janoray 2016). Původně společnost začala provozovat linky v Tanzanii, kde bylo její snahou využít potenciálu cestovního ruchu země. A navíc zde žádná taková společnost nebyla. Dnes v Tanzanii provozuje lety Fastjet Tanzania, která se od společnosti oddělila (FastJet 2018). Na regionálních trasách v JAR funguje NS Mango, která vznikla v roce 2006 (Fly Mango 2019). K dalším společnostem provozující hlavně regionální linky na území JAR patří FlySafair, dceřiná společnost aerolinky Safair, provozující činnost od roku 2013 (Fly Safair 2019). V Keni provozuje své linky Fly540 už od roku 2006, mimo své domovské linky nabízí lety do Jižního Súdánu a na ostrov Zanzibar (Fly540 2019). Na severu kontinentu v Maroku a Egyptě působí Air Arabia arabská NS, která má své regionální dceřiné společnosti Air Arabia Egypt se základnou v Alexandrii a Air Arabia Maroc se základnou na letišti Casablanca (Wikipedia 2018a). NS se v Africe uplatnily ve vyspělejších zemích, kde je vyšší potenciál cestovního ruchu, a tak i vysoká poptávka.

3. METODIKA

Do analyzovaného území spadá celý kontinent Afriky. Letiště spadající na území neafrických států, které fyzicky patří pod africký kontinent, nebyla zkoumána. Výběr letišť pro samotnou analýzu vychází z jejich velikosti (dle počtu odbavených cestujících za rok) a jejich primární funkce v systému letišť, to znamená, že některá se mezi největší vyprofilovala díky cestovnímu ruchu v daném místě.

Další z hledisek, který byl učiněn pro přesnější výběr letišť byl jejich vývoj v posledních několika letech. Vybrána byla především letiště, která se zaznamenala vyšší rozvoj.

U vybraných letišť byly zkoumány odlety během jednoho dne v roce 2006 a 2018, proto je možné analyzovat vývoj a prostorové tendence daného letiště. Za konkrétní den byla vybrána středa v polovině měsíce dubna (12. 4. 2006 a 11. 4. 2018). Tento den byl pro analýzu vybrán tak, aby neobsahoval žádný světově uznávaný svátek (v případě Afriky například Ramadán) a nemohl tak ovlivňovat cílové destinace. Vybraných letišť je deset a jedná se o následující (zkratka v závorce značí IATA kód): Johannesburg (JNB), Káhira (CAI), Kapské Město (CPT), Addis Abeba (ADD), Casablanca (CMN), Alžír (ALG), Nairobi (NBO), Hurghada (HRG), Mauricius (MRU) a Abidžan (ABJ).

Letová data pochází z databáze Flightstats.com (<https://www.flightstats.com/v2/>), která poskytuje informace o téměř všech letech na světě a slouží jak firmám, tak jednotlivcům. Flightstats poskytuje zdarma data o letech stará tři dny, v případě vyhledávání starších dat je zapotřebí zakoupit přístup. Starší data je pak možné vyhledávat od roku 2006 – důvod vybrání uvedeného roku jako jednoho z období. Zvolené je proto nejvyšší možné rozpětí dvou období, tak aby reflektovalo co největší změny v počtu destinací a frekvenci letů. Je zřejmé, že destinací, kam směřují lety z jednotlivých letišť, je více, avšak sledovat větší počet dní by bylo příliš náročné a téměř časově nemožné. Lze ale konstatovat, že díky zvolenému rozpětí sledovaných období se může vysledovat rozvoj, současné trendy a možné budoucí tendence, což pro účely této práce je dostačující.

V rámci nashromážděných dat byly vytvořeny mapové výstupy s důrazem na vnitrostátní, kontinentální a mezikontinentální lety a jejich frekvence v rámci dne. Doplnkovým prvkem jsou grafy, do kterých je zanesen typ dopravce a podíl letů vnitrostátních, kontinentálních a mezikontinentálních. Mapové výstupy byly vytvořeny pomocí softwaru ArcMap 10.6.1, který uživatelům umožňuje vytvářet mapové úlohy, prostorové analýzy a editaci dat.

4. ANALYTICKÁ ČÁST

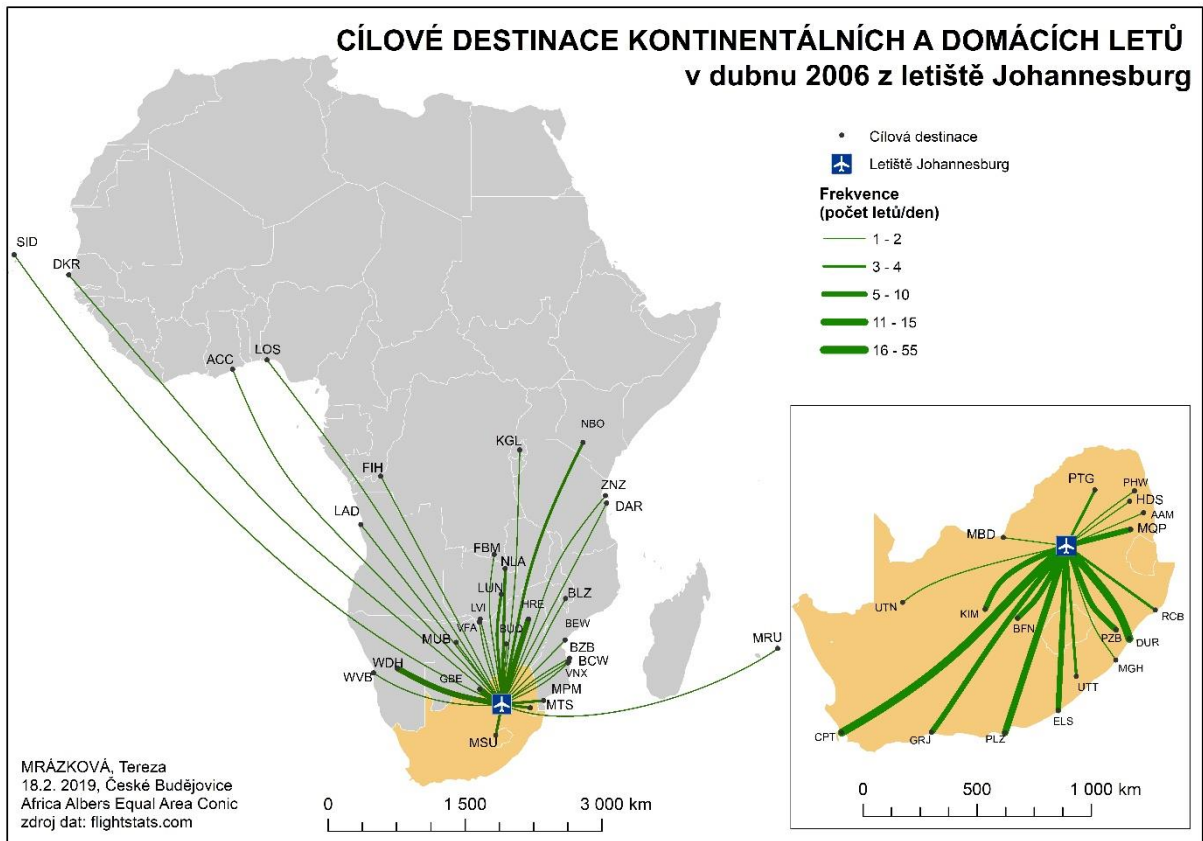
V této části práce jsou představeny a blíže rozebrány výsledky z vybraných letišť, která jsou vypsána v metodice práce. Analýza je doplněna o grafy a mapové výstupy.

4.1. Letiště Johannesburg

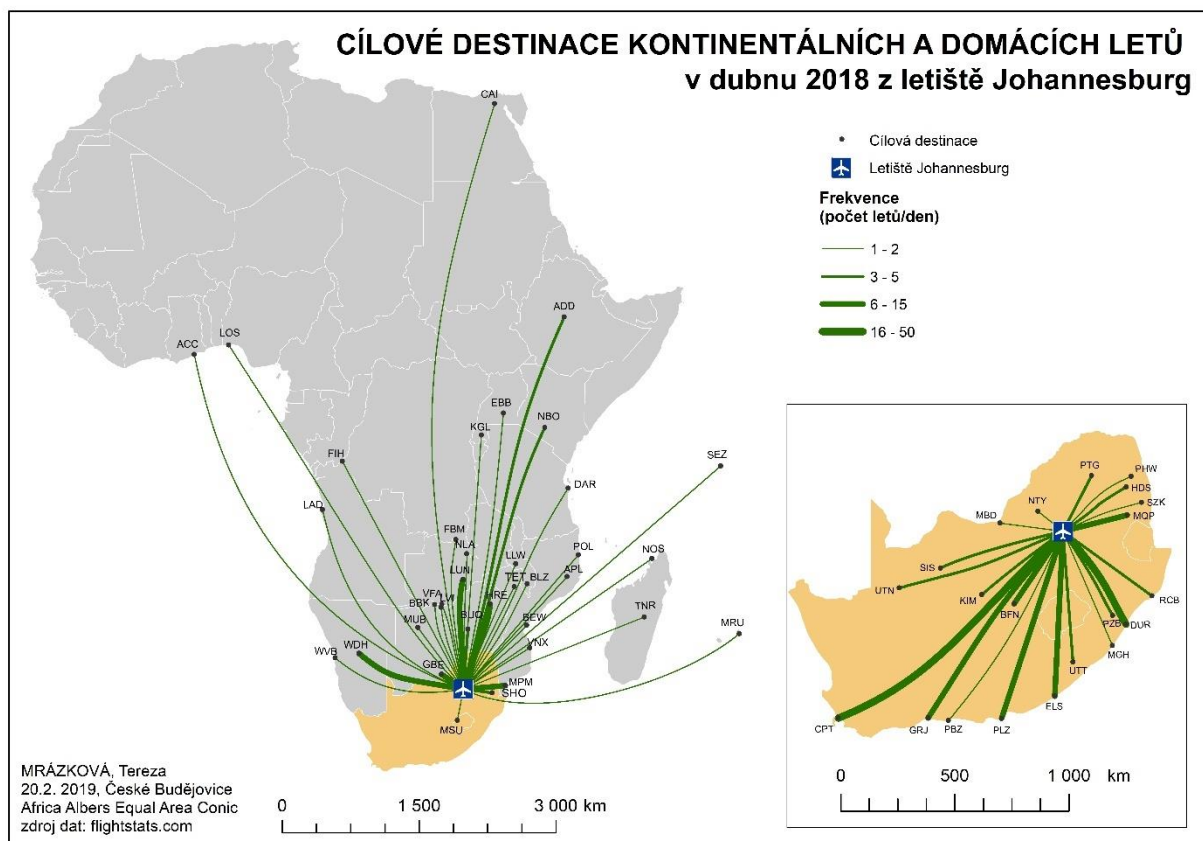
Mezinárodní letiště Olivera Tamba v Johannesburgu se svou velikostí řadí jako největší letiště Afriky. Ročně odbaví letiště kolem 21 milionů cestujících a počet pohybů letadel za rok se pohybuje okolo 220 tisíc. Za hodinu na letišti dokáže přistát a vzlétnou až 53 letadel, což je maximální možná kapacita letiště. Letiště leží v metropolitní oblasti Ekurhuleni, ve městě Kempton Park. Lokace má výhodnou polohu, letiště může těžit z výborné silniční infrastruktury, která je na tomto místě vybudována (Airports.co.za 2019). V Kempton Parku se nachází významná průmyslová zóna a letiště zde zaujímá dominantní funkci, sídlí zde většina jihoafrických leteckých společností (Wikipedia 2019b). Letiště je řízeno společností, která spravuje dalších 8 letišť v JAR, jedná se o Airports Company South Africa. Na letišti operuje celkem 41 dopravců, z nichž mnoho je celosvětově významných, jedná se například o Delta Airlines, Lufthansa, Qantas, Singapore Airlines, British Airways, Emirates, Etihad nebo Qatar (Airports.co.za 2019).

Počet a směr cílových destinací ve sledovaný den v roce 2006 (274 odletů) a 2018 (292 odletů) je poměrně vyrovnaný, nejvíce mezikontinentálních spojů (obrázek č. 5) je se západní Evropou, především s Londýnem, což se dá předpokládat, vzhledem k bývalé britské nadvládě v období kolonialismu. Dále jsou významná spojení s Blízkým východem, který slouží hlavně jako přestupní místo. Poměrně rozsáhlá je síť regionální linek, a i frekvence spojů mezi nimi (obrázek č. 3 a 4). K nejfrekventovanějším spojení v obou sledovaných obdobích patří trasa Johannesburg – Kapské město (54 spojů za sledovaný den v roce 2006 a 49 spojů v roce 2018) a Johannesburg – Durban (41 spojů za sledovaný den v roce 2006 a 33 spojů v roce 2018).

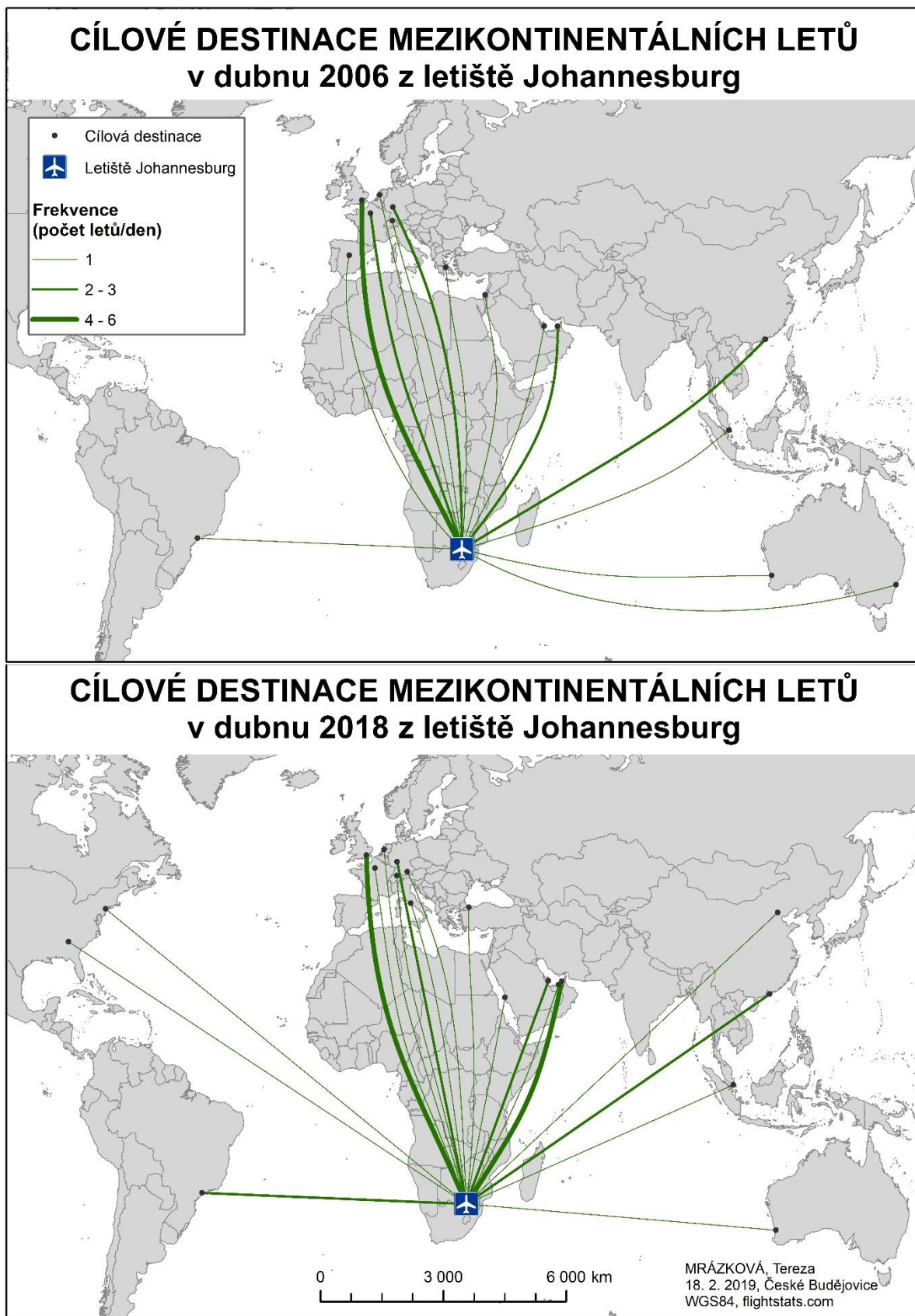
Obrázek č. 3:



Obrázek č. 4:



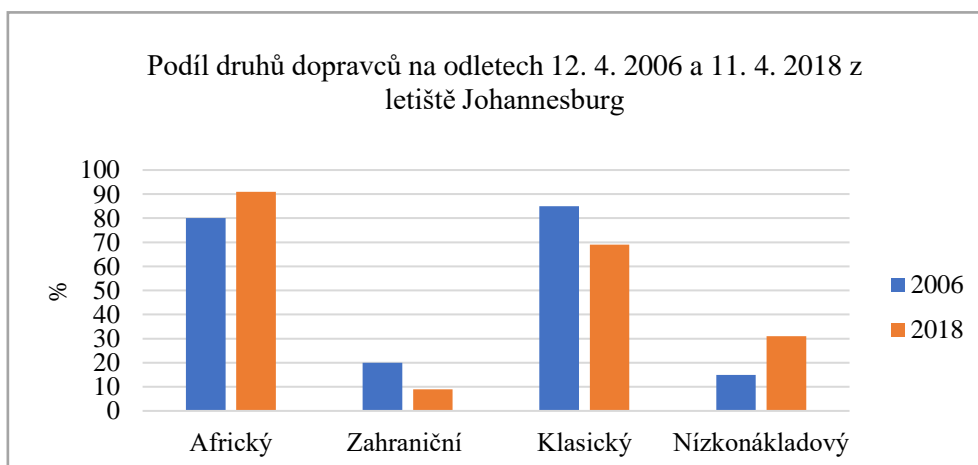
Obrázek č. 5:



V grafu č. 1 je vidět nárůst NS, jejichž podíl mezi sledovanými roky narostl přibližně o 10 %, přesto převažuje klasický model.

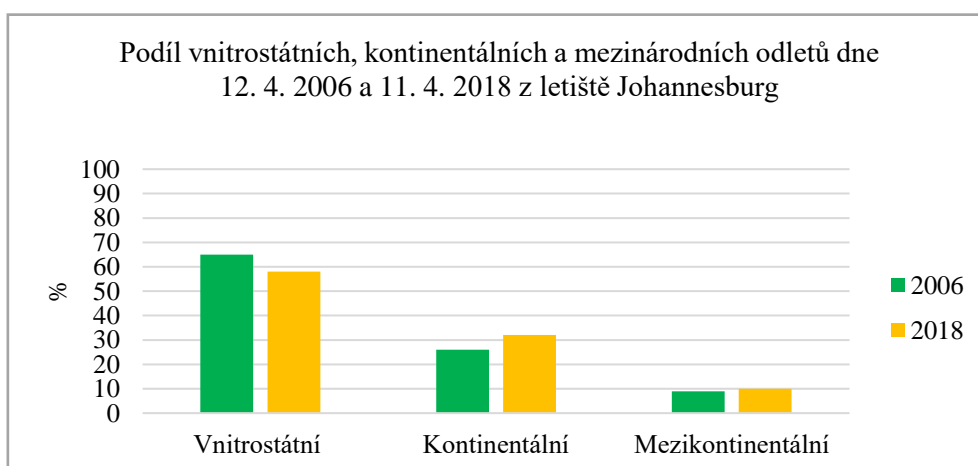
V JAR nízkonákladový model funguje zejména na regionálních linkách díky plné deregulaci domácího trhu, která začala platit podle zákona, který vstoupil v platnost roce 1991. Po roce 2001 na trh začaly vstupovat NS a jejich zvyšující se počet a s tím související vyšší počet cestujících a letů vedl k otevření sekundárního letiště Lanseira. Město Lanseira je od centra Johannesburgu vzdálené zhruba 50 km. Drtivá většina NS se zaměřila na obsluhu tzv. „Golden Triangle“ (Zlatý trojúhelník) – pravidelnými lety mezi Johannesburgem, Kapským Městem a Durbanem. „Zlatý trojúhelník“ představuje vysoce zalidněnou oblast v rámci JAR (Luke, Walters 2013). Lehký pokles vnitrostátní dopravy, který je zaznamenán na grafu č. 2 lze přisoudit expandujícímu sekundárnímu letišti Lanseira, které převzalo letišti Johannesburg některé domácí spoje.

Graf č. 1:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 2:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

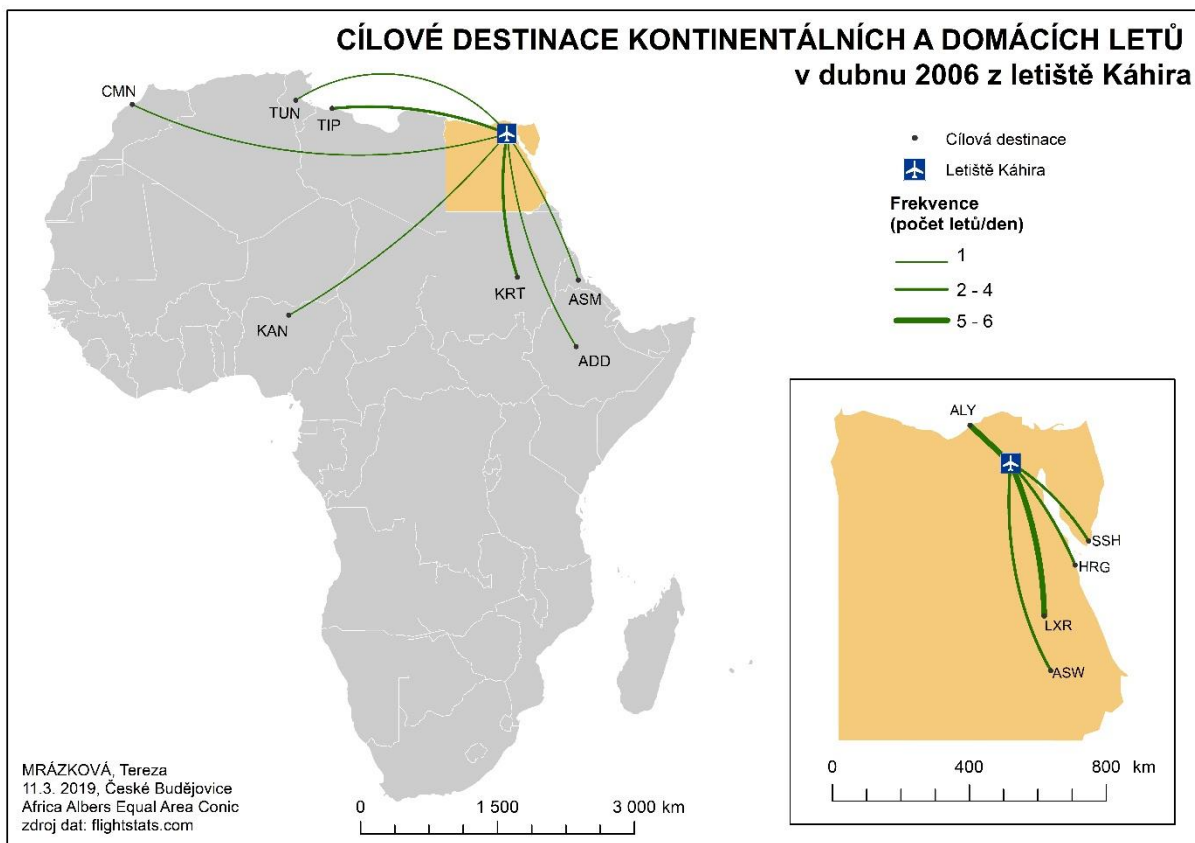
4.2. Letiště Káhira

Mezinárodní letiště v Káhíře je druhé největší na africkém kontinentu. Nachází se přibližně 15 km od centra Káhiry (Cairo-airport.info 2019). Letiště leží v části zvané Heliopolis, jež kdysi tvořila předměstí Káhiry, nicméně dnes je už její součástí (Wikipedia 2019a). V roce 2018 letiště odbavilo přes 17,5 milionů cestujících a uskutečnilo se zde 150 tisíc příletů a odletů (EHCAAN 2019). Letiště je domovskou základou pro národního dopravce EgyptAir, který se podílí 61 % na všech odletech z letiště (Cairo-airport.info 2019).

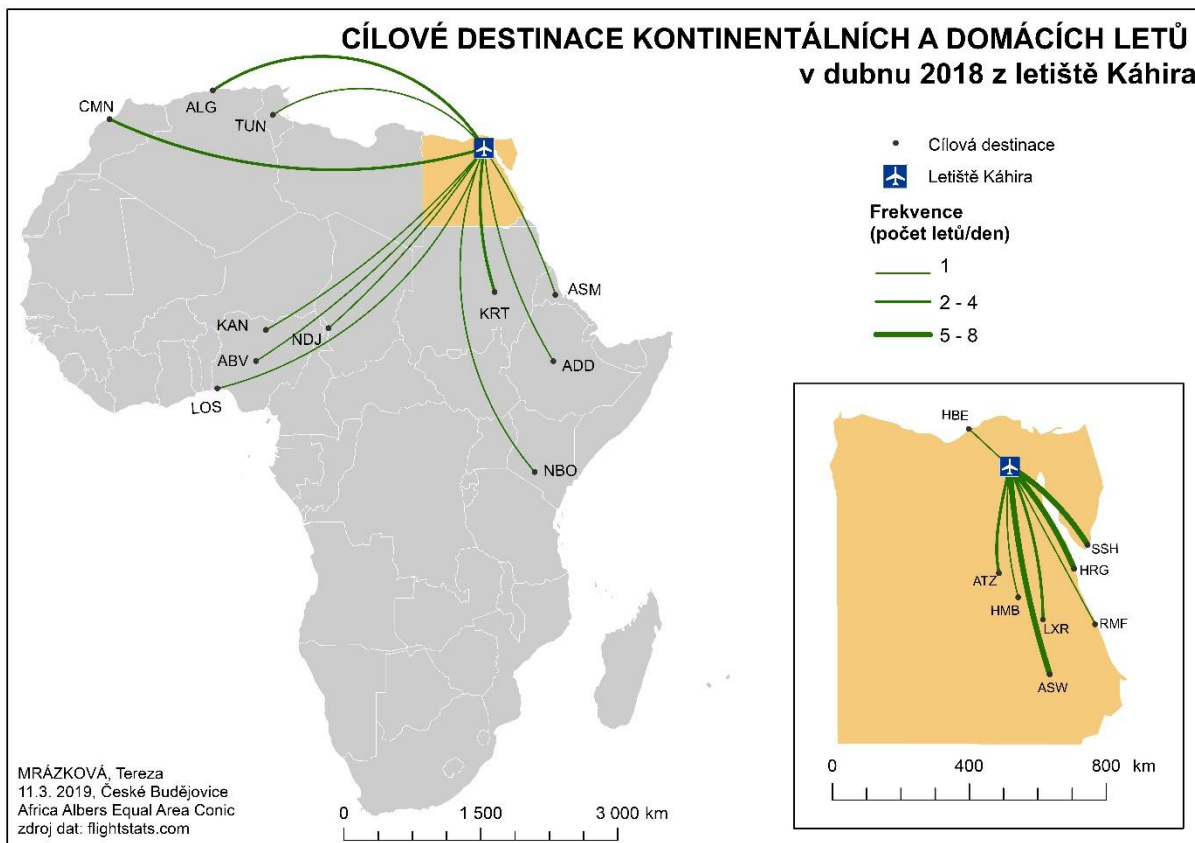
Letiště si prošlo rozsáhlými rekonstrukcemi, například díky dokončené výstavbě nového terminálu 3 se v roce 2009 se kapacita letiště zvýšila z 11 milionů pasažerů ročně na maximální možný počet 22 milionů ročně. Rok poté byla vystavěna nová přistávací dráha. V roce 2016 byla dokončena modernizace a zvětšení terminálu 2. Do budoucna je v plánu výstavba terminálu 4 a vybudování „letištního areálu“, kde by měly společnosti spojené s leteckou dopravou svá sídla, což by přineslo nová pracovní místa (Oxford Business Group 2016). V současné době na letišti operuje 50 společností. Mnoho z nich je z Blízkého východu (Cairo-airport.com 2019).

Celkový počet odletů z letiště ve sledovaný den v roce 2006 byl 98 a ve sledovaný den v roce 2018 zde bylo 178 odletů. Vnitrostátní odlety ve sledovaných dnech v roce 2006 a 2018 (obrázek č. 6 a 7) směřovaly zejména do turistických destinací u Rudého moře a do dalších míst, která jsou významná svými historickými památkami, jako je Luxor, Asuán či druhé největší město Egypta Alexandrie. Co se týká frekvence, ale i množství domácích destinací, tak nedosahuje takových rozměrů jako ve výše analyzované JAR. Důvodem může být poměrně rozsáhlá egyptská síť železniční dopravy, která obsluhuje až 75 % sídel v zemi (Enviweb.cz 2013). Odlety do ostatních afrických zemí se mezi sledovaným dnem v roce 2006 a 2018 zásadně neliší. Většina odletů spíše směřuje do kulturně podobného Blízkého východu, zejména do destinací v Saudské Arábii, jak ukazuje obrázek č. 8. Uvedenou skutečnost dokládá vzájemná náboženská kultura a navíc k Blízkému, někdy nazývanému Střednímu východu se samotný Egypt řadí. Ostatní mezikontinentální lety směřovaly do evropských zemí.

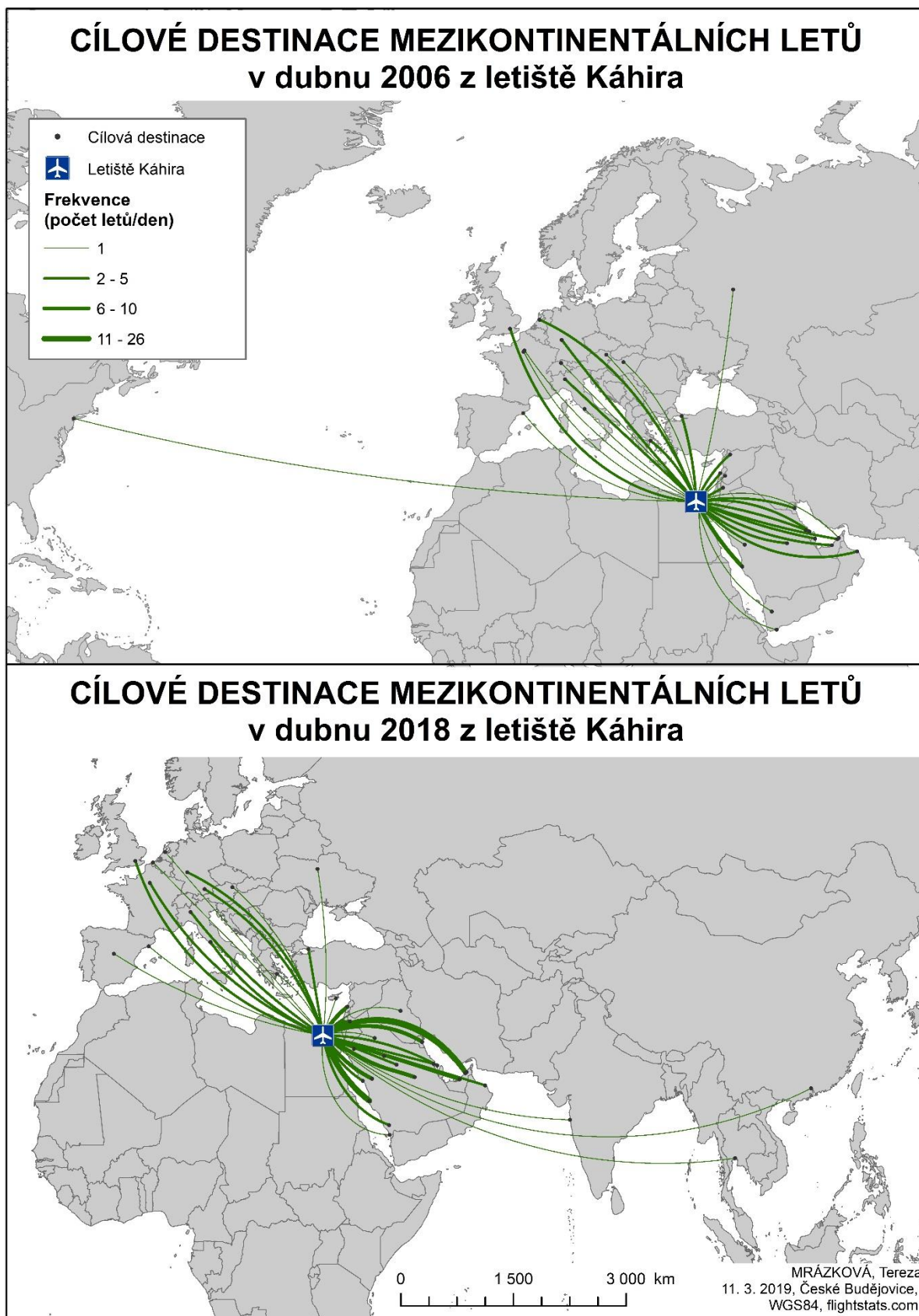
Obrázek č. 6:



Obrázek č. 7:

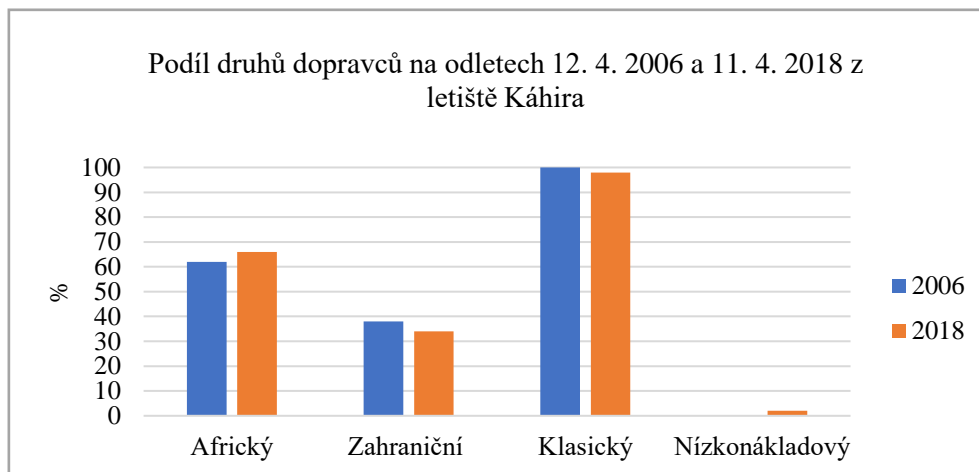


Obrázek č. 8:



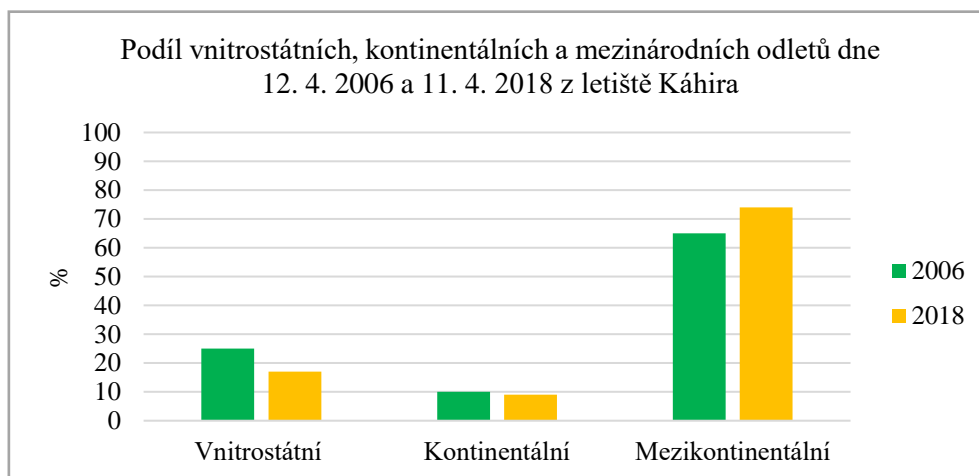
Graf č. 3 dokládá, že zde převládá klasický model a africký dopravce, zde většinu letů obsluhuje národní přepravce EgyptAir. Co se týká grafu č. 4, převládají mezikontinentální lety, což primárně vychází již z geografické polohy Egypta nedaleko Evropy a Blízkého východu.

Graf č. 3:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 4:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

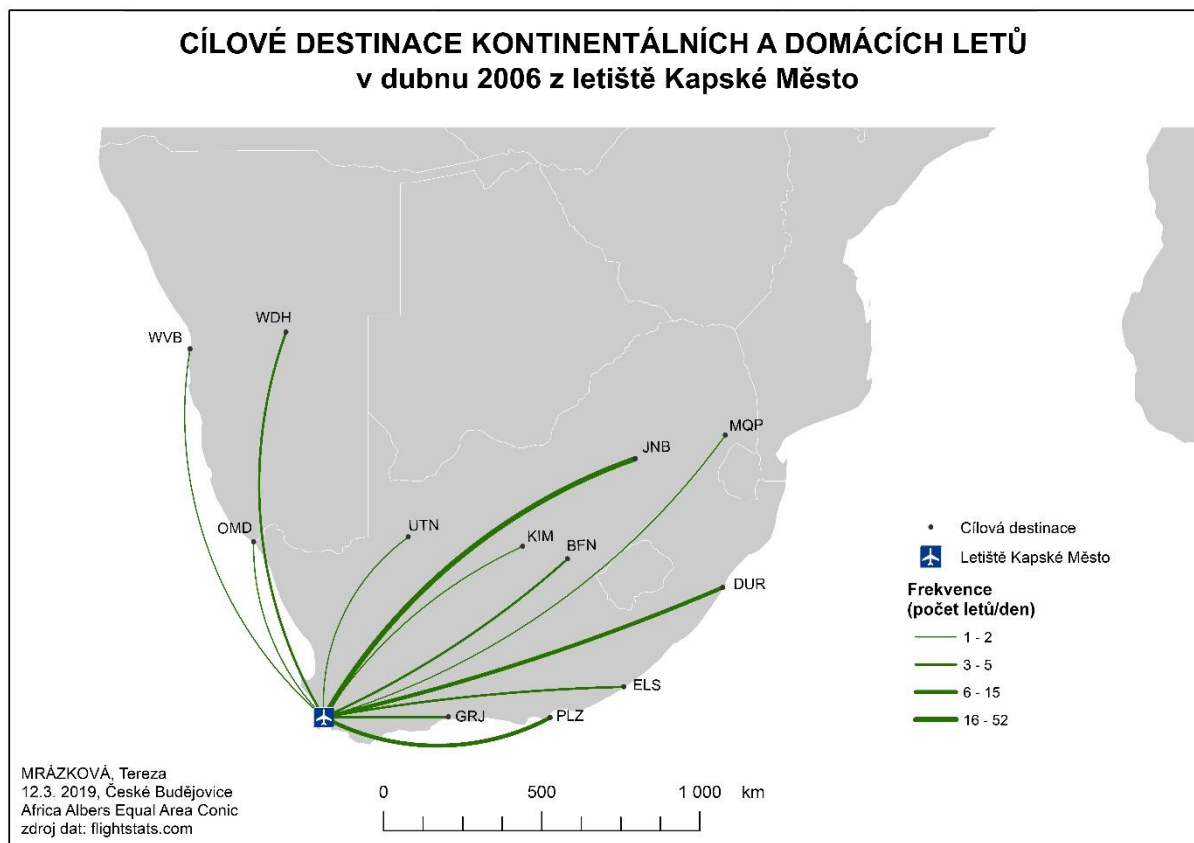
4.3. Letiště Kapské Město

Letiště v Kapském Městě je lokalizováno přibližně 20 km východně od centra města. Svou velikostí je třetím největším letišťem v Africe a druhým v JAR. V roce 2018 odbavilo 10,7 milionů pasažerů a uskutečnilo se zde kolem 98 tisíc odletů a příletů (Airports company South Africa 2019). Jedná se o moderní letiště, které se na základě hodnocení Skytrax pro rok 2018 umístilo jako nejlepší letiště v Africe a ve světovém žebříčku zaujímá 22. místo (Skytrax 2019). Vzhledem k oblíbenosti Kapského Města jako turistické destinace se nelze divit, že letiště patří mezi jedno z nejlépe hodnocených. Díky mistrovství světa ve fotbale konané v roce 2010 v JAR si letiště prošlo modernizací a rozšířením (Capetown-airport.com 2019). V následujících pěti letech se plánuje další zvětšení kapacity letiště tak, aby bylo schopno přijímat větší letadla (Pace 2019).

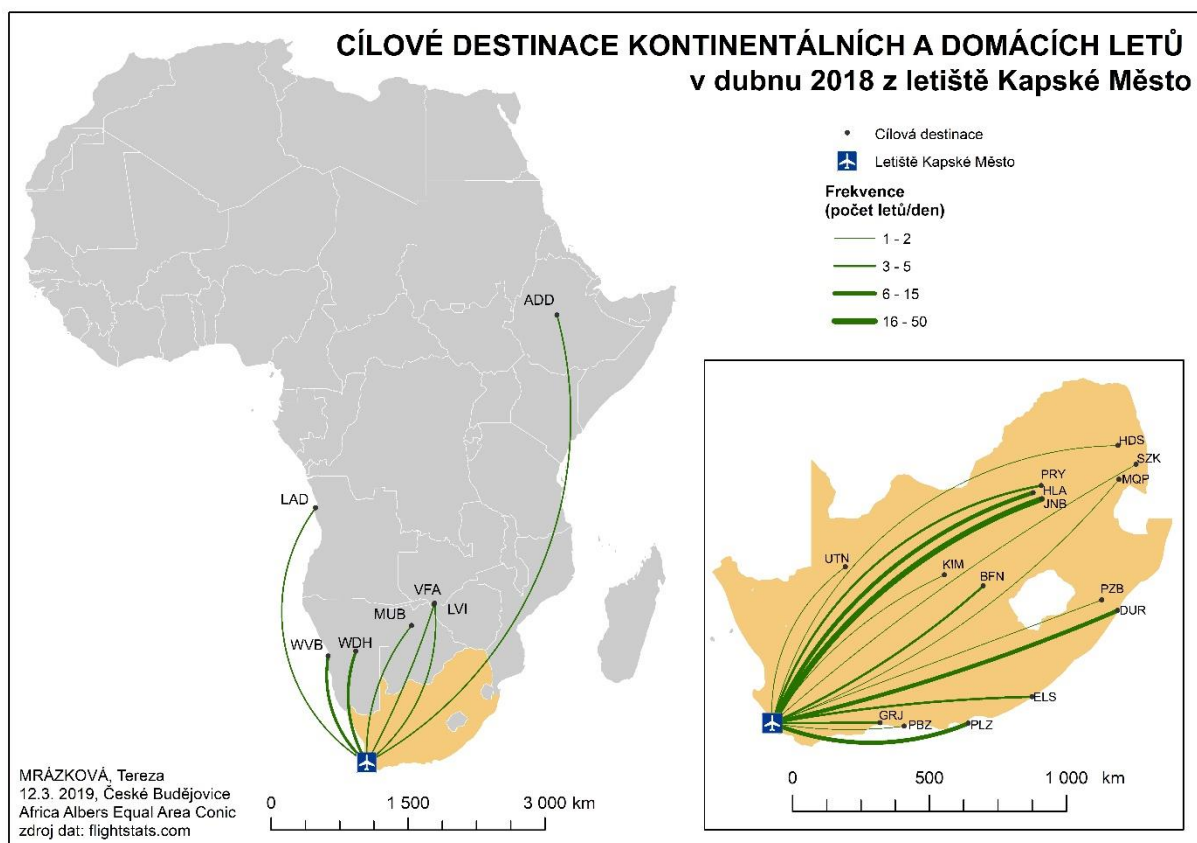
Kapské Město těží z cestovního ruchu jak mezinárodního, tak domácího, zejména z provincie Guateng, kde leží samotný Johannesburg. Z mezinárodních návštěvníků jsou nejpočetnější Britové, Němci a cestující z USA. Kapské Město je také významné z hlediska kongresového cestovního ruchu (Tourism Development Framework 2013).

V analyzovaný den v roce 2006 proběhlo na letišti 98 odletů a ve sledovaný den v roce 2018 zde bylo 132 odletů. Trasy v oba sledované dny jsou především regionálního charakteru, nejsilnější spojení je mezi Johannesburgem a Durbanem (obrázek č. 9 a 10). Vzhledem k turistickému charakteru města jsou spíše důležitější mezikontinentální spojení. Destinace v oba sledované dny korespondují s nejpočetnější skupinou, která město navštěvuje, s Brity a Němci (obrázek č. 11). Ve sledovaný den v roce 2018 je navíc nejvíce spojů do Dubaje, která je především přestupním hubem (obrázek č. 11).

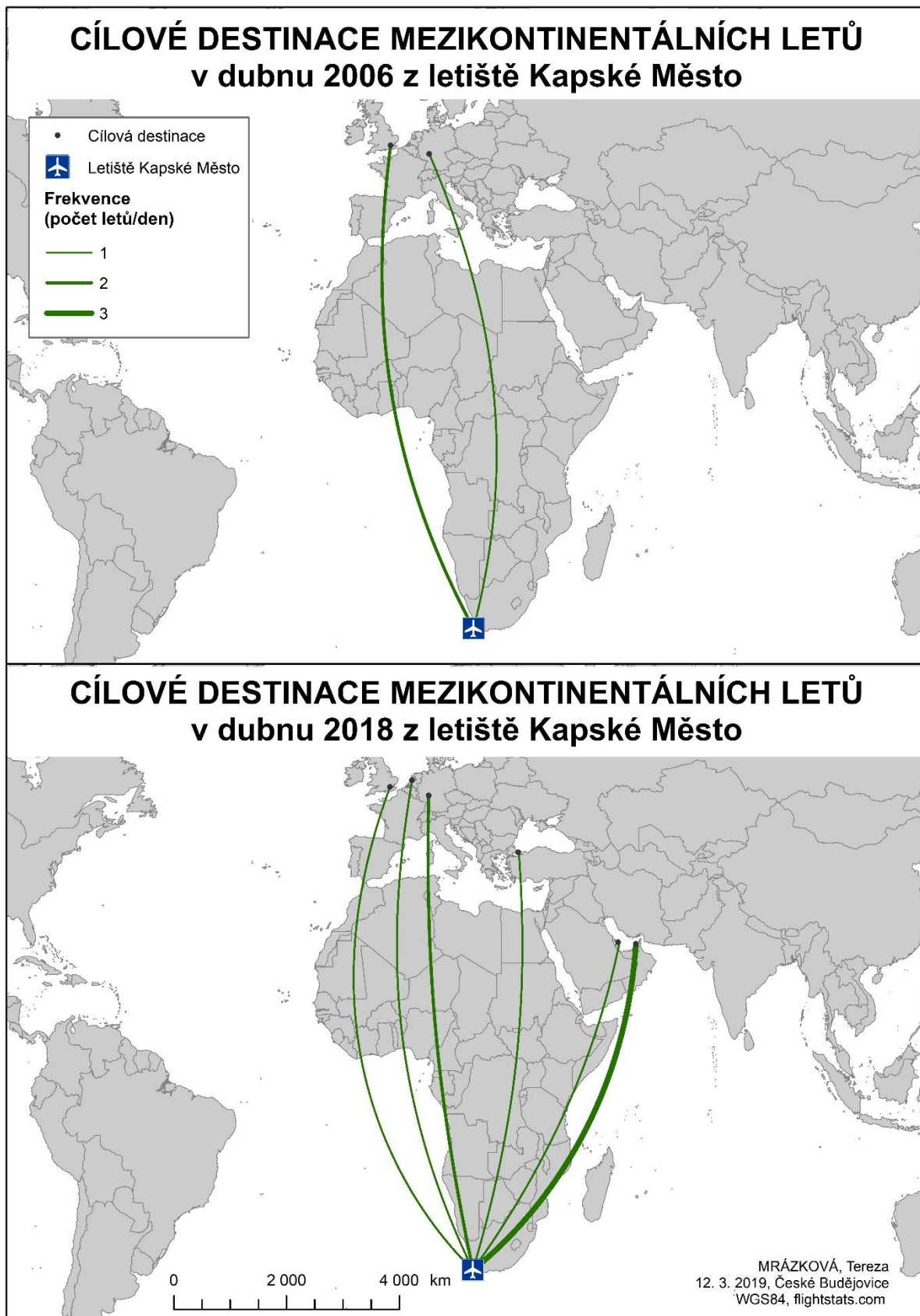
Obrázek č. 9:



Obrázek č. 10:

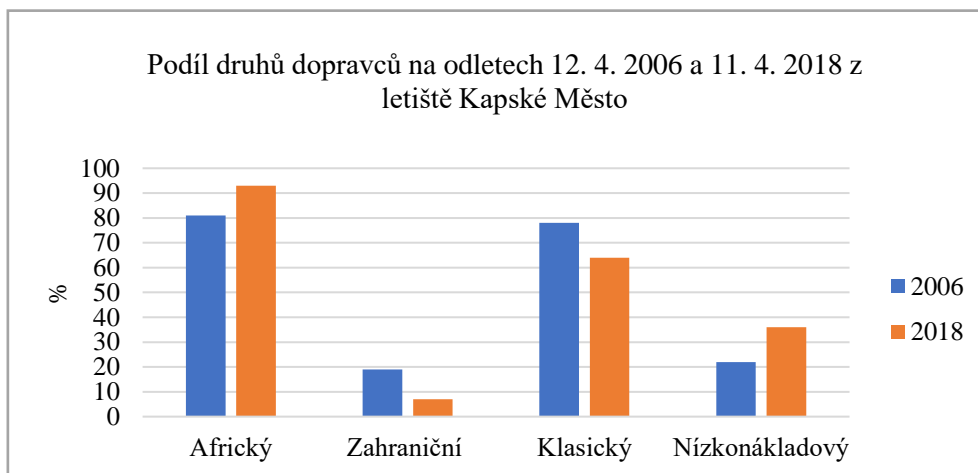


Obrázek č. 11:



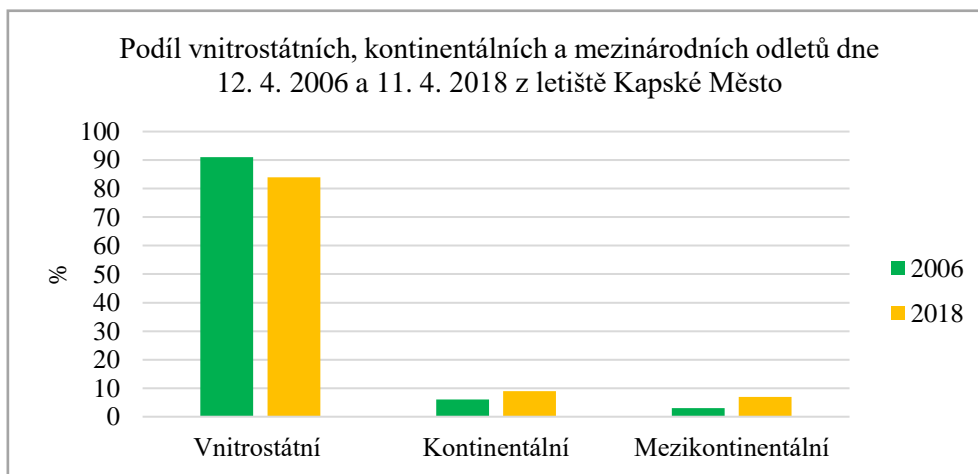
Podobně jako u letiště Johannesburg je zde silné zastoupení NS, které obsluhují hlavně regionální trasy, jejichž podíl výrazně převažuje nad kontinentálními a mezikontinentálními odlety (graf č. 5 a 6).

Graf č. 5



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 6:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

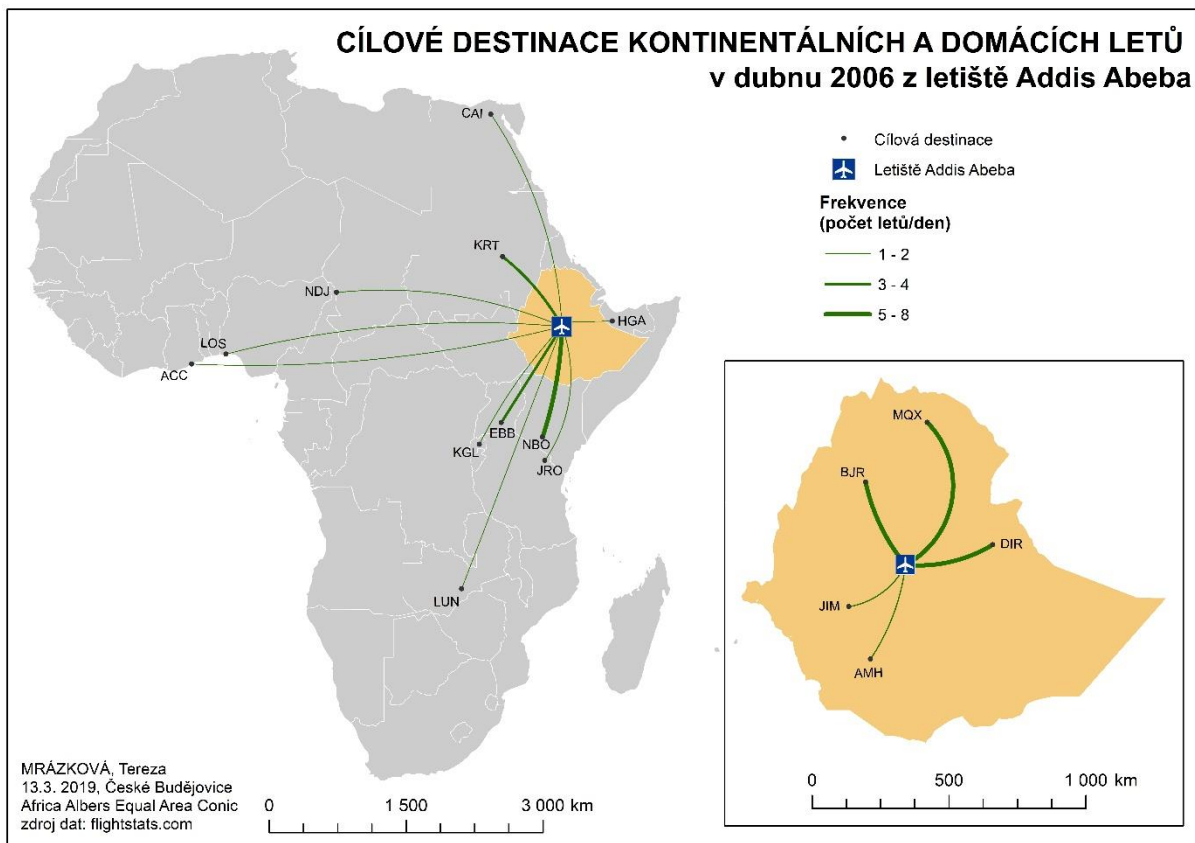
4.4. Letiště Addis Abeba

Letiště v Addis Abebě leží přibližně 8 km jihovýchodním směrem od centra města. V posledních letech letiště zažívá poměrně velký rozvoj, v roce 2012 odbavilo 5,9 milionu cestujících, zatímco v roce 2017 odbavilo přes 10 milionů. Letiště je základnou pro úspěšné africké aerolinky Ethiopian Airlines, což je mimo jiné hlavním důvodem proč letiště markantně roste.

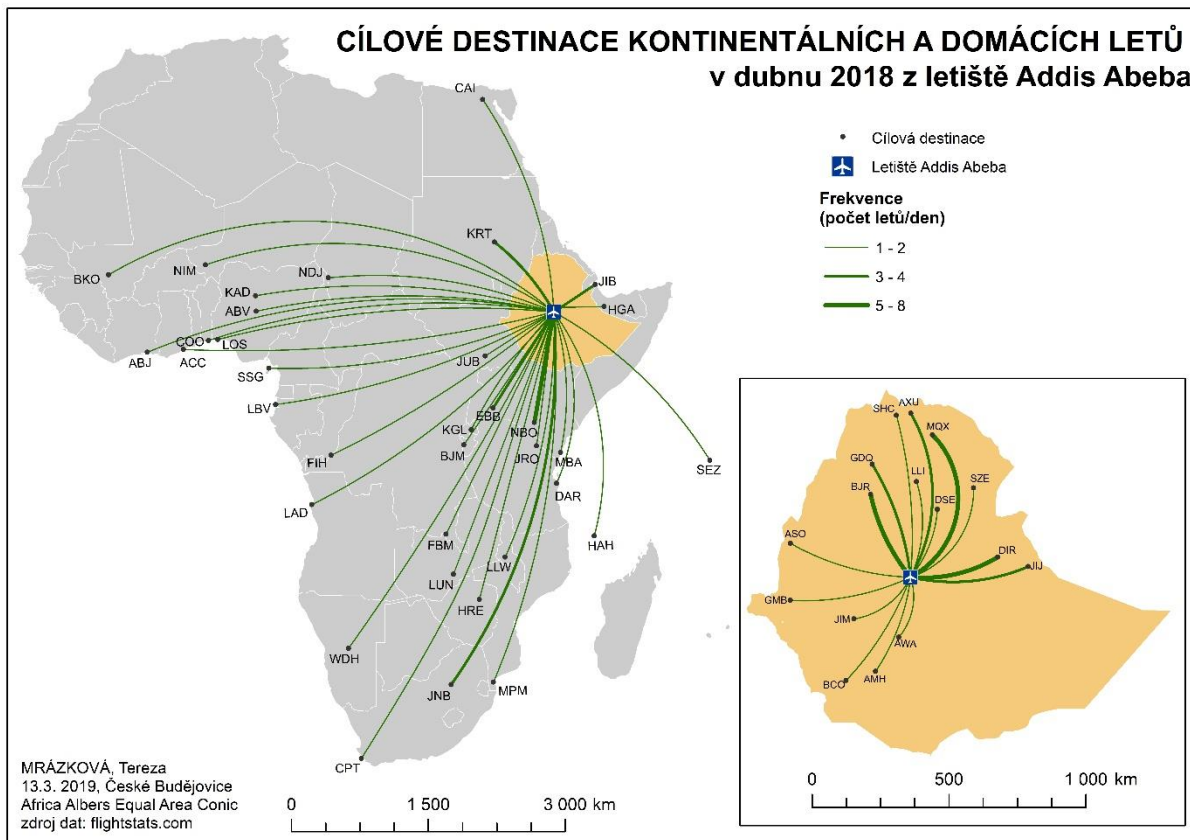
Uvádí se, že letiště předstihlo Dubaj, uváděnou jako hlavní „bránu“ do Afriky, v počtu dálkových transferů. Příčinou je expandující letecká společnost Ethiopian Airlines a také nově nastolená politika - zavedení elektronických víz, otevření země vůči soukromým investicím a také podepsání mírové dohody se sousední Eritreou. Letiště od roku 2015 prochází rozšířením, nyní je dokončeno 85 % prací a poté se zvýší kapacita na 22 milionů pasažérů ročně, čímž má předběhnout letiště v Johannesburgu (Ethioembassy.org.uk 2019). Letecký průmysl v Etiopii hraje důležitou roli pro její ekonomiku, která v posledních letech zažívá dynamický nárůst (Mulisa 2017).

Počet destinací ve sledovaný den v roce 2006 dosáhl počtu 25 (celkem 42 letů), z nichž 5 bylo vnitrostátních. Ve sledovaný den v roce 2018 bylo číslo daleko větší, destinací v rámci dne bylo 108 (celkem 144 letů), z čehož bylo 16 vnitrostátních. Výrazný rozvoj letiště je zaznamenán na obrázku č. 12 a 13, kdy je ve sledovaný den v roce 2006 a 2018 vidět nárůst cílových destinací po téměř celém kontinentu, mimo země na severu. Obdobný nárůst je vidět i na odletech v rámci cílových destinací v samotné Etiopii. Cílové destinace na mezikontinentálních letech na obrázku č. 4 jsou zejména v Evropě, na Blízkém východě, ale i v Asii.

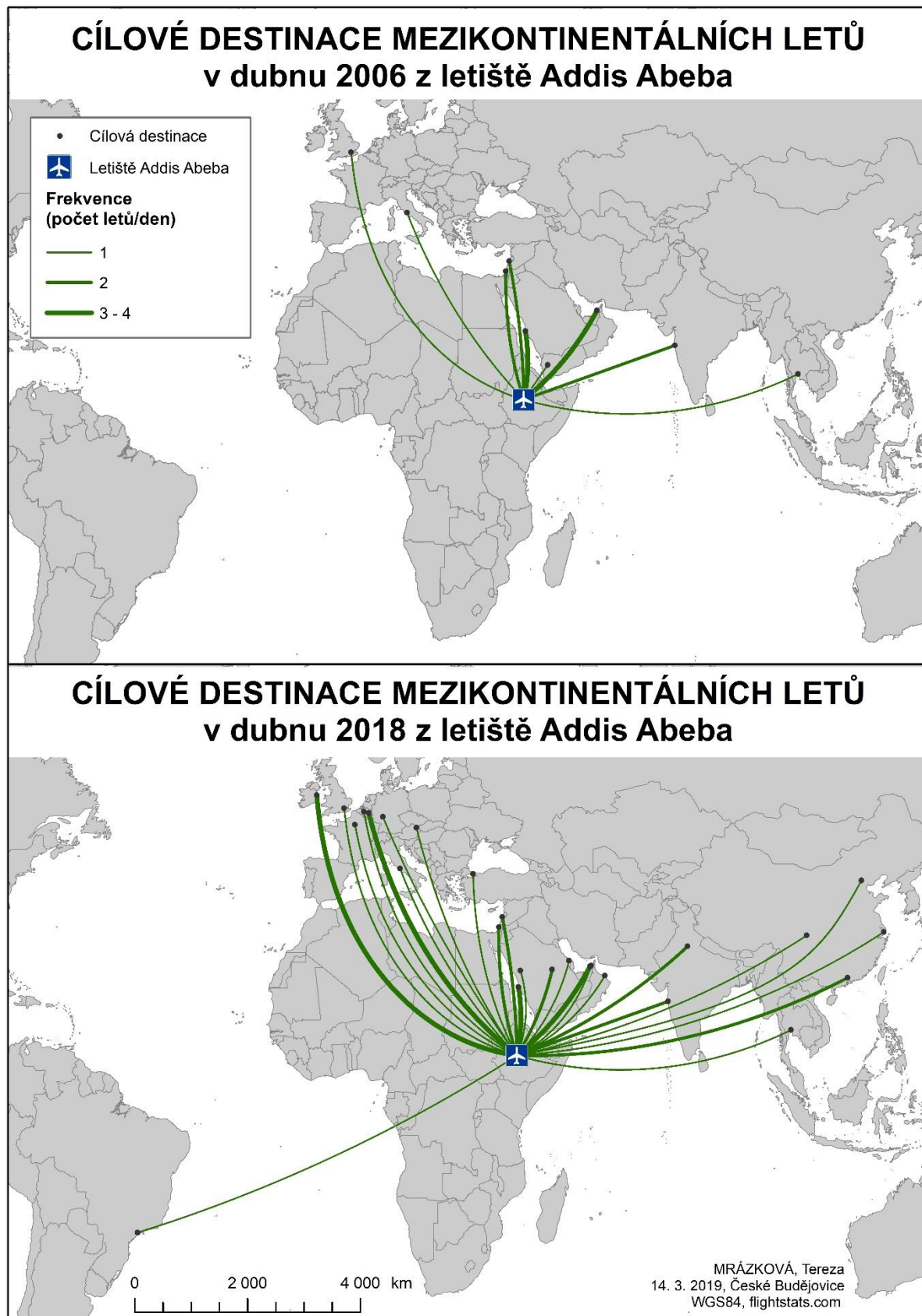
Obrázek č. 12:



Obrázek č. 13:

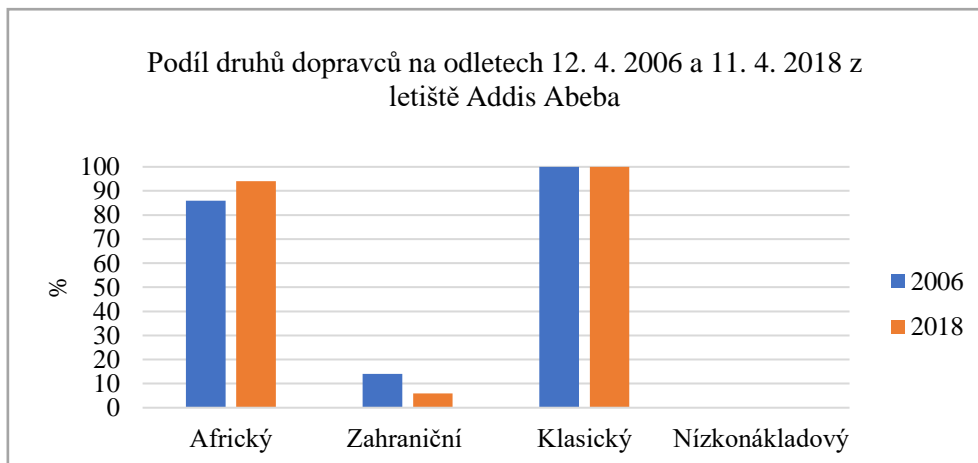


Obrázek č. 14:



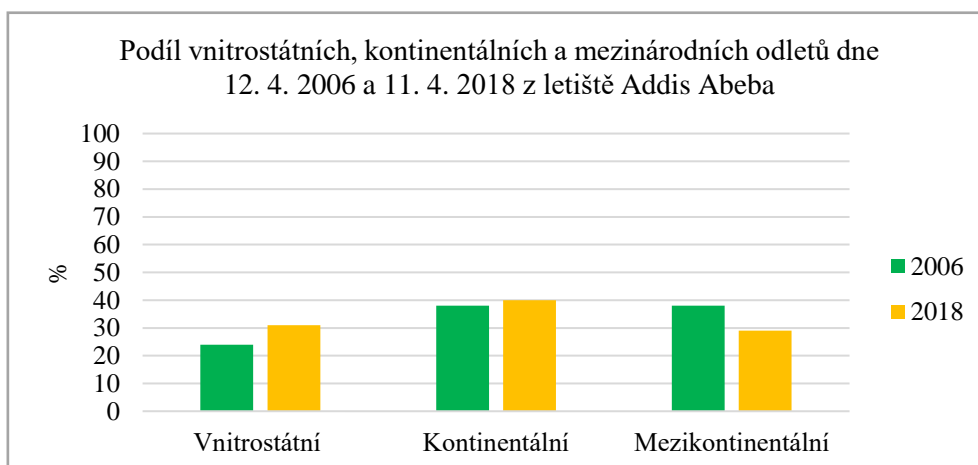
Téměř většina odletů je obsluhována africkými dopravci, z nichž jasně dominuje Ethiopian Airlines (graf č. 7). NS zde nemají žádné zastoupení. Geografické rozdělení odletů na grafu č. 8 je poměrně vyrovnané.

Graf č. 7:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 8:



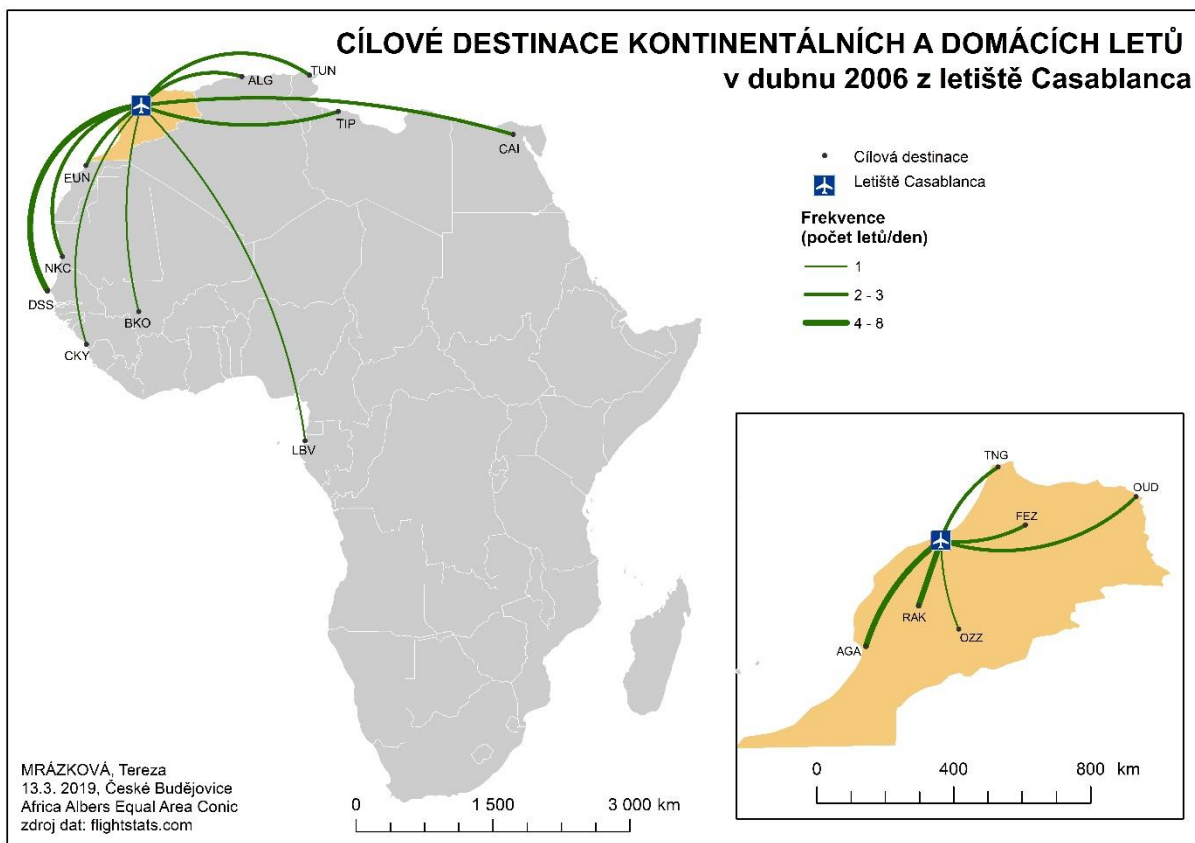
Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

4.5. Letiště Casablanca

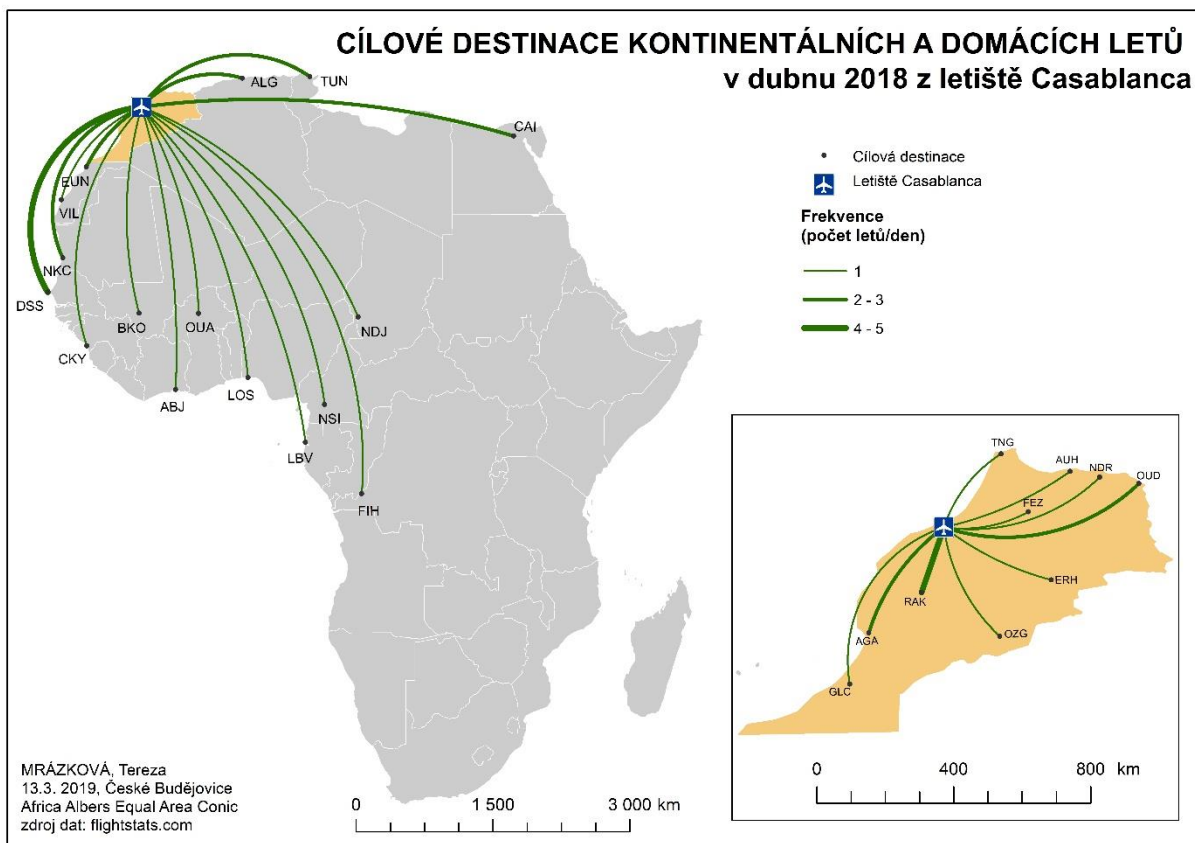
Marocké Letiště Casablanca je od centra města vzdáleno přibližně 30 km jihovýchodním směrem. Letiště je domovskou základnou pro národního dopravce Royal Air Maroc, ale také pro Air Arabia Maroc a Royal Air Maroc Express. Mimo jiné má na letišti bázi belgická nízkonákladová společnost TUI fly Belgium, která je součástí skupiny TUI fly. Jedná se o čtvrté největší letiště v Africe, které ročně odbaví okolo 9 milionů cestujících (Casablanca-airport.com 2019). Casablanca je hlavním ekonomickým centerem země, ale i turistickou destinací. Díky své geografické poloze v blízkosti Evropy může čerpat plno výhod. Navíc orientace na Evropu je umocněna historickými vazbami se Španělskem a Francií, kdy převážná část Maroka byla pod koloniálním vlastnictvím Francie a severní část při Středozezemním moři patřila Španělsku. Rozvoji letectví přispělo podepsání open skies dohody s Evropským vzdušným prostorem. Po liberalizaci trhu v roce 2003 začalo do Maroka létat více NS, což dnes Maroku výrazně napomáhá v rozvoji cestovního ruchu (Oxford Business Group 2011).

Počet odletů ve sledovaný den z letiště v roce 2006 byl 75 a v roce 2018 zde bylo 109 odletů. Ve sledovaný den v roce 2006 a 2018 (obrázek č. 15 a 16) vedly trasy zejména do severní Afriky a do států ležících v západní a střední Africe. Spíše by se dal očekávat vyšší počet letů do států regionu Maghrebu, jež spolu sdílí podobnou kulturu a snaží se shodnou na ekonomických otázkách. Do oblasti Maghrebu patří kromě Maroka, Alžírko, Tunisko, Libye, Západní Sahara a Mauretánie. Když nebudeme brát v potaz složitou politickou situaci, která v zemích panuje, tak region Maghrebu, zejména státy ležící při pobřeží Středozezemního more, je z hlediska letecké dopravy více podobný Evropě. Nutno dodat, že s méně hustou leteckou sítí a nižšími příjmy z letectví (Oxford Business Group 2011). Z hlediska mezikontinentálních letů (obrázek č. 17) v oba sledované dny směřovalo nejvíce letů do Evropy, kde nejsilnější vazby byly s Francií a Španělskem, což vychází ze skutečnosti, která je uvedena v textu výše. Další směr letů z letiště Casablanca byl Blízký východ a v roce 2018 jsou zde navíc destinace v USA, Kanadě a Brazílii.

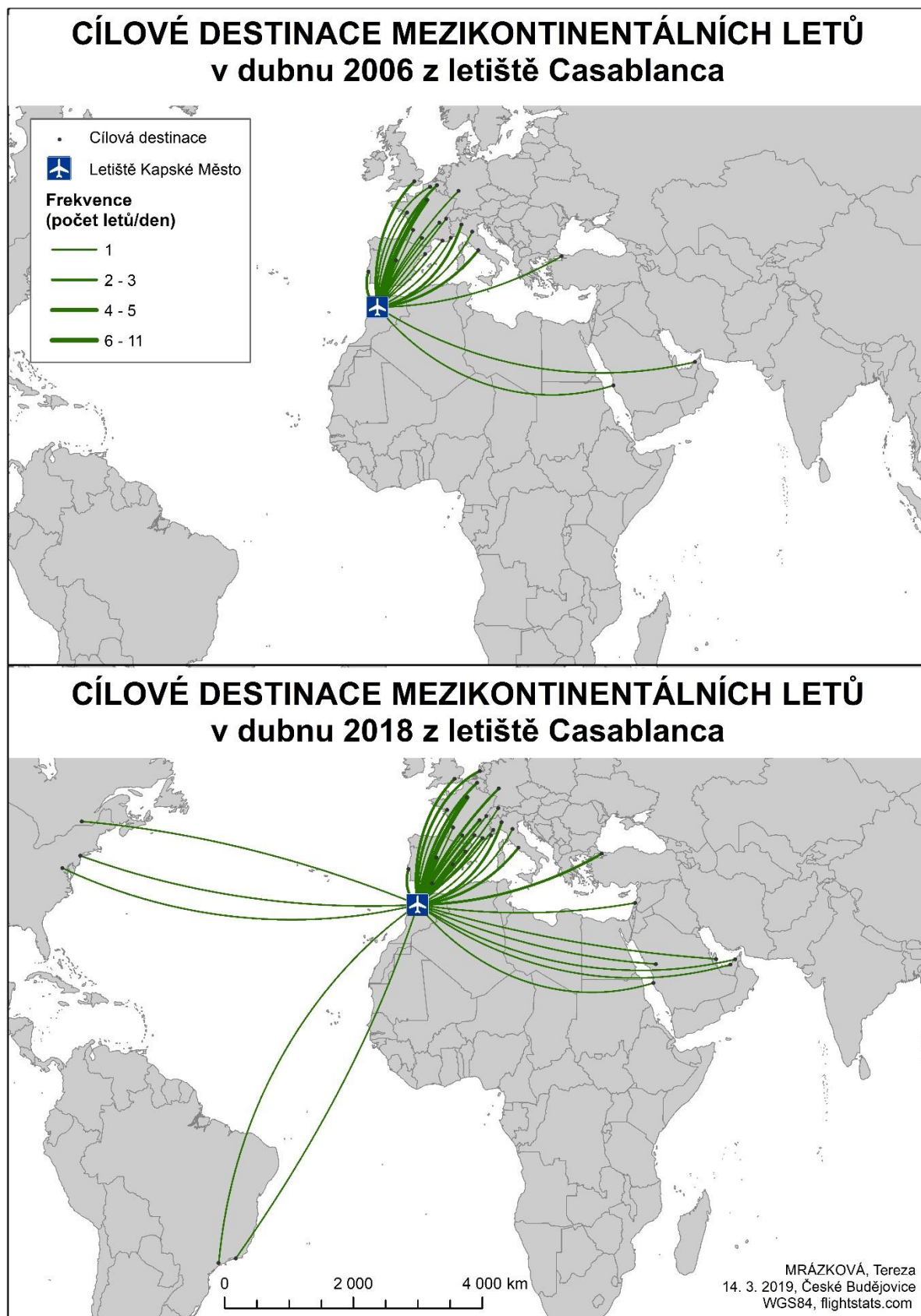
Obrázek č. 15:



Obrázek č. 16:

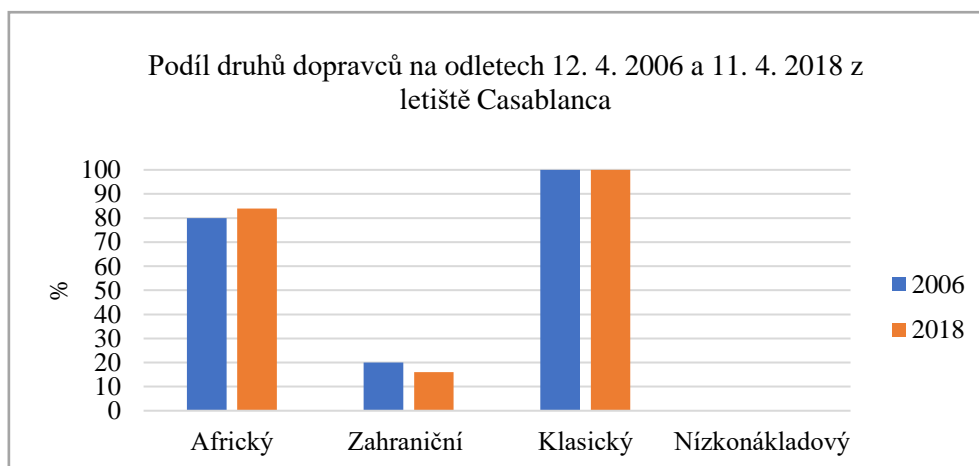


Obrázek č. 17:



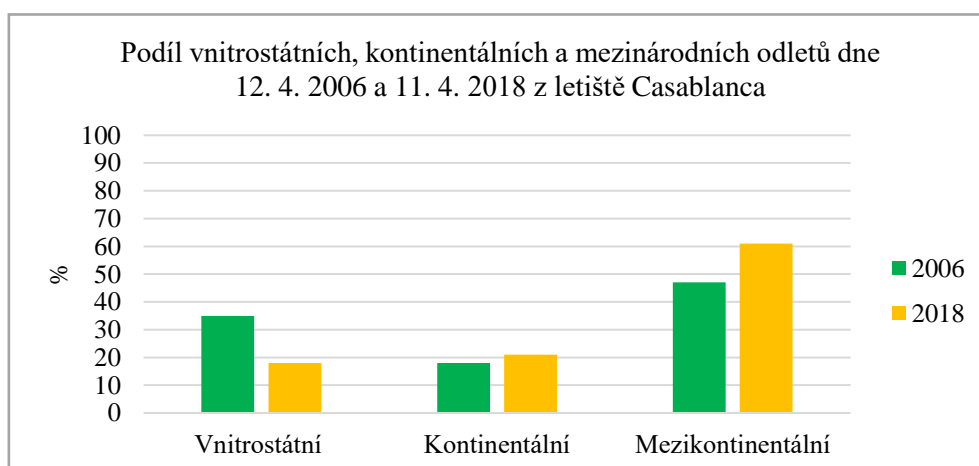
V oba sledované dny nebyl žádný let z letiště Casablanca obslužen NS, což lze přisoudit skutečnosti, že NS jsou zde spíše sezónní záležitostí a lze předpokládat, že jejich počet bude vyšší přes období letních prázdnin v Evropě. Dále je nutno podotknout, že velký vliv mají především národní aerolinky (graf č. 9). Co se týká podílu letů domácích, kontinentálních a mezikontinentálních, převažují lety mezikontinentální. Důvodem je zejména větší vazba na Evropu, než na státy v Africe (graf č. 10).

Graf č. 9:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 10:



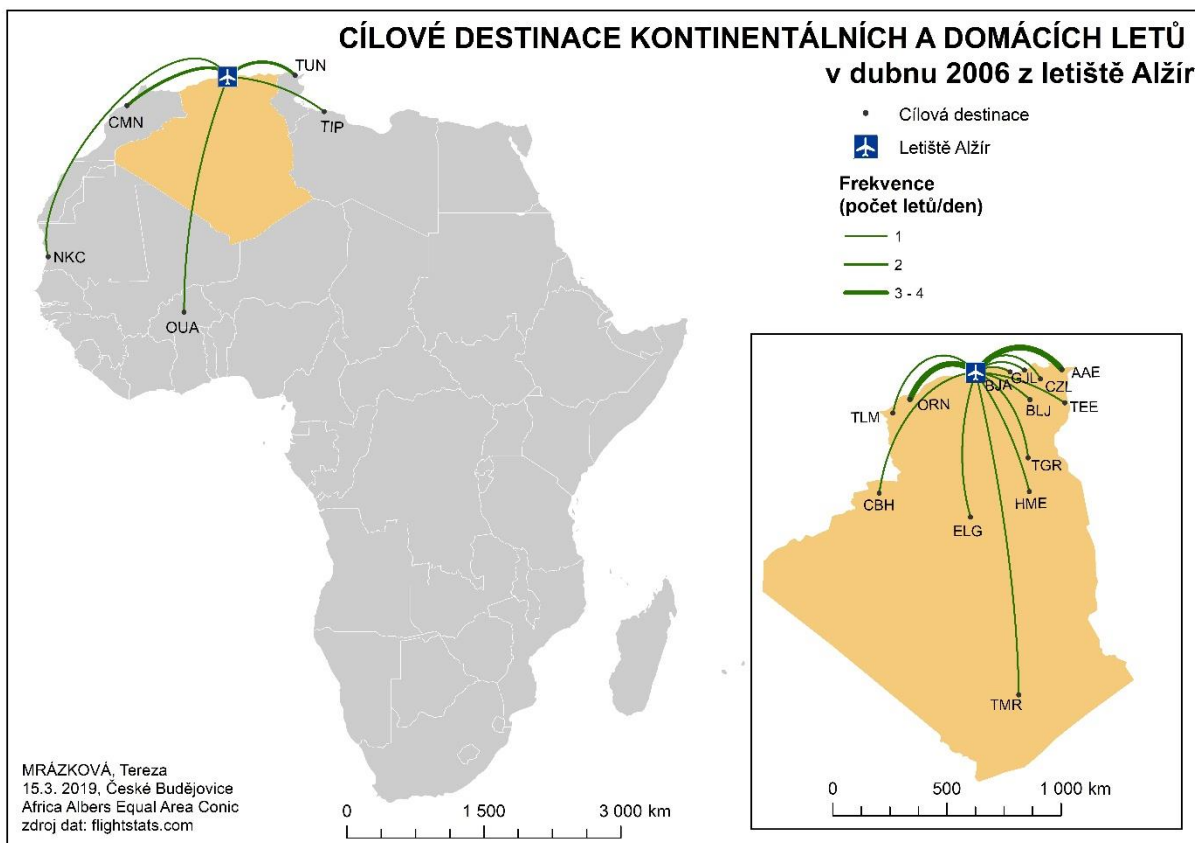
Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

4.6. Letiště Alžír

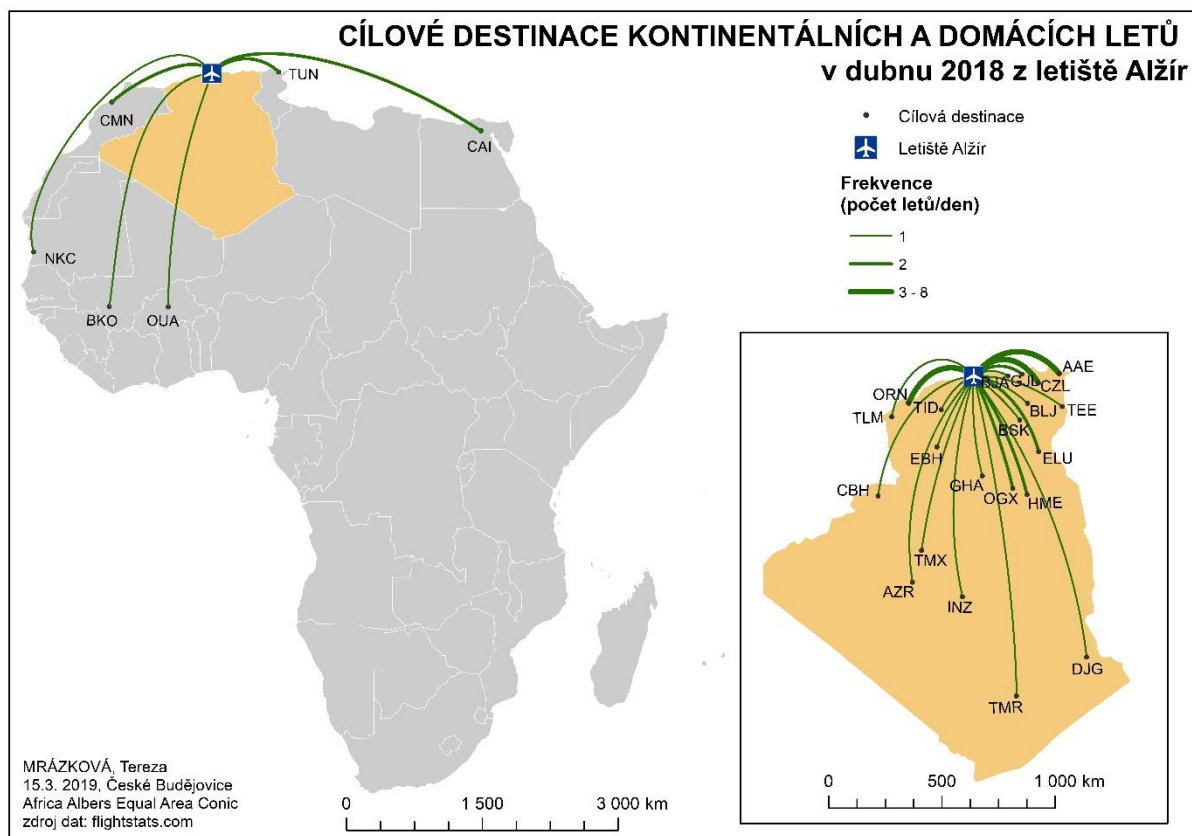
Letiště Houariho Boumédièna v Alžíru, hlavním městě Alžírsko, je lokalizováno přibližně 20 km od centra města. Ročně letiště odbaví zhruba 8 milionů cestujících. Letiště je domovskou základnou národního dopravce Air Algérie a alžírské společnosti Tassili Airlines, která provozuje vnitrostátní lety a lety do Francie. V únoru 2019 zde byl otevřen nový terminál, očekává se tak do budoucna, že kapacita může stoupnout až dvojnásobně (Citrinot 2019). Mimo uvedné letiště Alžírsko rozvíjí i další letiště v zemi, prioritou je rozšířit vnitrostátní leteckou dopravu a cestovní ruch v rámci země. Letiště má podobný charakter jako letiště v Casablance a má podobnou orientaci letů na Evropu. Alžírsko má silné vazby s Francií v souvislosti s koloniální minulostí a společným jazykem. Mimo jiné má Alžír pravidelnou linku s frankofonním Montrealem, vzhledem ke společným jazykovým vazbám (Oxford Business Group 2017).

Ve sledovaný den v roce 2006 se zde uskutečnilo 48 odletů a 109 odletů v roce 2018. Odlety ve sledované dny na obrázku č. 18 a 19 směřovaly do sousedních zemí a dále do některých zemí na západě Afriky, poměrně rozvinuté byly lety v rámci Alžírsko. Mezikontinentální odlety (obrázek č. 20) v obou sledovaných dnech měly za cíl hlavně evropská letiště. Ve sledovaný den v roce 2018 se navíc odlétalo na Blízký východ, důvodem jednak může být společná náboženská kultura států a dále cílové destinace Dubaj a Dauhá sloužící jako globální “rozbočovač”.

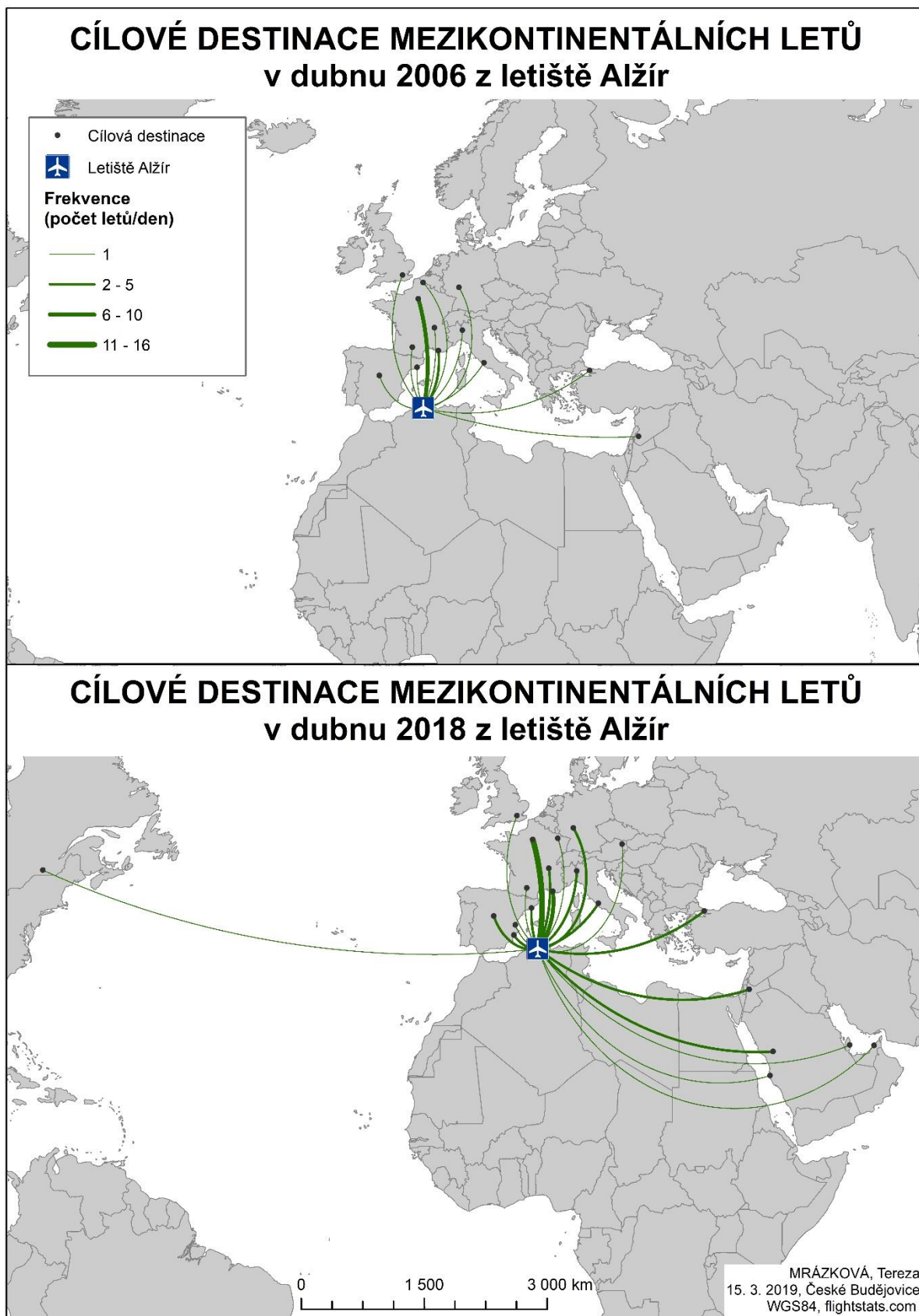
Obrázek č. 18:



Obrázek č. 19:

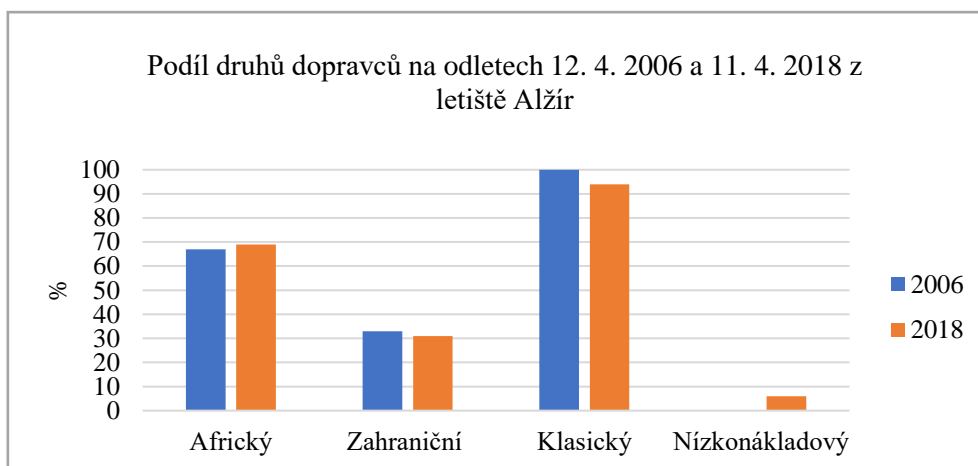


Obrázek č. 20:



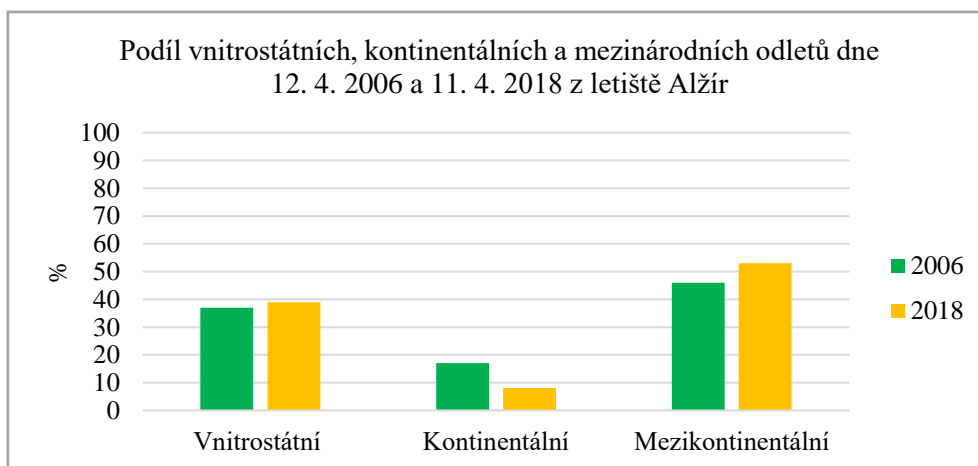
Odlety z letiště v oba sledované dny (graf č. 11) obsluhovali klasičtí dopravci. NS jsou spíše sezonní záležitostí a jde o společnosti z Evropy. Dále má větší zastoupení africký dopravce, v daném případě se jedná o národní aerolinku, jinak ze zahraničních dopravců zde působí hlavně Air France. Rozdělní letů na vnitrostátní, kontinentální a mezikontinentální (graf č. 12) je podobné jako u předchozího letiště Casablanca, skutečnost opět vychází z geografické polohy Alžírsko a větší orientace na Evropu než na zbytek Afriky.

Graf č. 11:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 12:



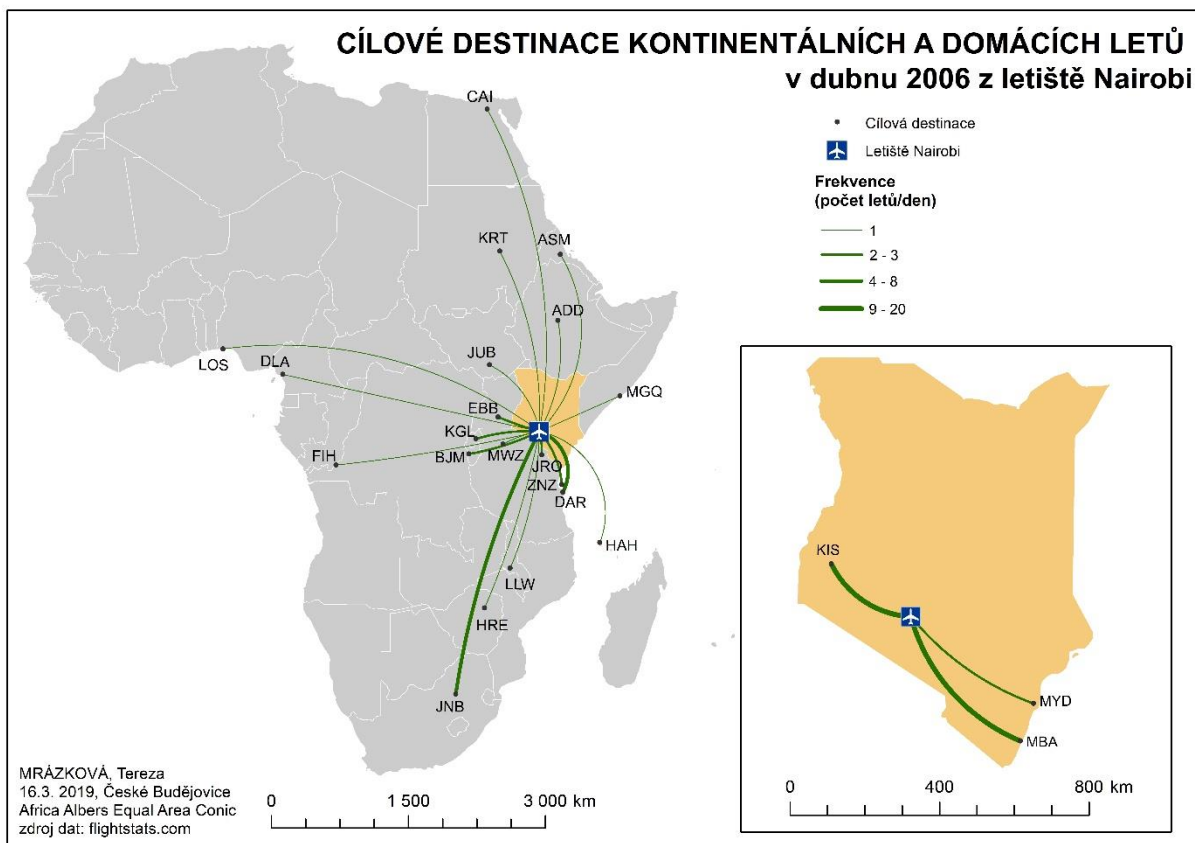
Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

4.7. Letiště Nairobi

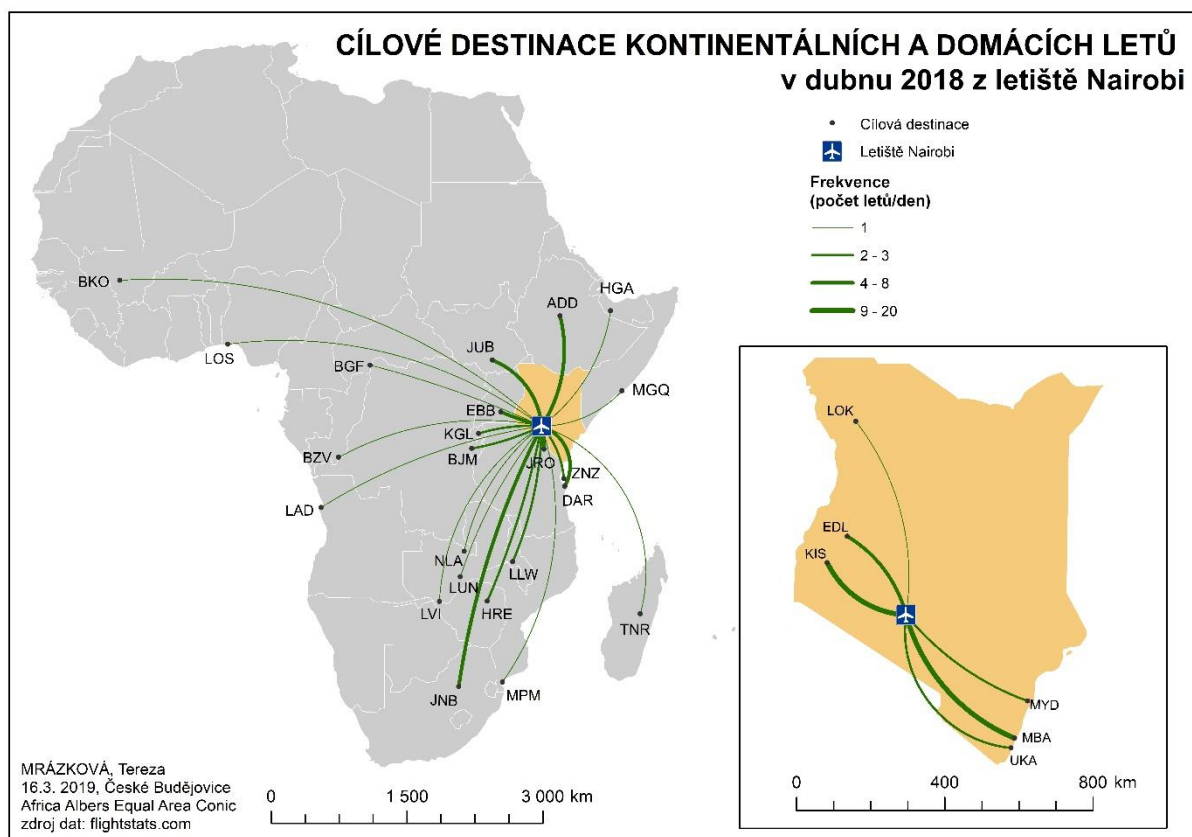
Mezinárodní Letiště Jomo Kenyatta v Nairobi se nachází přibližně 15 km jihozápadním směrem od centra města. Leží v části zvané Embakasi. Letiště je základnou pro národního dopravce Kenya Airways a také pro keňské NS Jumbojet a Fly540. Dále zde má svou základnu African Express Airways, jež se zaměřuje na krátké lety do okolních států Keni (Nairobi-airport.com 2019). Letiště Nairobi ročně odbaví přes 7 milionů pasažerů. Spolu s letištem v Addis Abebě se jedná o nejrušnější letiště na východě Afriky. Svou výhodnou geografickou polohou mezi severem a jihem se může do budoucna stát přestupním hubem a může tak zastávat tranzitní funkci. Dalším podpůrným faktorem zvyšujícím podíl letecké dopravy v zemi je cestovní ruch. Keňa je lákavou destinací díky svým národním parkům a přírodním rezervacím. Uvádí se, že až 90 % zahraničních turistů ke své návštěvě využívá letiště Nairobi (Irindu, Rhoades 2006).

Ve sledovaný den v roce 2006 proběhlo 61 odletů a v roce 2018 se jednalo o 124 odletů. Nejsilnější spojení má letiště Nairobi s Johannesburgem v obou sledovaných obdobích (obrázek č. 21 a 22), dále je zde patrné využití geografické polohy v nabídce letů, které směřují jak na jih a sever Afriky, tak do zemí v západní a střední Africe. Regionální lety v obou sledovaných obdobích směřovaly do druhého největšího města v Keni a důležitého přístavního města Mombasi, do Kisumu, města ležícího u Victoriina vodopádu a do turistického města Malindi. Ve sledovaný den v roce 2018 zde proběhly další regionální lety do menšího města Lodwar na severovýchodě země a do turisticky atraktivního města Ukunda. V mezikontinentálních odletech v oba sledované dny (obrázek č. 23) dominuje Evropa a dále lety do Dubaje a Bombaje. Ve sledovaný den v roce 2018 je zde zastoupeno více spojení do destinací na Blízkém východě a do Bangkoku.

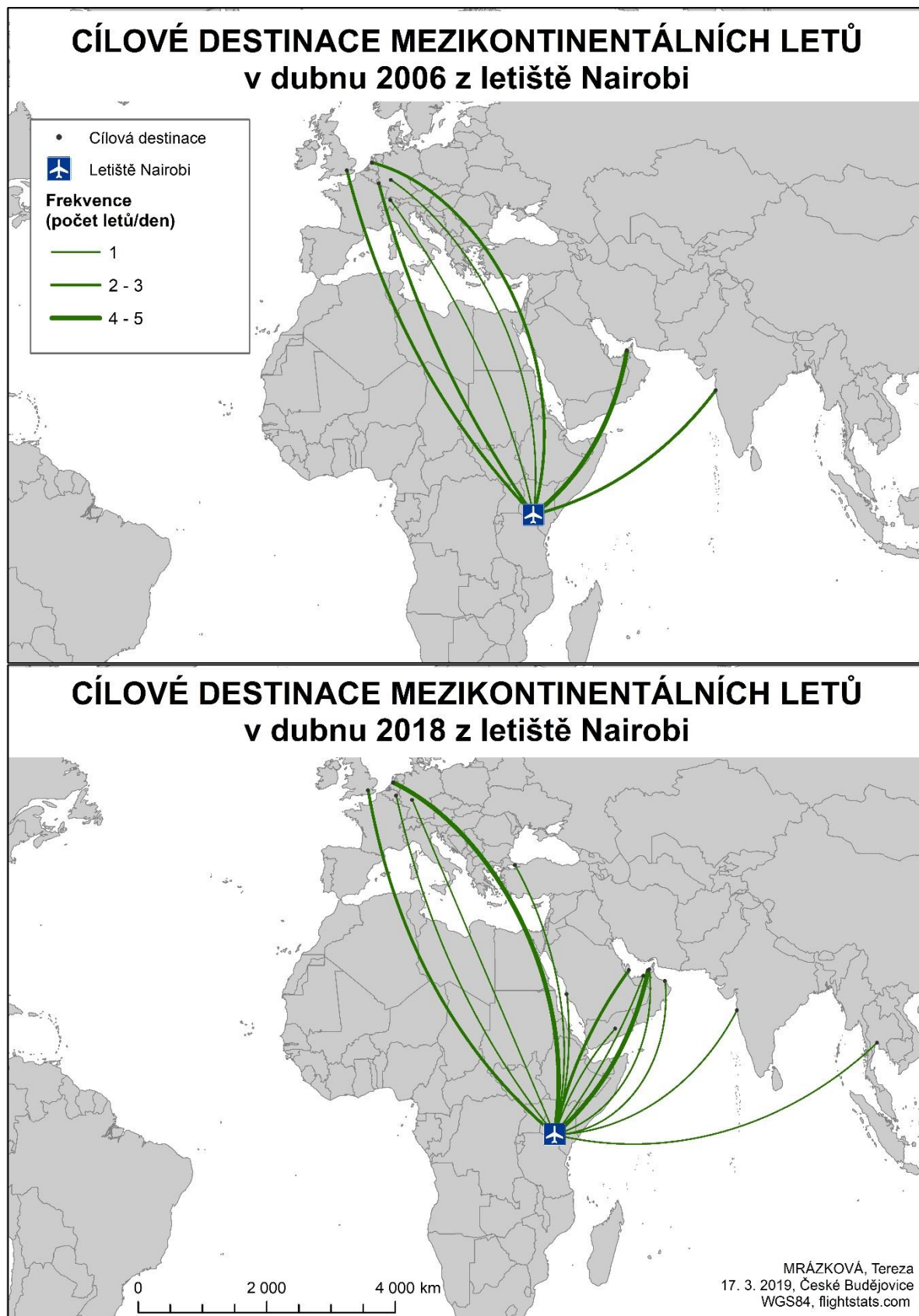
Obrázek č. 21:



Obrázek č. 22:

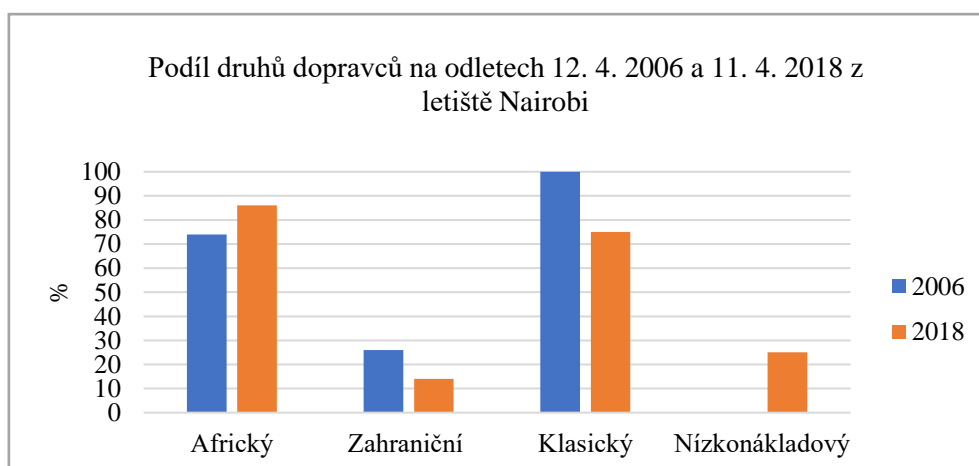


Obrázek č. 23:



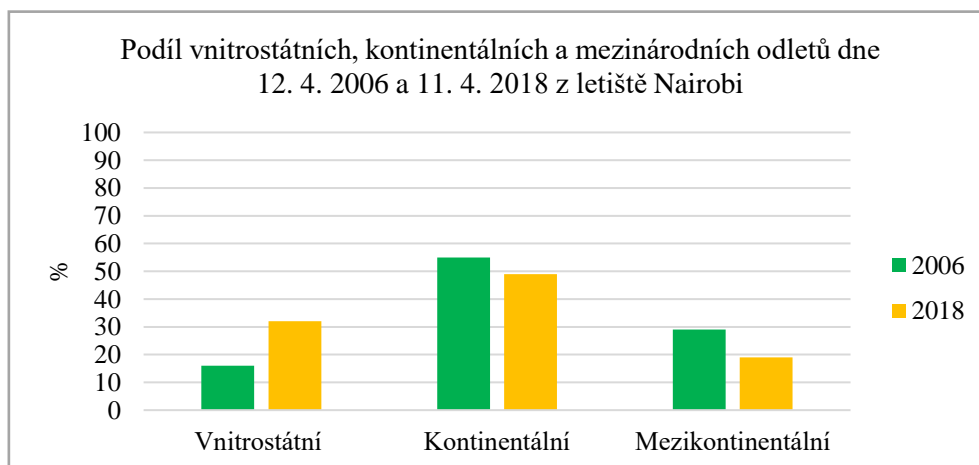
Z letiště operuje několik keňských NS, to se ve sledované období ukázalo až v roce 2018 (graf č.13), vyšší podíl tu mají africké aerolinky, neboť letiště je základnou pro čtyři místních dopravce. Letiště má spíše větší význam v kontinentální a mezikontinentální dopravě, což je patrné z grafu č. 14. Regionální význam přebírá druhé letiště v Nairobi – Wilson, které obsluhuje lety hlavně do národních parků a rezervací (Iranu, Rhoades 2006).

Graf č. 13:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 14:



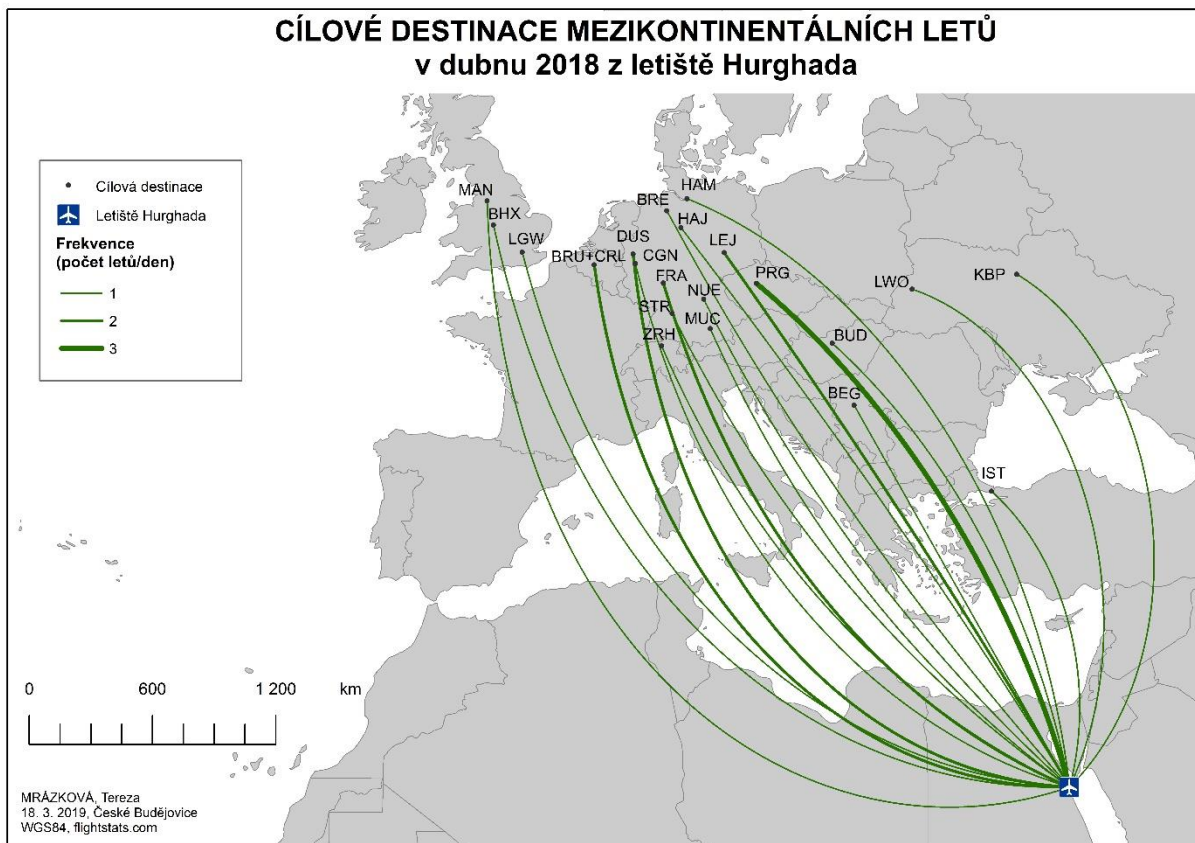
Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

4.8. Letiště Hurghada

Mezinárodní letiště v Hurghadě leží zhruba 5 km jihozápadním směrem od centra města. Jedná se o druhé největší letiště v Egyptě. V současné době má dva terminály, přičemž druhý byl dostavěn v roce 2015 (Hurghada-airports.com 2019). Destinace svými fyzickogeografickými podmínkami splňuje potenciál rekreačního cestovního ruchu u moře, ale zároveň díky korálovými útesům v Rudém moři láká i potápěčské nadšence. Infrastruktura města se zároveň s letištem markantně rozšířila v řádu několika desítek let pouze v důsledku cestovního ruchu (Voiland 2014). Počty přepravených cestujících se v několika posledních uplynulých letech poměrně dramaticky proměňovaly, zejména kvůli událostem, jež měly vliv na návštěvnost této turistické destinace. Například v roce 2012 zaznamenalo letiště přes 7 milionů cestujících, zatímco v roce 2016 byl tento počet pouze 2,8 milionu, rok poté se počet navýšil na 4,7 milionu cestujících. Za nízkým počtem přepravených cestujících v roce 2016 stojí teroristické útoky z ledna téhož roku, jež vyvolaly obavy u zahraničních návštěvníků z návštěvy Hurghady (BBC 2016). Rok poté se v Hurghadě stal podobný incident, který měl opět vliv na pokles letecké dopravy v Hurghadě, ale ne tak výrazně, jako tomu bylo v roce 2016 (Walsh 2017).

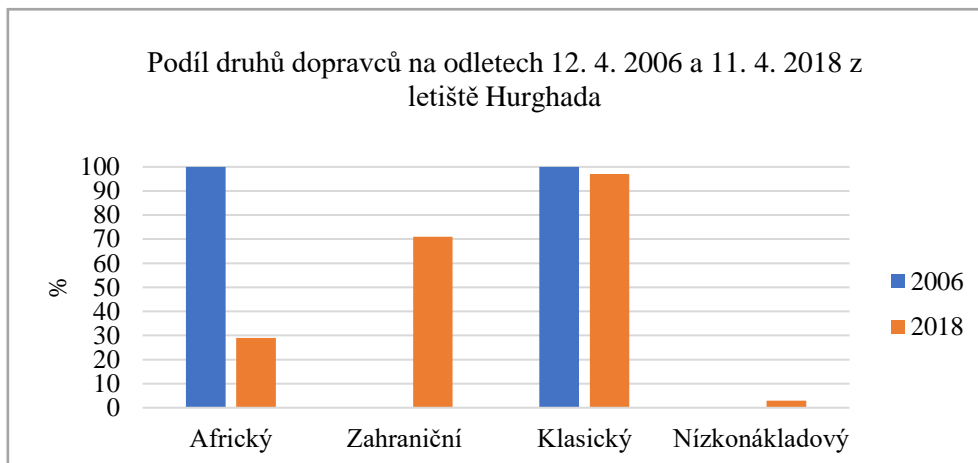
V analyzovaný den v roce 2006 bylo z letiště Hurghada zaznamenáno pouze 5 odletů, z nichž 4 směřovaly do Káhiry a 1 do Luxoru. Poměrně velký nárůst odletů byl zaznamenán ve stejném období o 12 let později, což bylo 38 odletů. Veškeré lety směřovaly do Evropy, nejvíce do Německa (obrázek č. 24). Němci tvoří největší skupinu, která destinaci navštěvuje. Z domácích destinací v tomto období zde byly pouze dvě – Káhira (8 letů) a Alexandrie (1 let).

Obrázek č. 24:



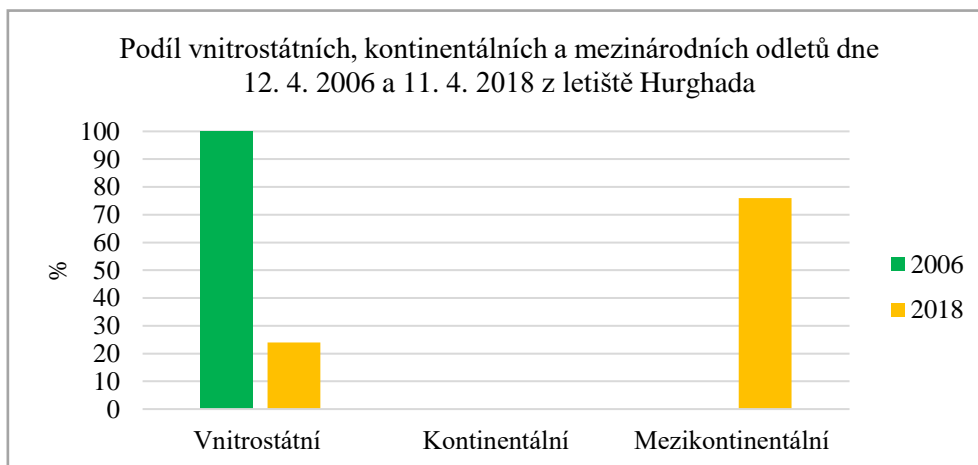
Nárůst zahraničních dopravců ve sledovaném období 2018 (graf č. 15) je způsoben zejména dopravci z Evropy, především charterovými společnostmi (např. SunExpress Deutschland a Thomas Cook Airlines). Podíl afrických dopravců v roce 2006 (graf č. 15) je způsoben pouze vnitrostátními lety (graf č. 16), které obsluhuje egyptský národní dopravce.

Graf č. 15:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 16:



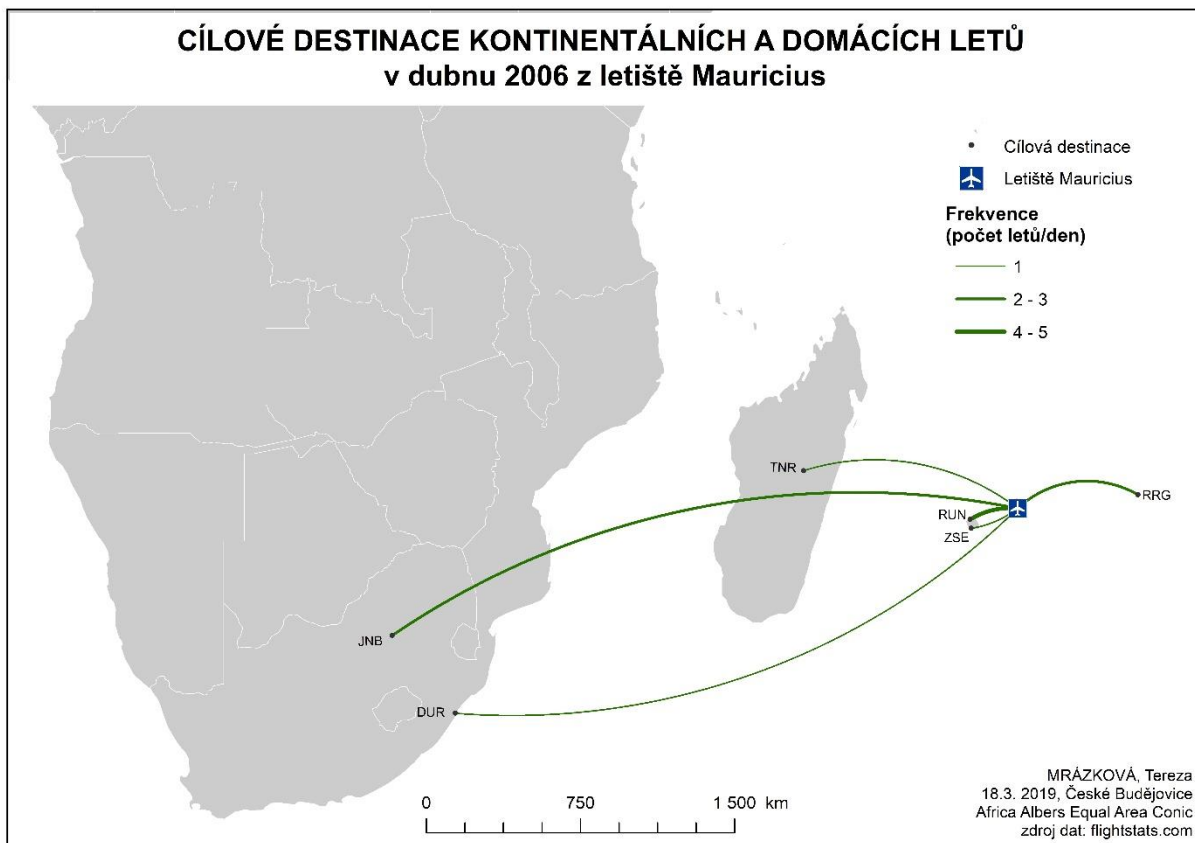
Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

4.9. Letiště Mauricius

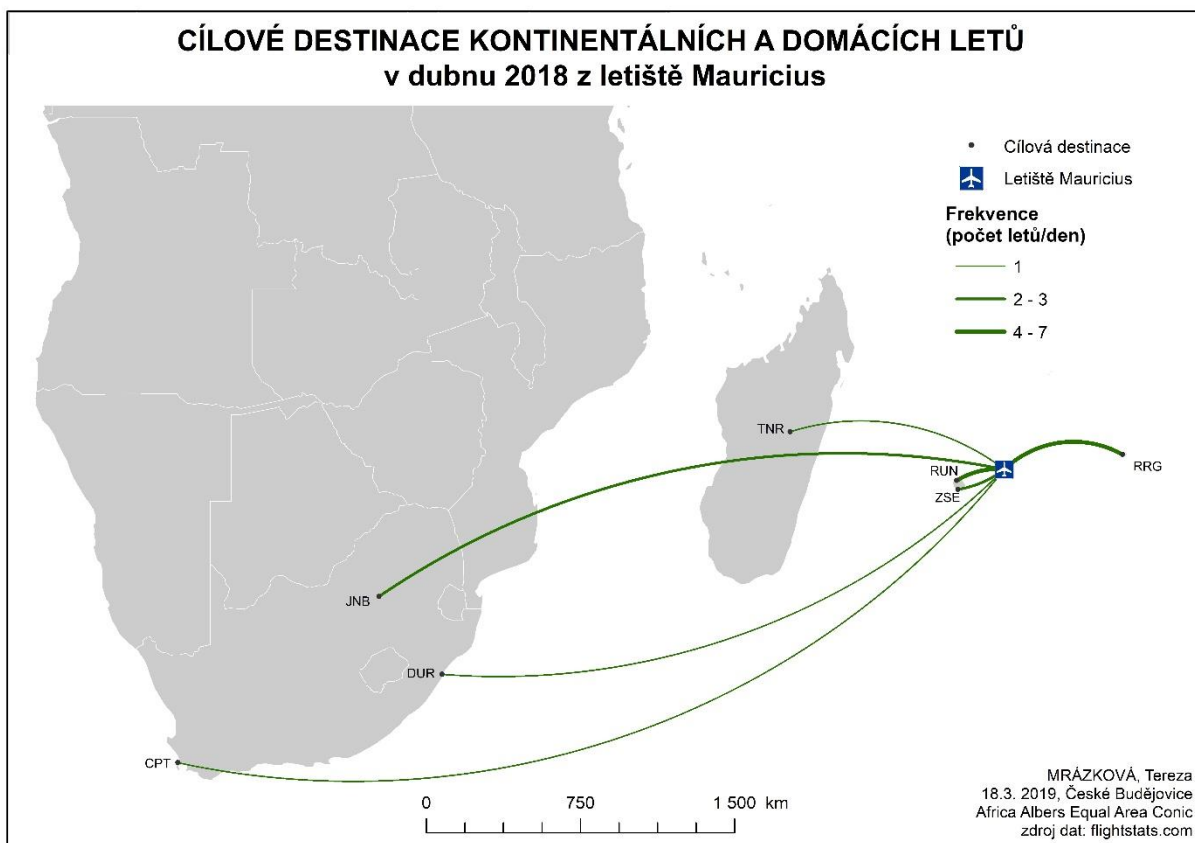
Mezinárodní letiště Sir Seewoosagur Ramgoolam se nachází na ostrově Mauricius, ležícím v Indickém oceánu a vzdáleném přibližně 900 km východně od Madagaskaru. Letiště je součástí Mauriciuské republiky, která je tvořena dvěma ostrovy – Mauricus a Rodrigues. Letiště je od hlavního města republiky Port Louis vzdáleno přibližně 48 km jihovýchodním směrem. Ostrov byl dříve pod koloniální nadvládou Francouzů a Britů. V polovině 20. století, zde měli Britové koloniální nadvládu a hlavním účelem letiště byl dovoz zboží z Velké Británie a vývoz mauriciuských výrobků do Velké Británie. Během druhé světové války bylo letiště jednou ze základů pro britské vojenské letectvo-Royal Air Force (Vintageauritius.org 2019). V současné době letiště plní hlavní funkci vstupní brány na ostrov, který je turistickým cílem mnoha zahraničních návštěvníků. Nyní letiště odbaví kolem 3,7 milionů cestujících ročně, přičemž 95 % tvoří mezinárodní pasažéři.

Ve sledovaný den v roce 2006 zde proběhlo celkem 18 odletů a v roce 2018 se uskutečnilo 33 odletů. V oba sledované dny (obrázek č. 24 a 25) se cílové destinace nacházely v JAR a na ostrově Madagaskar. Dále na sousedním ostrově Reunión, jenž spolu s Mauriciuskou republikou tvoří souostroví Maskarény. Co se týká mezikontinentálních spojení (obrázek č. 26), tak v obou sledovaných dnech trasy vedly dle očekávání vzhledem ke koloniální minulosti do Londýna a Paříže. Další trasy ve sledovaný den v roce 2006 směřovaly do Bombaje a Hongkongu. Sledovaný den v roce 2018 nabízel tras více, navíc zde byl Curych, Kolín nad Rýnem, Dilí, Singapur a Dubaj s Istanbulem.

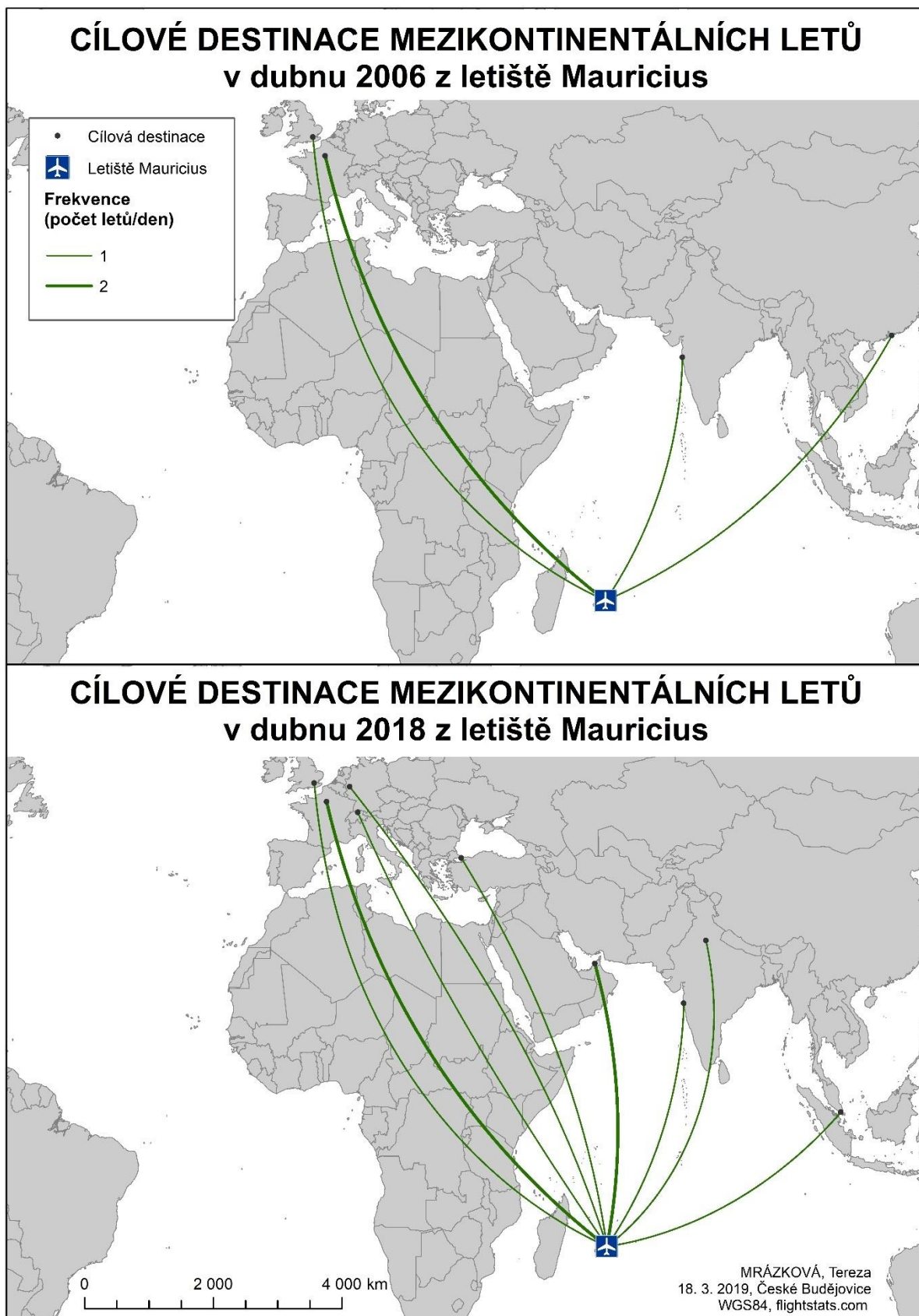
Obrázek č. 25:



Obrázek č. 26:

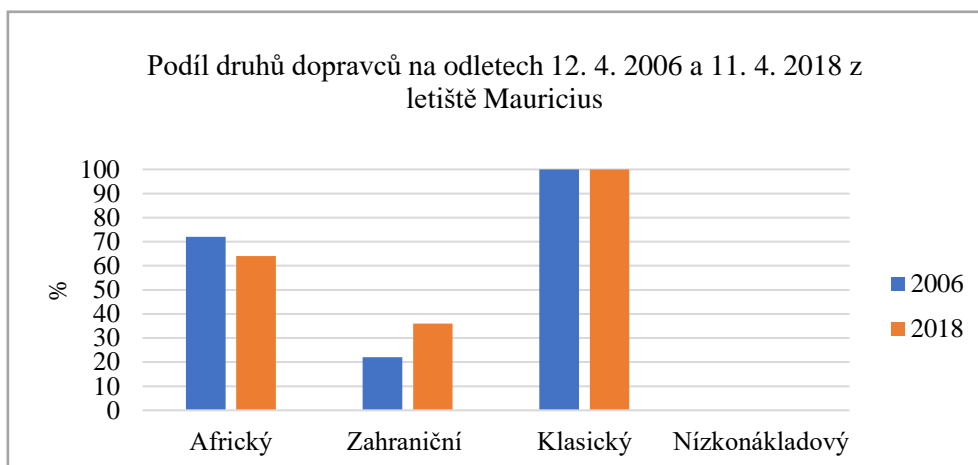


Obrázek č. 27:



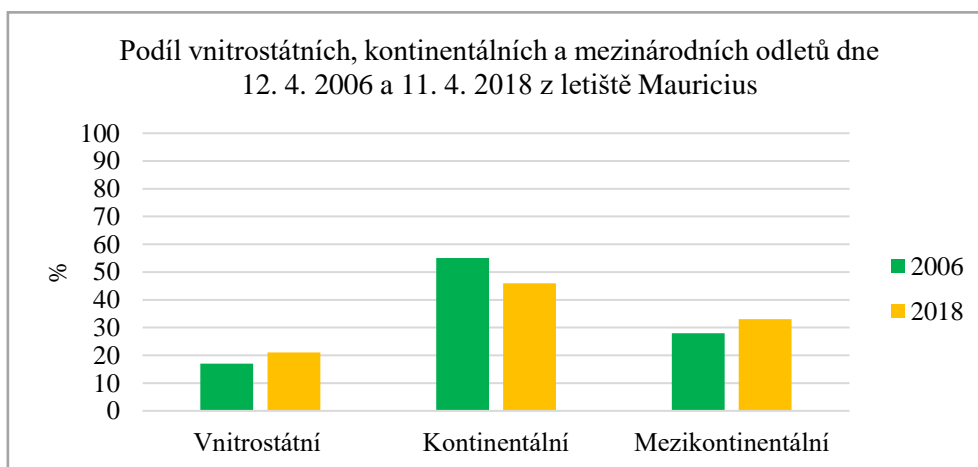
Lety byly obsluhovány klasickými dopravci (graf č. 17), především protože se jedná hlavně o dálkové lety. Vyšší podíl africký dopravců je způsobuje skutečnost, že kromě krátkých letů mariciuský dopravce obsluhuje i lety dálkové, například do Paříže. Největší podíl ve sledované dny měly lety kontinentální (graf č. 18).

Graf č. 17:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 18:



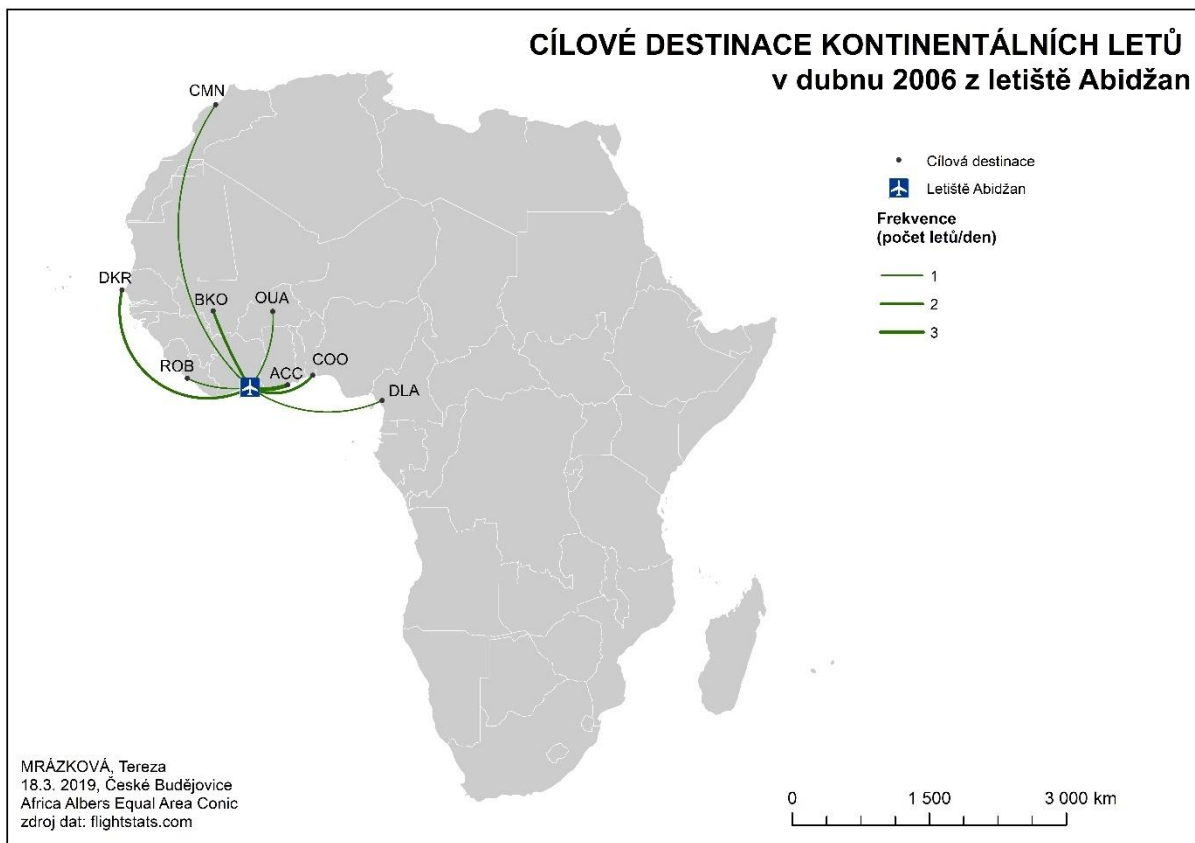
Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

4.10. Letiště Abidžan

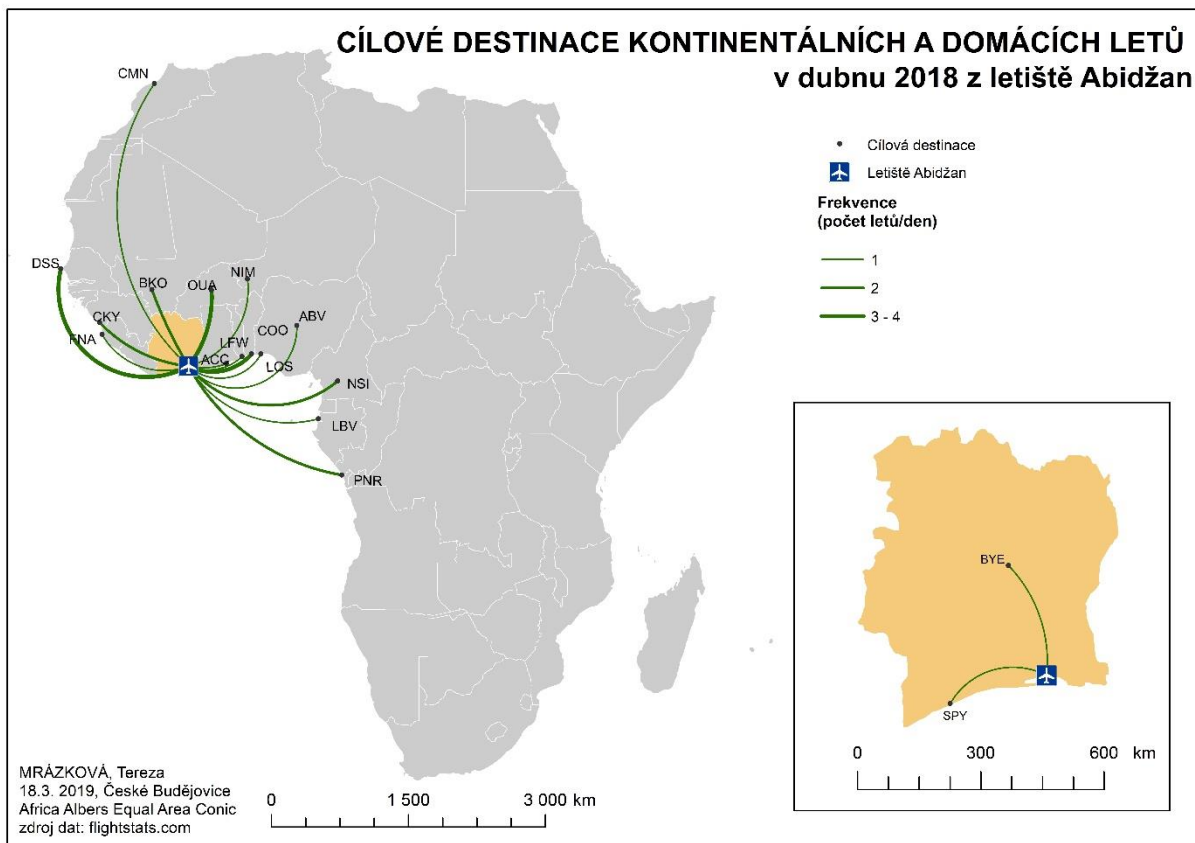
Mezinárodní letiště Félix-Houphouët-Boigny v Abidžanu leží ve státě Pobřeží slonoviny. Abidžan je bývalé hlavní město Pobřeží slonoviny a současně se jedná o největší město státu, kde zůstala sídla všech důležitých obchodních a bankovních institucí, které se nepřesunuly do nového hlavního města Yamoussoukro. Mimo jiné je Abidžan důležitým ekonomickým centrem s vysokou koncentrací obyvatelstva v celé západní Africe a zároveň také jednou z největších frankofonních aglomerací v této části kontinentu (Abidjan.com 2019). Letiště v posledních několika letech zažilo úspěšný rozvoj, stejně tak jako město samotné. V roce 2016 letiště odbavilo přes 1,8 milionu cestujících (Abidjan-airport.com 2019a). Letiště je pod vedením soukromé společnosti jako jedno z prvních v Africe, což ho dovedlo k výraznému rozvoji. Nyní je letiště Abidžan hlavním uzlovým centrem pro celou západní Afriku. Z hlediska mezikontinentální dopravy má význam propojení Abidžanu s Francií, prostřednictvím Air France, která odbavuje zhruba 16 % veškerých letů. Letiště je domovskou základnou pro národní aerolinku Air Côte d'Ivoire (Brangier 2016). Současně si letiště prošlo modernizací a je schopno přijmout velká letadla, jako je například Airbus A380. Do budoucna jsou v očekávání přímé lety do USA (Abidjan-airport.com 2019b).

Ve sledovaném období v roce 2006 proběhlo 13 odletů a v roce 2018 se jednalo o 31 odletů. Lety z letiště Abidžan v oba sledované dny (obrázek č. 26 a 27) směřovaly do zemí v západní a střední Africe. Ve sledovaný den v roce 2006 se neuskutečnil žádný vnitrostátní let, zatímco v roce 2018 zde byly dva vnitrostátní lety do druhého největšího města státu Bouaké a důležitého přístavního města San-Pédro. Letiště nemá ani tak důležitou funkci z hlediska vnitrostátní dopravy, neboť Pobřeží slonoviny má nejhustější silniční síť v Subsaharské Africe (Britannica.com 2019). Ve sledovaný den se do mezinárodních destinací odletělo pouze v roce 2018. Jednalo se o 2 lety do Paříže a 1 let do Istanbulu. Spojení s Paříží vychází ze současných kulturních a jazykových vazeb, které mají svou příčinu v koloniálních dobách. Istanbul má spíše funkci přestupního letiště.

Obrázek č. 28:

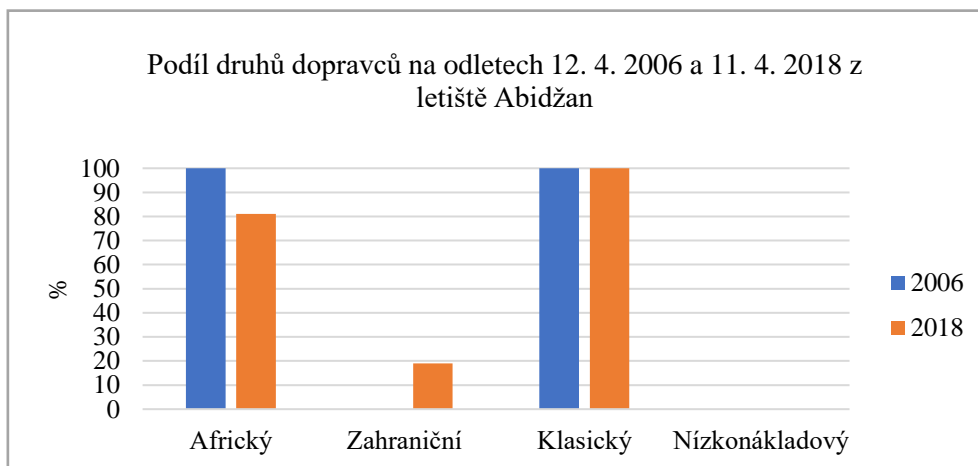


Obrázek č. 29:



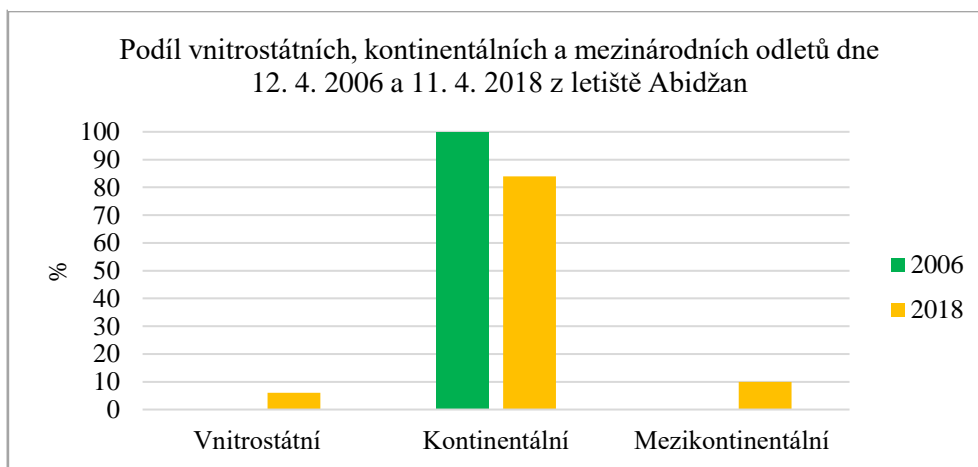
Silné zastoupení zde měly africké aerolinky, neboť mezikontinentálních letů ve sledovaném období nebylo mnoho (graf č 9). NS model v analyzovaných dnech nebyl zastoupen. Největší podíl měly odlety do ostatních částí Afriky (graf č. 10).

Graf č. 19:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Graf č. 20:



Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

5. ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo charakterizovat problematiku osobní letecké dopravy na území Afriky a analyzovat vybraná letecká dopravní spojení jak uvnitř kontinentu, tak i letecká spojení s ostatními regiony. Letecká doprava na území Afriky zaujímá v globálním měřítku poslední pozici a její podíl na světovém trhu letecké dopravy je ze všech ostatních makroregionů nejmenší, vzhledem k historickým a ekonomickým aspektům. Leteckou dopravu je třeba vnímat jako extrémně dynamické odvětví, jež se dokázalo vyvinout za velmi krátkou dobu a přináší celou řadu inovací.

Jednou z částí práce je obecná charakteristika letecké dopravy, jejích kladů i negativ a také vývojových změn, kterými si musela zejména od 70. let minulého století projít, aby dosáhla současné úrovně. Přestože je letecká doprava citlivá především na řadu politických a bezpečnostních faktorů, nikdy počty přepravených cestujících, ale množství nákladu nepřestalo narůstat. Do budoucna je třeba vzít v úvahu, že její nárůst bude limitován kapacitami, které se už v některých částech světa naplnily. Uvedená skutečnost však stále ještě nebude problémem rozvoje letecké dopravy v rámci afrického regionu.

Výzkumná část bakalářské práce, která měla ověřit definované hypotézy spočívala v rozboru konkrétních letišť a jejich cílových destinací ve dvou vybraných časových obdobích a to 12.4. 2006 a 11.4. 2018. Výběr letišť nebyl nahodilý, ale vycházel z jejich velikosti, rychlosti rozvoje, jejich hlavní funkce (cestovní ruch, obchodní cesty apod.) a historických souvislostí. Data pro výzkum byla získána z databáze Flightstats a zpracována do příslušných mapových výstupů a grafů.

Při koncipování této práce byly stanoveny tři základní hypotézy. První hypotéza vychází z historických vazeb Afriky a Evropy, kdy byly africké státy pod koloniální nadvládou evropských mocností. V souvislosti s danou hypotézou byly předpokládány nejsilnější vazby s těmito bývalými koloniálními mocnostmi, kterými jsou Velká Británie, Francie, a co se týká Maroka, tak i Španělsko. Analyzována tedy byla intenzita leteckých spojení mezi vybranými leteckými uzly na území afrického kontinentu směrem k bývalým koloniálním mocnostem. Tato hypotéza potvrdila, že skutečně všechna letiště měla mezikontinentální spojení se zemí, jež byla bývalou koloniální mocností. Všechna letiště v rámci vybraného vzorku mají přímé spojení s hlavními městy výše zmíněných evropských zemí. Přičemž nejpatrnější je spojení letiště Casablanca s významnými letišti na území Francie a severního Španělska.

Druhá hypotéza se zabývá vlivem Blízkého východu, především jeho globálních leteckých hubů (Dubaj, Dauhá a Katar) na orientaci letů z vybraných letišť. Všechna letiště ve

sledované dny měla letecké spojení aspoň s jedním z uvedených měst, kromě letiště v Hurghadě a Abidžanu. Lze tak zhodnotit, že zmíněná letiště na Blízkém východě do určité míry ovlivňují odlety z Afriky určitý vliv a je možné konstatovat, že mají hlavně tranzitní funkci. Nejvíce letů do destinací na Blízkém východě je obsluhováno z Káhiry, což je zřejmé kvůli jejich společným kulturním a náboženským vztahům.

Třetí hypotéza vychází z předpokladu narůstajícího vlivu Číny v Africe na základě jejích investic, které v hojné míře směřují do tohoto regionu. Čína svými investicemi napomohla k rozvoji letišť zejména na východním pobřeží Afriky. Jedná se hlavně o letiště v Nairobi a Addis Abebě, která v současnosti zažívají obrovský nárůst přepravy a do budoucna se mohou stát významnými globálními huby. Co se týká ověření třetí hypotézy prostřednictvím leteckých spojení, je těžké ji jednoznačně potvrdit s ohledem na omezený počet sledovaných dní. Navíc ve sledovaném období měla mezikontinentální spojení s letišti na území Číny pouze Addis Abeba. Letecká spojení mezi Nairobi a čínskými letišti ve sledované období nebyla.

Obecně lze konstatovat, že kromě výše uvedených závěrů má podstatný vliv na uspořádání letecké dopravy na kontinentu ještě řada jiných faktorů, kterými jsou regionální a mezinárodní politické zájmy, ekonomické cíle a podmínky. Projevuje se také vliv lokálních hospodářských výhod, jako je například cestovní ruch nebo nerostné bohatství. Zejména letiště v Hurghadě a Mauriciu zaznamenala velký rozvoj díky cestovnímu ruchu. Surovinové bohatství v Etiopii přilákalo investory z Číny, kteří zde vybudovali moderní letiště, což přispívá k růstu hrubého domácího produktu země. Z analyzovaných dat je patrné, že historický podíl letecké přepravy mezi Evropou a Afrikou je snižován růstem přepravy směrem k Asii a Tichomoří. Do budoucna lze také očekávat, že klíčovým hráčem na kontinentu se může stát letiště v Etiopii (Addis Abeba), které se může rozvíjet obdobným způsobem jako letiště v Dubaji a hrát významnou roli jako tranzitní spojnice mezi Evropou a Asií.

6. POUŽITÁ LITERATURA

Knihy a odborné časopisy:

BAROUX, J.L. (2016): Improving air transport efficiency in Africa. *PS&D Magazine*, 24, s. 8-12.

BÍNA, L. ŠOUREK, D., ŽIHILA, Z. (2007): *Letecká doprava II*. Vysoká škola obchodní o.p.s., Praha 157 s.

BOFINGER, H. (2017): Air transport in Africa: A portrait of capacity and competition in various market segments. United Nations University, Helsinki, 47 s.

BRANGIER, F. (2016): Abidjan international airport. *PS&D Magazine*, 24, s. 32-35.

DOBRUSZKES, F. (2006): An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of transport geography*, 14, č. 4, s. 249–264.

DOBRUSZKES, F., HAMME, G. V. (2011): The impact of the current economic crisis on the geography of air traffic volumes: an empirical analysis. *Journal of transport geography*, 19, č. 6, s. 1387-1398.

DOBRUSZKES, F. (2013): The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis. *Journal of transport geography*, 28, s. 75-88.

FOSTER, V., BRICENO-GARMENDIA, C. (2010): *Africa's Infrastructure A*. The World Bank, Washington, 386 s.

FRÜHAUF, P. (2011): Změny v letecké dopravě po deregulaci odvětví, specifický případ Německa. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 124 s.

GOETZ R. A., BUDD L. (2016): *The Geographies of Air Transport*. Routledge, New York, 300 s.

GRAHAM, F., HUMPHEREYS, I, ISON, S. (2006): Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of transport geography*, 14, č. 2, s. 83–94.

HEINZ, S., O'CONNELL F. J. (2013): Air transport in Africa: toward sustainable business models for African Airlines. *Journal of transport geography*, 31, s. 72–83.

HERMANN U., POTGIETER, M. (2016): Low Cost Carriers. In: Gross, S., Lück, M.: *The Low Cost Carrier Worldwide*. New York, Routledge, s. 177–194.

JANORAY, A. (2016): FastJet – A low-cost airline flying high in Africa. *PS&D Magazine*, 24, s. 22-24.

IRANDU, M., RHOADES, L. (2006): The development of Jomo Kenyatta international airport as a regional aviation hub. *Journal of Air Transportation*, 11, č. 1, s. 51-64.

- KACOU, E., EL-HOURY, H. (2017): Fly Africa: How Aviation Can Generate Prosperity Across the Continent. Lioncrest Publishing, 204 s.
- KAJMAN, J., MELICHAR, V. (2016): Deregulace a liberalizace letecké dopravy. Perner's contacts, 11, č. 3, s. 90–101.
- KENNETH, B., BRUGNOLI, A., MARTINI, G., SCOTTI D. (2015): Connecting African urban areas: airline networks and intra-Sub-Saharan trade, 42, s. 84–89.
- KOŘENÝ, P. (2011): Globalizace a letecká doprava: strategie střeoevropských klasických dopravců. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 156 s.
- KRAFT, S. (2017): The world air transport: Spatial organisation and its development in the context of globalisation. In XX. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách, Sborník příspěvků. Kurdějov, pp. 354–358. DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-8587-2017-45
- KRAFT, S. (2015): Základy geografie dopravy. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Typodesign, 77 s.
- KUUCHI, R. (2016): Open skies: Recommendations for enhanced African air connectivity. PS&D Magazine, 24, s. 16-19.
- LUKE, R., WALTERS, J. (2013): Overview of the developments in the domestic airline industry in South Africa since market deregulation. Journal of Transport and Supply Chain Management, 7, č. 1, s. 1-11.
- MARTÍNEK, K. (2017): Model nízkonákladové letecké přepravy v současnosti. Diplomová práce. Ústav letecké dopravy, České vysoké učení technické v Praze, Praha, 97 s.
- MARADA, M. (2011): Důsledky deregulace letecké dopravy. Geografické rozhledy, 20(5), 8–9.
- PRŮŠA, J. A KOL. (2002): Letecká doprava. Univerzita Hradec králové, Fakulta informatiky a managementu, Gaudeamus, 89 s.
- PRŮŠA, J. A KOL. (2007): Svět letecké dopravy. Praha, Galileo, 315 s.
- PS&D MAGAZINE (2016): The success of Ethiopian Airlines. PS&D Magazine, 24, s. 13-15.
- SEIDENGLANZ, D. (2008): Geografie dopravy. In: Toušek, V., Kunc J., Vystoupil J., a kol.: Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. 231–267.
- SEIDENGLANZ, D. (2010): Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců. In XXII. Sjezd české geografické společnosti, Sborník příspěvků, Ostrava, s. 523-528.

SCHLUMBERGER, CH. E. (2010): Open Skies for Africa: Implementing the Yamoussoukro Decision. The World Bank, Washington, 264 s.

SVOBODOVÁ, D. (2008): Regionální diferenciace změn v letecké dopravě v Evropě a ve světě. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 93 s.

ŠTECOVÁ, M. (2015): Vliv letecké dopravy na životní prostředí. Diplomová práce. Institut environmentálního inženýrství, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostrava, 119 s.

Internetové zdroje:

ABIDJAN-AIRPORT.COM (2019a): Airport presentation, <https://www.abidjan-airport.com/airport-presentation/> (18. 12. 2018).

ABIDJAN-AIRPORT.COM (2019b): Development, <https://www.abidjan-airport.com/development/> (5. 4. 2019).

ABIDJAN.COM (2019): City Info, <https://www.abidjan.com/v/city-info/> (5. 4. 2019).

ACI (2018a): Passenger Summary, <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/passengers/2016-final-summary/> (19. 12. 2018).

ACI (2018b): Cargo Summary, <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/cargo/2016-final-summary/> (19. 12. 2018).

AEROPOLITICS (2017): Poor intra-African air connectivity rued by aviation experts, <http://aeropolitics.com/poor-intra-african-air-connectivity-rued-aviation-experts/> (2. 1. 2019).

AFRAA (2019a): About AFRAA, <https://afraa.org/about-afraa/> (26. 3. 2019).

AFRAA (2018): AFRATS 2018, <https://afraa.org/wp-content/uploads/2018/11/AFRATS-20181.pdf> (20. 3. 2019).

AFRAA (2019b): Annual reports, <https://afraa.org/publications/> (15. 12. 2019).

AVIATIONBENEFITS.ORG (2019): Africa, <https://aviationbenefits.org/around-the-world/africa/> (28. 2. 2019).

AIRPORTS COMPANY SOUTH AFRICA (2019): Cape Town International Airport, <http://www.airports.co.za/airports/cape-town-international/the-airport/about-the-airport> (1. 4. 2019).

AIRPORTS.CO.ZA (2019): O.R. Tambo International Airport, <http://www.airports.co.za/airports/or-tambo-international/the-airport/about-or-tambo> (30. 3. 2019).

AIRPORT TECHNOLOGY (2018): Mapping Africa's biggest airport projects, <https://www.airport-technology.com/features/africas-airport-projects/> (27. 3. 2019).

BBC (2016): Egypt attack: Three tourists stabbed at Hurghada hotel, <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-35268713> (4. 4. 2019).

BBC (2010): Profile: Ethiopian Airlines, http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/8478290.stm (27. 3. 2019).

BOWEN, J., RODRIGUE J.P. (2017): Deregulation and its Consequences, https://transportgeography.org/?page_id=1765 (26. 12. 2018).

BRITANNICA.COM (2019): Côte d'Ivoire, <https://www.britannica.com/place/Cote-dIvoire/Resources-and-power#ref55133> (5. 4. 2019).

CAIRO-AIRPORT.COM (2019): Airlines Companies, <http://www.cairo-airport.com/en-us/Airlines-Companies> (31. 3. 2019).

CAIRO-AIRPORT.INFO (2019): Cairo International Airport, <http://www.cairo-airport.info/> (31. 3. 2019).

CAPA (2019): African Airlines Association, <https://centreforaviation.com/data/profiles/industry-associations/afraa> (26. 3. 2019).

CAPETOWN-AIRPORT.COM (2019): Cape Town international airport (CPT), <https://www.capetown-airport.com/> (1. 4. 2019).

CAPA (2013): Low-cost airlines start to penetrate African international market, led by fastjet, <https://centreforaviation.com/analysis/reports/low-cost-airlines-start-to-penetrate-african-international-market-led-by-fastjet-134416> (27. 3. 2019).

CASABLANCA-AIRPORT.COM (2019): Casablanca airport (CMN), <https://www.casablanca-airport.com/> (2. 4. 2019).

CASEY, D. (2018): Routesonline.com, <https://www.routesonline.com/news/29/breaking-news/278709/these-are-the-busiest-air-routes-in-africa/> (2. 4. 2019).

CITRINOT, L (2019): Alger : la nouvelle aérogare attendra la fin de la crise politique, <https://www.voyages-d-affaires.com/alger-inauguration-aerogare-crise-politique-20190404.html> (3. 4. 2019).

DIOUF, I. (2014): Air transport services in Africa: The World Bank's approach, <https://www.icao.int/safety/afiplan/Documents/SC%2013-World%20Bank%20Presentation.pdf> (27. 12. 2018).

EGIS-GROUP.COM (2016): Abidjan Félix Houphouët-Boigny international airport, https://www.egisgroup.com/sites/default/files/fiches_egis_airport_operation_abidjan_uk2016_bdissuhd.pdf (18. 12. 2018).

- EGYPT AIR (2019): About Egyptair,
<https://www.egyptair.com/en/about-egyptair/Pages/default.aspx> (27. 3. 2019).
- EHCAAN (2019): Statistics,
<http://www.ehcaan.com/statistics.aspx> (31. 3. 2019).
- ENVIWEB.CZ (2013): Železniční doprava v Egyptě,
<http://www.enviweb.cz/95368> (31. 3. 2019).
- ETHIOPIAN AIRLINES (2019): About us,
<https://www.ethiopianairlines.com/corporate/company/about-us/history> (27. 3. 2019).
- ETHIOEMBASSY.ORG.UK (2019): Addis Ababa becomes the gateway to Africa,
<https://www.ethioembassy.org.uk/addis-ababa-becomes-the-gateway-to-africa/> (2. 4. 2019).
- FAAN.GOV.NG (2017): Traffic Movement Data,
<http://www.faan.gov.ng/category/airports-statistics/traffic-movement-data/> (15. 12. 2018).
- FASTJET (2018): Fastjet statement,
<https://www.fastjet.com/en/footer-about/about-fastjet/press-room/2018/fastjet-statement-20-december-2018> (28. 3. 2019).
- FLYING-REVUE (2018): Letečtí dopravci,
<https://www.flying-revue.cz/letecke-spolecnosti> (23. 12. 2018).
- FLY MANGO (2019): Getting to know us,
<https://www.flymango.com/en/about-us/about-mango/getting-to-know-us> (28. 3. 2019).
- FLY SAFAIR (2019): About Fly Safair,
<https://www.flysafair.co.za/about-us> (28. 3. 2019).
- FLY540 (2019): Our Routes,
<https://www.fly540.com/destinations.php> (28. 3. 2019).
- HEJČ, K., LUBOJACKÝ M. (2018): Africká unie zahájila projekt "Jednotného afrického trhu letecké dopravy",
https://www.mzv.cz/addisababa/cz/obchod_a_ekonomika/ekonomicke_aktuality/africka_unie_zahajila_projekt_jednotneho.html (18. 2. 2019).
- HURGHADA-AIRPORTS.COM (2019): Hurghada International Airport,
<https://www.hurghada-airports.com/> (4. 4. 2019).
- CHINGOSHO, E. (2012): Taxes and charges in african aviation,
<http://www.afcac.org/legacy/fr2/documents/conferences/october2012/afra.pdf> (26. 3. 2019).
- IATA (2018a): Traveler Numbers Reach New Heights,
<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-09-06-01.aspx> (19. 12. 2018).

- IATA (2018b): 2017 Marked by Strong Passenger Demand, Record Load Factor, <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-02-01-01.aspx> (30. 12. 2018).
- IATA (2016): India Sees Highest Domestic Market Growth in 2015, <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-07-05-01.aspx> (19. 12. 2018).
- IATA (2019): The Single African Air Transport Market (SAATM), <https://www.iata.org/policy/promoting-aviation/Pages/saatm.aspx> (18. 2. 2019).
- ICAO (2019): Accident Statistics, <https://www.icao.int/safety/iStars/Pages/Accident-Statistics.aspx> (4. 1. 2019).
- ICAO (2017): Aviation benefits, <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2017-web.pdf> (5.2. 2019).
- ICAO (2018): Low Cost Carriers (LCCs), <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Low-Cost-Carriers.aspx> (25. 12. 2018).
- IDE-JETRO (2019): Kenya Airways, https://www.ide.go.jp/English/Data/Africa_file/Company/kenya02.html (27. 3. 2019).
- LNĚNIČKA, L. (2011): Geografické aspekty globalizace, <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/ps11/polgeo/web/pages/globalizace.html> (23. 12. 2018).
- MULISA, H. (2017): Allafrika.com, <https://allafrika.com/stories/201706220548.html> (2. 4. 2019).
- NAIROBI-AIRPORT.COM (2019): Nairobi international airport, https://www.nairobi-airport.com/en/nairobi_international_airport.php (4. 4. 2019).
- ONEWORLD (2018a): About oneworld, <https://www.oneworld.com/> (30. 12. 2018).
- ONEWORLD (2018b): Royal Air Maroc to join oneworld, <https://www.oneworld.com/news/royal-air-maroc-to-join-oneworld> (27. 3. 2019).
- OXFORD BUSINESS GROUP (2017): The Report: Algeria 2017, https://books.google.cz/books?id=cNOGDwAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_atb#v=snippet&q=air%20transport&f=false (3. 4. 2019).
- OXFORD BUSINESS GROUP (2016): The Report: Egypt 2016, https://books.google.cz/books?id=KNt7DgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_atb#v=onepage&q&f=false (31. 3. 2019).
- OXFORD BUSINESS GROUP (2011): The Report: Morocco 2011, https://books.google.cz/books?id=ncqqQra-2ToC&printsec=frontcover&hl=cs&source=gbs_atb#v=onepage&q&f=false (2. 4. 2019).

PACE, A. (2019): Capetownetc.com,
<https://www.capetownetc.com/news/r7-billion-upgrade-plans-for-cape-town-airport/>
(1. 4. 2019).

PETRLÍK, R. (2015): Nízkonákladové dálkové letecké linky – může tento obchodní model uspět v Evropě,
<https://dopravni-magazin.cz/2015/02/02/nizkonakladove-dalkove-letecke-linky-muze-tento-obchodni-model-uspjet-v-evrope/> (26. 12. 2018).

SA-AIRLINES.CO.ZA (2019): South African Airways,
<https://www.sa-airlines.co.za/South-African-Airways.html> (27. 3. 2019).

SHADARE, W. (2016): Foreign airlines enjoy 80 % market share in Africa,
<http://www.woleshadare.net/foreign-airlines-enjoy-80-market-share-africa/> (28. 12. 2018).

SHIHEPO, T. (2019): AU pushing through with Single African Air Transport Market,
<https://southerntimesafrica.com/site/news/au-pushing-through-with-single-african-air-transport-market> (19. 2. 2019).

SKYTEAM (2018): O nás,
<https://www.skyteam.com/cs> (30. 12. 2018).

SKYTRAX (2019): World's Top 100 Airports 2019,
<https://www.worldairportawards.com/worlds-top-100-airports-2019/> (1. 4. 2019).

STAR ALLIANCE (2018): About us,
<https://www.staralliance.com/en/> (30. 12. 2018).

SŮRA, J. (2018): Zdopravy.cz,
<https://zdopravy.cz/6-let-ve-ztrate-presto-dostanou-dalsi-miliardy-jizni-afrika-zachranuje-sve-aerolinky-11404/> (27. 3. 2019).

TRANSPORTGEOGRAPHY.ORG (2017a): Point-to-Point versus Hub-and-Spoke Networks,
https://transportgeography.org/?page_id=653 (23. 12. 2018).

TRANSPORTGEOGRAPHY.ORG (2017b): Strategies of Low-Cost Carriers,
https://transportgeography.org/?page_id=2452 (25. 12. 2018).

TOURISM DEVELOPMENT FRAMEWORK (2013): City of Cape Town,
<https://resource.capetown.gov.za/documentcentre/Documents/City%20strategies,%20plans%20and%20frameworks/Tourism%20Development%20Framework%20for%20the%20City%20of%20Cape%20Town.pdf> (1. 4. 2019).

TOMEŠ, M. (2017): Nízkonákladové aerolinky míří za oceán, také díky novým letadlům,
<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nizkonakladove-aerolinky-miri-za-ocean-take-diky-novym-letadlum-1330664> (26. 12. 2018).

UNITED NATIONS (2009): The transport situation in Africa,
<http://www1.uneca.org/Portals/ctrci/6th/TransportSituation-inAfrica.pdf> (27. 3. 2019).

VINTAGEMAUITIUS.ORG (2019): Plaisance – Construction of the Airport – 1960s,
<http://vintagemauritius.org/culture/plaisance-construction-airport-1960s/> (4. 4. 2019).

VOILAND, A. (2014): Nasa Earth Observatory,
<https://earthobservatory.nasa.gov/images/85068/growth-of-hurghada-egypt> (4. 4. 2019).

WALSH, D. (2017): European Tourists Stabbed at a Beach Resort in Egypt; 2 Die,
https://www.nytimes.com/2017/07/14/world/middleeast/egypt-tourists-stabbed-hurghada-resort.html?mcubz=2&_r=0 (4. 4. 2019).

WIKIPEDIA (2018a): Air Arabia,
https://cs.wikipedia.org/wiki/Air_Arabia (28. 3. 2019).

WIKIPEDIA (2018b): List of the busiest airports in Africa,
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Africa (15. 12. 2018).

WIKIPEDIA (2018c): South African Airways,
https://cs.wikipedia.org/wiki/South_African_Airways (27. 3. 2019).

WIKIPEDIA (2019a): Heliopolis, Cairo,
https://en.wikipedia.org/wiki/Heliopolis,_Cairo (31. 3. 2019).

WIKIPEDIA (2019b): Kempton Park,
https://en.wikipedia.org/wiki/Kempton_Park,_Gauteng (30. 3. 2019).

WIKIPEDIA (2019c): Royal Air Maroc,
https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Air_Maroc (27. 3. 2019).

WIKIPEDIA (2019d): Southwest Airlines,
https://en.wikipedia.org/wiki/Southwest_Airlines (1. 1. 2019).

ZAMBIAMTC.OPENDATAFORAFRICA.ORG (2018): Air Transport Statistics Zambia,
<http://zambiamtc.opendataforafrica.org/ZMATS2015/air-transport-statistics-zambia> (15. 12. 2018).

7. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK, GRAFŮ A PŘÍLOH

Obrázek č. 1: Vývoj letecké dopravy od roku 1950 do roku 2012 vyjádřený v osobokilometrech.....	12
Obrázek č. 2: Typy sítí point to point a hub and spoke.....	18
Obrázek č. 3: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Johannesburg.....	33
Obrázek č. 4: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Johannesburg.....	33
Obrázek č. 5: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Johannesburg.....	34
Obrázek č. 6: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Káhira.....	37
Obrázek č. 7: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Káhira.....	37
Obrázek č. 8: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Káhira.....	38
Obrázek č. 9: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Kapské Město.....	41
Obrázek č. 10: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Kapské Město.....	41
Obrázek č. 11: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Kapské Město.....	42
Obrázek č. 12: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Addis Abeba.....	45
Obrázek č. 13: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Addis Abeba.....	45
Obrázek č. 14: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Addis Abeba.....	46
Obrázek č. 15: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Casablanca.....	49
Obrázek č. 16: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Casablanca.....	49
Obrázek č. 17: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Casablanca.....	50
Obrázek č. 18: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Alžír.....	53
Obrázek č. 19: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Alžír.....	53
Obrázek č. 20: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Alžír.....	54
Obrázek č. 21: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Nairobi.....	57

Obrázek č. 22: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Nairobi.....	57
Obrázek č. 23: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Nairobi.....	58
Obrázek č. 24: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2018 z letiště Hurghada	61
Obrázek č. 25: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2006 z letiště Mauricius.....	64
Obrázek č. 26: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Mauricius.....	64
Obrázek č. 27: Cílové destinace mezikontinentálních letů v dubnu 2006 a 2018 z letiště Mauricus.....	65
Obrázek č. 28: Cílové destinace kontinentálních letů v dubnu 2006 z letiště Abidžan	68
Obrázek č. 29: Cílové destinace kontinentálních a domácích letů v dubnu 2018 z letiště Abidžan.....	68
Tabulka č. 1: Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách leteckými společnostmi registrovanými v daném regionu v roce 2015.....	13
Tabulka č. 2: Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách leteckými společnostmi registrovanými v daném regionu v roce 2017.....	13
Tabulka č. 3: Žebříček 10 největších letišť na světě podle odbavených cestujících v roce 2016.....	15
Tabulka č. 4: Žebříček 10 největších letišť na světě podle množství přepraveného zboží v roce 2016.....	15
Graf č. 1: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Johannesburg.....	35
Graf č. 2: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Johannesburg.....	35
Graf č. 3: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Káhira.....	39
Graf č. 4: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12.4.2006 a 11.4.2018 z letiště Káhira.....	39
Graf č. 5: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Kapské Město.....	43
Graf č. 6: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Kapské Město.....	43
Graf č. 7: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Addis Abeba.....	47
Graf č. 8: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Addis Abeba.....	47
Graf č. 9: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Casablanca..	51
Graf č. 10: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Casablanca.....	51

Graf č. 11: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Alžír.....	55
Graf č. 12: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Alžír.....	55
Graf č. 13: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Nairobi.....	59
Graf č. 14: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Nairobi.....	59
Graf č. 15: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Hurghada..	62
Graf č. 16: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Hurghada.....	62
Graf č. 17: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Mauricius..	66
Graf č. 18: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Mauricius.....	66
Graf č. 19: Podíl druhů dopravců na odletech 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Abidžan....	69
Graf č. 20: Podíl vnitrostátních, kontinentálních a mezinárodních odletů dne 12. 4. 2006 a 11. 4. 2018 z letiště Abidžan.....	69
Příloha č. 1: Největší letiště v Africe dle počtu odbavených cestujících v roce 2017.....	84
Příloha č. 2: Přehledná mapa největších letišť v Africe v roce 2017.....	85
Příloha č. 3: Počet odbavených cestujících z vybraných letišť od roku 2012 do 2017.....	86
Příloha č. 4: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Olivera Tamba v Johannesburgu 12. 4. 2006.....	86
Příloha č. 5: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Olivera Tamba v Johannesburgu 11. 4. 2018.....	88
Příloha č. 6: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Káhira 12. 4. 2006.....	90
Příloha č. 7: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Káhira 11. 4. 2018.....	91
Příloha č. 8: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Kapské Město 12. 4. 2006...	93
Příloha č. 9: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Kapské Město 11. 4. 2018...	94
Příloha č. 10: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Addis Abeba 12. 4. 2006...	94
Příloha č. 11: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Addis Abeba 11. 4. 2018...	95
Příloha č. 12: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Mohammeda V. v Casablance 12. 4. 2006.....	97
Příloha č. 13: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Mohammeda V. v Casablance 11. 4. 2018.....	98
Příloha č. 14: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Houariho Boumédièna v Alžíru 12. 4. 2006.....	99
Příloha č. 15: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Houariho Boumédièna v Alžíru 11. 4. 2018.....	100
Příloha č. 16: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Jomo Kenyatta v Nairobi 12. 4. 2006.....	101

Příloha č. 17: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Jomo Kenyatta v Nairobi 11. 4. 2018.....	102
Příloha č. 18: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Hurghada 12. 4. 2006.....	103
Příloha č. 19: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Hurghada 11. 4. 2018.....	103
Příloha č. 20: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Sira Seewoosagura Ramgoolama na Mauriciu 12. 4. 2006.....	104
Příloha č. 21: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Sira Seewoosagura Ramgoolama na Mauriciu 11. 4. 2018.....	104
Příloha č. 22: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Felixe Houphoueta Boigny v Abidžanu 12. 4. 2006.....	105
Příloha č. 23: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Felixe Houphoueta Boigny v Abidžanu 11. 4. 2018.....	105

8. PŘÍLOHY

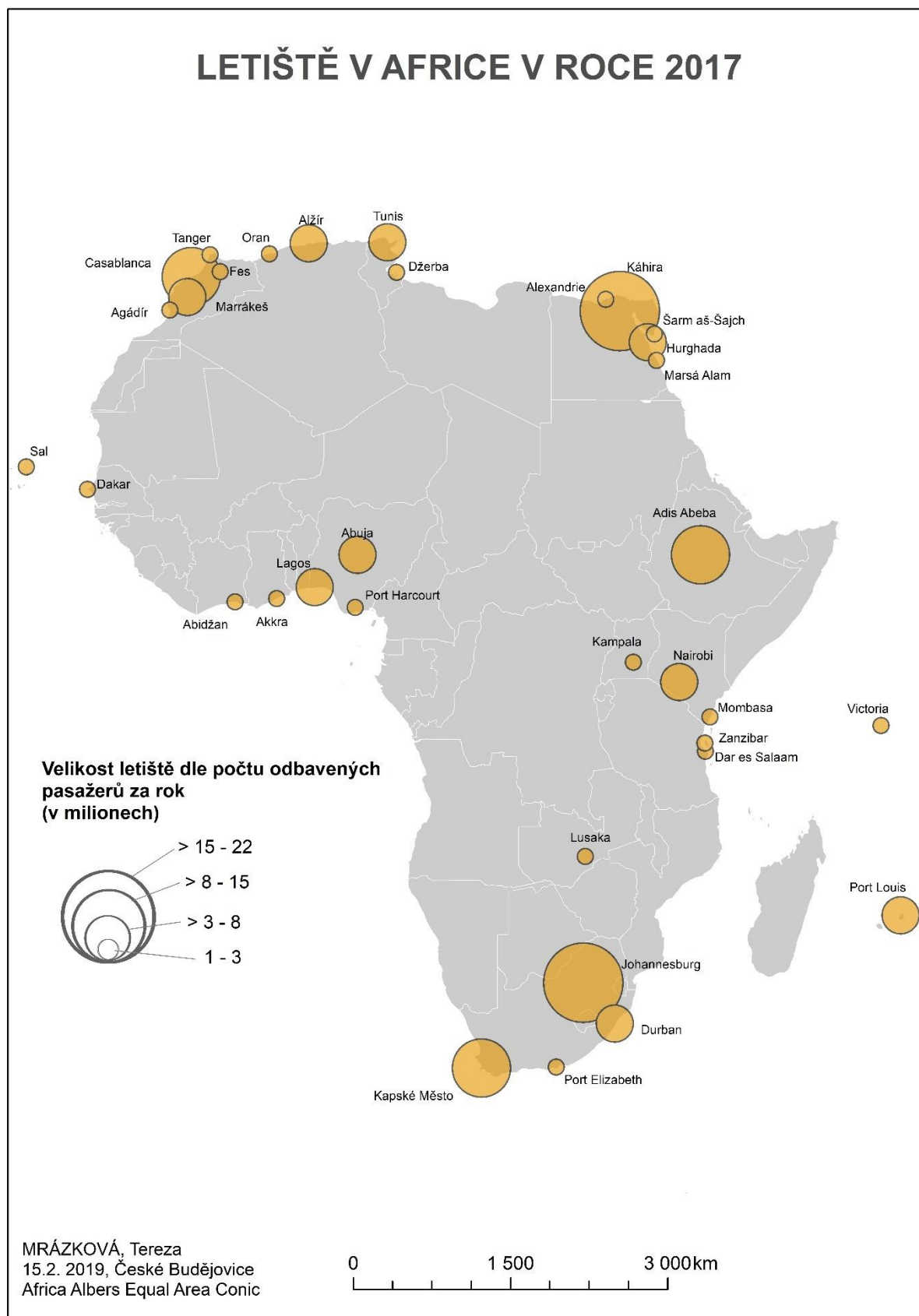
Příloha č. 1: Největší letiště v Africe dle počtu odbavených cestujících v roce 2017

Pořadí	Stát	Město	Letiště	IATA	ICAO	Počet odbavených cestujících
1	Jihoafrická republika	Johannesburg	O. R. Tambo International Airport	JNB	FAOR	21 237 208
2	Egypt	Káhira	Cairo International Airport	CAI	HECA	15 959 046
3	Jihoafrická republika	Kapské Město	Cape Town International Airport	CPT	FACT	10 693 063
4	Etiopie	Addis Abeba	Addis Ababa Bole International Airport	ADD	HAAB	10 189 351
5	Maroko	Casablanca	Mohammed V International Airport	CMN	GMMN	9 357 427
6	Alžírsko	Alžír	Houari Boumediene Airport	ALG	DAAG	7 823 634
7	Keňa	Nairobi	Jomo Kenyatta International Airport	NBO	HKJK	7 270 842
8	Nigérie	Lagos	Murtala Muhammed International Airport	LOS	DNMM	6 235 266
9	Tunisko	Tunis	Tunis–Carthage Airport	TUN	DTTA	5 801 324
10	Jihoafrická republika	Durban	King Shaka International Airport	DUR	FALE	5 527 890
11	Egypt	Hurghada	Hurghada International Airport	HRG	HEGN	4 720 356
12	Maroko	Marrákeš	Marrakesh Menara Airport	RAK	GMMX	4 359 865
13	Mauricius	Port Louis	Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport	MRU	FIMP	3 728 700
14	Súdán	Chartúm	Khartoum International Airport	KRT	HSSS	3 492 097
15	Nigérie	Abuja	Nnamdi Azikiwe International Airport	ABV	DNAA	3 433 173
16	Egypt	Šarm aš-Šajch	Sharm El Sheikh International Airport	SSH	HESH	2 982 297
17	Ghana	Akkra	Kotoka International Airport	ACC	DGAA	2 504 804
18	Tanzanie	Dar es Salaam	Julius Nyerere International Airport	DAR	HTDA	2 385 456
19	Egypt	Alexandrie	Borg El Arab International Airport	HBE	HEBA	2 205 957
20	Senegal	Dakar	Léopold Sédar Senghor International Airport	DKR	GOOY	2 114 269
21	Pobřeží Slonoviny	Abidžan	Félix-Houphouët-Boigny International Airport	ABJ	DIAP	2 070 000
22	Alžírsko	Oran	Ahmed Ben Bella Airport	ORN	DAOO	1 938 373
23	Jihoafrická republika	Port Elizabeth	Port Elizabeth International Airport	PLZ	FAPE	1 620 705
24	Maroko	Agádír	Agadir–Al Massira Airport	AGA	GMAD	1 544 160
25	Uganda	Kampala	Entebbe International Airport	EBB	HUEN	1 530 031
26	Tunisko	Džerba	Djerba–Zarzis International Airport	DJE	DTTJ	1 354 502
27	Keňa	Mombasa	Moi International Airport	MBA	HKMO	1 325 251
28	Zambie	Lusaka	Kenneth Kaunda International Airport	LUN	FLKK	1 224 163
29	Maroko	Fes	Fès–Saïs Airport	FEZ	GMFF	1 115 595
30	Egypt	Marsá Alam	Marsa Alam International Airport	RMF	HEMA	1 093 714
31	Kapverdy	Sal	Amílcar Cabral International Airport	SID	GVAC	1 093 059
33	Seychely	Victoria	Seychelles International Airport	SEZ	FSIA	1 074 822
32	Maroko	Tanger	Tangier Ibn Battuta Airport	TNG	GMTT	1 070 247
33	Nigérie	Port Harcourt	Port Harcourt International Airport	PHC	DNPO	1 065 527
34	Tanzanie	Zanzibar	Abeid Amani Karume International Airport	ZNZ	HTZA	1 032 284

Zdroj: AFRAA 2019b, Zambiamtc.opendataforafrica.org 2018, Faan.gov.ng 2017, Wikipedia 2018b, vlastní zpracování

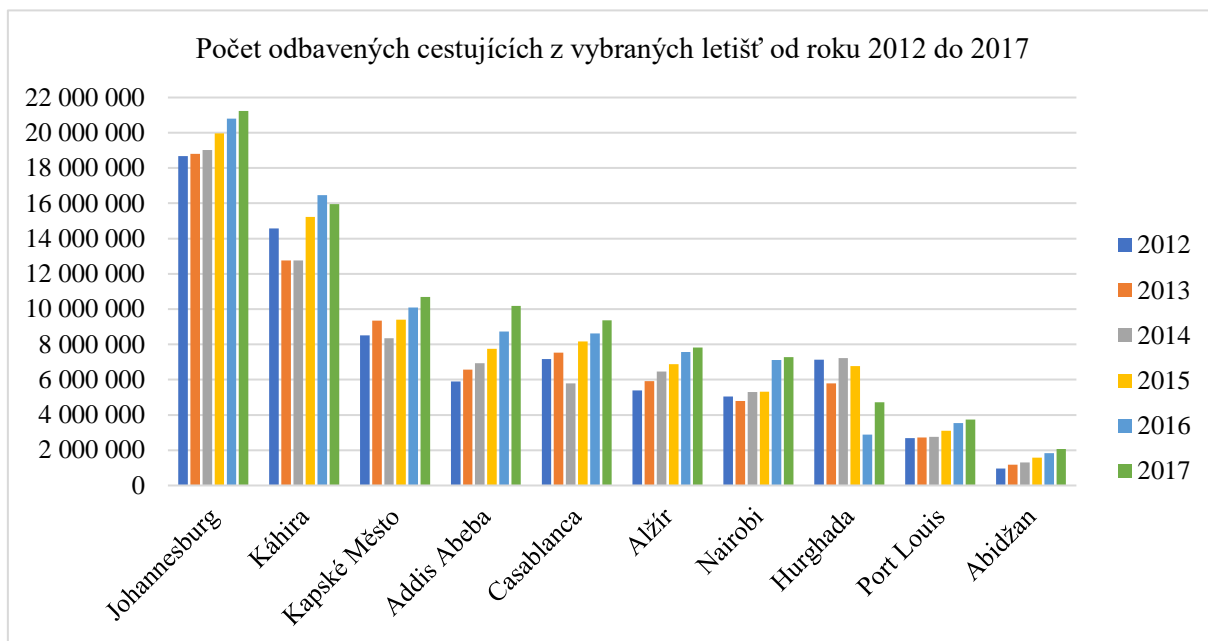
Poznámka: pokud byla data za rok 2017 nedostupná, byla použita data za rok 2016 (v kurzívě)

Příloha č. 2: Přehledná mapa největších letišť v Africe v roce 2017



Zdroj: AFRAA 2019b, Zambiamtc.opendataforafrica.org 2018, Faan.gov.ng 2017, Wikipedia 2018b, vlastní zpravování

Příloha č. 3:



Zdroj: AFRAA 2019b, Egis-group.com 2016, Abidjan-airport.com 2019a

Příloha č. 4: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Olivera Tamba v Johannesburgu

12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Akkra	Ghana	ACC	South African	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	KLM	1
Athény	Řecko	ATH	Olympic Air	1
Bazaruto Island	Mozambik	BZB	Federal Air	2
Beira	Mozambik	BEW	LAM	1
Benguerra Island	Mozambik	BCW	Federal Air	2
Blantyre	Malawi	BLZ	South African	1
Bloemfontein	Jihoafrická republika	BFN	South African Express	7
Bulawayo	Zimbabwe	BUQ	Airlink	2
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Air Horizons	6
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Comair	17
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Chalair	6
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Interlink Aviation	1
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Malaysia Airlines	1
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Qatar	1
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	South African	22
Dakar	Senegal	DKR	South African	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	South African	1
Dauhá	Katar	DOH	Qatar	1
Dubaj	Spojené Arabské Emiráty	DXB	Emirates	2
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Air Horizons	3
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Comair	13
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Chalair	6
Durban	Jihoafrická republika	DUR	South African	19
East London	Jihoafrická republika	ELS	Air Horizons	2
East London	Jihoafrická republika	ELS	South African	5
East London	Jihoafrická republika	ELS	South African Express	3
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	South African	1
Gaborone	Botswana	GBE	Air Botswana	5

Gaborone	Botswana	GBE	South African Express	5
George	Jihoafrická republika	GRJ	Air Horizons	1
George	Jihoafrická republika	GRJ	Airlink	2
George	Jihoafrická republika	GRJ	Comair	2
George	Jihoafrická republika	GRJ	Chalair	2
George	Jihoafrická republika	GRJ	South African Express	3
Harare	Zimbabwe	HRE	Air Botswana	1
Harare	Zimbabwe	HRE	Air Zimbabwe	1
Harare	Zimbabwe	HRE	Comair	1
Harare	Zimbabwe	HRE	Martinair	1
Harare	Zimbabwe	HRE	South African	2
Hoedspruit	Jihoafrická republika	HDS	South African Express	2
Hongkong	Čína	HKG	Cathay Pacific	1
Hongkong	Čína	HKG	South African	1
Kigali	Rwanda	KGL	South African	1
Kimberley	Jihoafrická republika	KIM	South African Express	5
Kinshasa	Demokratická republika Kongo	FIH	South African Express	1
Lagos	Nigérie	LOS	South African	1
Livingstone	Zambie	LVI	Comair	1
Livingstone	Zambie	LVI	Chalair	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	2
Londýn	Velká Británie	LGW	Chalair	1
Londýn	Velká Británie	LHR	South African	1
Londýn	Velká Británie	LHR	South African	1
Londýn	Velká Británie	LHR	Virgin Atlantic	1
Luanda	Angola	LAD	TAAG	1
Lubumbashi	Demokratická republika Kongo	FBM	South African Express	1
Lusaka	Zambie	LUN	South African	2
Lusaka	Zambie	LUN	South African Express	1
Madrid	Španělsko	MAD	Iberia	1
Mala Mala	Jihoafrická republika	AAM	Airlink	1
Manzini	Svazijsko	MTS	Airlink	4
Maputo	Mozambik	MPM	LAM	2
Maputo	Mozambik	MPM	South African	1
Maputo	Mozambik	BFN	TAP Portugal	1
Margate	Jihoafrická republika	MGH	Airlink	1
Maseru	Lesotho	MSU	Airlink	3
Maun	Botswana	MUB	Air Botswana	1
Mauricius	Mauricijská republika	MRU	Air Mauritius	1
Mauricius	Mauricijská republika	MRU	South African	1
Mmabatho	Jihoafrická republika	MBD	Airlink	2
Nairobi	Keňa	NBO	Kenya Airways	2
Nairobi	Keňa	NBO	Lufthansa	1
Nairobi	Keňa	NBO	South African	1
Ndola	Zambie	NLA	Airlink	2
Ndola	Zambie	NLA	Interair South Africa	1
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Airlink	5
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Airlink	2
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Chalair	1
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Interlink Aviation	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	2
Paříž	Francie	CDG	South African	1
Perth	Austrálie	PER	South African	1
Phalaborwa	Jihoafrická republika	PHW	Airlink	2
Pietermaritzburg	Jihoafrická republika	PZB	Airlink	6
Polokwane	Jihoafrická republika	PTG	Airlink	4
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Comair	4
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Chalair	3
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	South African	8
Richards Bay	Jihoafrická republika	RCB	South African Express	4
Sal	Kapverdy	SID	South African	1

Sao Paulo	Brazílie	GRU	South African	1
Singapur	Singapur	SIN	Singapore Airlines	1
Sydney	Austrálie	SYD	Qantas	1
Tel Aviv-Yafo	Izrael	TLV	El Al	1
Umtata	Jihoafrická republika	UTT	Airlink	3
Upington	Jihoafrická republika	UTN	Airlink	1
Victoria Falls	Zimbabwe	VFA	Comair	1
Victoria Falls	Zimbabwe	VFA	South African	1
Vilanculos	Mozambik	VNX	Federal Air	2
Walvis Bay	Namibie	WVB	South African Express	1
Windhoek	Namibie	WDH	Air Namibia	2
Windhoek	Namibie	WDH	Comair	1
Windhoek	Namibie	WDH	South African	2
Windhoek	Namibie	WDH	South African Express	2
Zanzibar	Tanzánie	ZNZ	Air Tanzania	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	SWISS	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 5: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Olivera Tamba v Johannesburgu 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Abú Zabí	Spojené arabské emiráty	AUH	Etihad	1
Addis Ababa	Etiopie	ADD	Ethiopian Airlines	3
Akkra	Ghana	ACC	South African	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	KLM	1
Antananarivo	Madagaskar	TNR	Airlink	1
Atlanta	USA (Georgie)	ATL	Delta	1
Beira	Mozambik	BEW	LAM	1
Beira	Mozambik	BEW	Airlink	1
Blantyre	Malawi	BLZ	South African	1
Blantyre	Malawi	BLZ	Malawian Airlines	1
Bloemfontein	Jihoafrická republika	BFN	South African Express	7
Bloemfontein	Jihoafrická republika	BFN	CemAir	4
Bulawayo	Zimbabwe	BUQ	Airlink	2
Bulawayo	Zimbabwe	BUQ	Air Zimbabwe	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	SWISS	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	South African Express	1
Dauhá	Katar	DOH	Qatar	2
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	4
Durban	Jihoafrická republika	DUR	South African	8
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Comair	12
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Mango	10
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Safair	3
Džidda	Saudská Arábie	JED	Saudia	1
East London	Jihoafrická republika	ELS	Comair	2
East London	Jihoafrická republika	ELS	Safair	1
East London	Jihoafrická republika	ELS	South African	4
East London	Jihoafrická republika	ELS	South African Express	1
Entebbe	Uganda	EBB	South African	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	South African	1
Gaborone	Botswana	GBE	South African Express	5
Gaborone	Botswana	GBE	Air Botswana	6
Gaborone	Botswana	GBE	Airlink	1
George	Jihoafrická republika	GRJ	South African Express	2
George	Jihoafrická republika	GRJ	Comair	3
George	Jihoafrická republika	GRJ	Safair	1
George	Jihoafrická republika	GRJ	Mango	1

Harare	Zimbabwe	HRE	Airlink	2
Harare	Zimbabwe	HRE	Fastjet	4
Harare	Zimbabwe	HRE	Comair	3
Harare	Zimbabwe	HRE	South African	2
Harare	Zimbabwe	HRE	Martinair	1
Harare	Zimbabwe	HRE	Air Zimbabwe	1
Hoedspruit	Jihoafrická republika	HDS	South African Express	2
Hoedspruit	Jihoafrická republika	HDS	CemAir	1
Hongkong	Čína	HKG	Cathay Pacific	1
Hongkong	Čína	HKG	South African	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	South African	12
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Mango	8
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Safair	8
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Comair	16
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Comair	4
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Singapore Airlines	1
Kasane	Botswana	BBK	Airlink	1
Kigali	Rwanda	KGL	Rwanda Air	1
Kimberley	Jihoafrická republika	KIM	South African Express	4
Kimberley	Jihoafrická republika	KIM	Airlink	1
Kinshasa	Demokratická republika Kongo	FIH	South African	1
Lagos	Nigérie	LOS	South African	1
Lilongwe	Malawi	LLW	South African	1
Livingstone	Zambie	LVI	South African	1
Livingstone	Zambie	LVI	Comair	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	2
Londýn	Velká Británie	LHR	South African	1
Londýn	Velká Británie	LHR	Virgin Atlantic	1
Londýn	Velká Británie	LHR	South African	1
Luanda	Angola	LAD	South African	1
Luanda	Angola	LAD	TAAG	1
Lubumbashi	Demokratická republika Kongo	FBM	South African Express	1
Lusaka	Zambie	LUN	Airlink	2
Lusaka	Zambie	LUN	South African	3
Lusaka	Zambie	LUN	Rwanda Air	1
Mahe Island	Seychely	SEZ	Air Seychelles	1
Manzini	Svazijsko	SHO	Airlink	3
Maputo	Mozambik	MPM	LAM	3
Maputo	Mozambik	MPM	South African	3
Maputo	Mozambik	MPM	Turkish Airlines	1
Margate	Jihoafrická republika	MGH	CemAir	1
Maseru	Lesotho	MSU	Airlink	2
Maun	Botswana	MUB	Air Botswana	1
Maun	Botswana	MUB	Airlink	1
Mauricius	Mauritiuská republika	MRU	South African	1
Mauricius	Mauritiuská republika	MRU	Air Mauritius	1
Mmabatho	Jihoafrická republika	MBD	South African Express	2
Mnichov	Německo	MUC	South African	1
Nairobi	Keňa	NBO	Kenya Airways	3
Nairobi	Keňa	NBO	South African	1
Nairobi	Keňa	NBO	Cargolux	1
Nampula	Mozambik	APL	Airlink	1
Ndola	Zambie	NLA	Airlink	2
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Airlink	6
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Airlink	2
New York	USA (New York)	JFK	South African	1
Nosy Be	Madagaskar	NOS	Airlink	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	1
Peking	Čína	PEK	Air China	1

Pemba	Mozambik	POL	Airlink	1
Perth	Austrálie	PER	South African	1
Phalaborwa	Jihoafrická republika	PHW	Airlink	2
Pietermaritzburg	Jihoafrická republika	PZB	Airlink	5
Plettenberg Bay	Jihoafrická republika	PBZ	CemAir	1
Polokwane	Jihoafrická republika	PTG	Airlink	3
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	South African	3
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Mango	3
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Comair	7
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Safair	1
Richards Bay	Jihoafrická republika	RCB	South African Express	3
Řím	Itálie	FCO	Alitalia	1
Sao Paulo	Brazílie	GRU	LATAM Airlines Brasil	1
Sao Paulo	Brazílie	GRU	South African	1
Singapur	Singapur	SIN	Singapore Airlines	1
Sishen	Jihoafrická republika	SIS	Airlink	3
Sishen	Jihoafrická republika	SIS	CemAir	1
Skukuza	Jihoafrická republika	SZK	Airlink	2
Sun City	Jihoafrická republika	NTY	South African Express	1
Tete	Mozambik	TET	Airlink	1
Umtata	Jihoafrická republika	UTT	Airlink	3
Upington	Jihoafrická republika	UTN	Airlink	3
Victoria Falls	Zimbabwe	VFA	South African	1
Victoria Falls	Zimbabwe	VFA	Comair	1
Vilanculos	Mozambik	VNX	Airlink	1
Walvis Bay	Namibie	WVB	South African Express	1
Windhoek	Namibie	WDH	Air Namibia	3
Windhoek	Namibie	WDH	South African	1
Windhoek	Namibie	WDH	Comair	2

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 6: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Káhira 12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Abú Zabí	Spojené arabské emiráty	AUH	EgyptAir	1
Abú Zabí	Spojené arabské emiráty	AUH	Etihad Airways	1
Addis Abeba	Etiopie	ADD	Ethiopian Airlines	1
Aden	Jemen	ADE	Yemenia	1
Aleppo	Aleppo	ALP	EgyptAir	1
Aleppo	Aleppo	ALP	Syrian Air	1
Alexandrie	Egypt	ALY	EgyptAir	5
Ammán	Jordánsko	AMM	TAROM	1
Ammán	Jordánsko	AMM	Royal Jordanian	1
Ammán	Jordánsko	AMM	EgyptAir	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Ethiopian Airlines	2
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	KLM	1
Asmara	Eritrea	ASM	EgyptAir	1
Asuán	Egypt	ASW	EgyptAir	4
Athény	Řecko	ATH	Olympic Ari	1
Athény	Řecko	ATH	EgyptAir	1
Bahrajn	Bahrajnské království	BAH	EgyptAir	1
Bahrajn	Bahrajnské království	BAH	Gulf Air	1
Barcelona	Španělsko	BCN	Iberia	1
Bejrút	Bejrút	BEY	Middle East Airlines	1
Bejrút	Bejrút	BEY	EgyptAir	1
Budapešť	Maďarsko	BUD	Malev	1
Casablanca	Maroko	CMN	Royal Air Maroc	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	SWISS	1
Damašek	Sýrie	DAM	EgyptAir	1

Dammám	Saudská Arábie	DMM	EgyptAir	1
Dammám	Saudská Arábie	DMM	Saudia	1
Dauhá	Katar	DOH	EgyptAir	1
Dauhá	Katar	DOH	Qatar	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	EgyptAir	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Singapore	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	1
Džidda	Saudská Arábie	JED	Saudia	3
Džidda	Saudská Arábie	JED	EgyptAir	3
Džidda	Saudská Arábie	JED	Air France	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	2
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	EgyptAir	1
Hurghada	Egypt	HRG	EgyptAir	4
Chartúm	Súdán	KRT	EgyptAir	1
Chartúm	Súdán	KRT	Sudan Airways	1
Chartúm	Súdán	KRT	Ethiopian Airlines	1
Chartúm	Súdán	KRT	Kenya Airways	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Istanbul	Turecko	IST	EgyptAir	1
Kano	Nigérie	KAN	EgyptAir	1
Kuvajt	Kuvajt	KWI	EgyptAir	2
Kuvajt	Kuvajt	KWI	Kuwait Airways	2
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	EgyptAir	2
Londýn	Velká Británie	LHR	Yemenia	1
Luxor	Egypt	LXR	EgyptAir	6
Maskat	Omán	MCT	EgyptAir	1
Maskat	Omán	MCT	Oman Air	1
Medína	Saudská Arábie	MED	Saudia	1
Milán	Itálie	MLP	Alitalia	2
Milán	Itálie	MLP	EgyptAir	1
Moskva	Rusko	SVO	Aeroflot	1
New York	USA (New York)	JFK	EgyptAir	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	1
Paříž	Francie	ORY	EgyptAir	1
Rijád	Saudská Arábie	RUH	EgyptAir	1
Rijád	Saudská Arábie	RUH	Saudia	1
Řím	Itálie	FCO	Alitalia	1
San 'á	Jemen	SAH	Lufthansa	1
Šardža	Spojené arabské emiráty	SHJ	EgyptAir	1
Šarm aš-Šajch	Egypt	SSH	EgyptAir	4
Tripolis	Libye	TIP	Afriqiyah Airways	1
Tripolis	Libye	TIP	EgyptAir	1
Tunis	Tunisko	TUN	EgyptAir	1
Vídeň	Rakousko	VIE	Austrian	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 7: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Káhira 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Abhá	Saudská Arábie	AHB	Saudia	1
Abhá	Saudská Arábie	AHB	EgyptAir	1
Abú Zabí	Spojené arabské emiráty	AUH	Etihad	5
Abú Zabí	Spojené arabské emiráty	AUH	EgyptAir	3
Abuja	Nigérie	ABV	EgyptAir	1
Addis Abeba	Etiopie	ADD	Ethiopian Airlines	1
Alexandrie	Egypt	HBE	EgyptAir	1
Alžír	Alžírsko	ALG	EgyptAir	2
Ammán	Jordánsko	AMM	EgyptAir	4

Ammán	Jordánsko	AMM	Royal Jordanian	4
Ammán	Jordánsko	AMM	Jordan Aviation	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	EgyptAir	1
Asijút	Egypt	ATZ	EgyptAir	2
Asmara	Eritera	ASM	EgyptAir	1
Asuán	Egypt	ASW	EgyptAir	5
Asuán	Egypt	ASW	Nile Air	1
Athény	Řecko	ATH	EgyptAir	1
Bagdád	Irák	BGW	EgyptAir	1
Bahrajn	Bahrajnské království	BAH	Gulf Air	2
Bahrajn	Bahrajnské království	BAH	EgyptAir	1
Bangkok	Thajsko	BKK	EgyptAir	1
Barcelona	Španělsko	BCN	EgyptAir	1
Bejrút	Libanon	BEY	EgyptAir	4
Bejrút	Libanon	BEY	Middle East Airlines	2
Bombaj	Indie	BOM	EgyptAir	1
Casablanca	Maroko	CMN	Royal Air Maroc	1
Casablanca	Maroko	CMN	EgyptAir	2
Dammám	Saudská Arábie	DMM	EgyptAir	2
Dammám	Saudská Arábie	DMM	Saudia	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	3
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	EgyptAir	3
Džidda	Saudská Arábie	JED	Nesma Airlines	1
Džidda	Saudská Arábie	JED	EgyptAir	11
Džidda	Saudská Arábie	JED	Saudia	12
Džidda	Saudská Arábie	JED	Air Cairo	1
Džidda	Saudská Arábie	JED	flynas	1
Džizán	Saudská Arábie	GIZ	Nile Air	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	3
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	EgyptAir	1
Gassim	Saudská Arábie	ELQ	Nile Air	1
Gassim	Saudská Arábie	ELQ	EgyptAir	1
Hail	Saudská Arábie	HAS	Nesma Airlines	1
Hurghada	Egypt	HRG	EgyptAir	7
Hurghada	Egypt	HRG	Nile Air	1
Chartúm	Súdán	KRT	EgyptAir	3
Chartúm	Súdán	KRT	Badr Airlines	1
Istnbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	3
Istnbul	Turecko	IST	EgyptAir	2
Jouf	Saudská Arábie	AJF	Nile Air	1
Kano	Nigérie	KAN	EgyptAir	1
Kanton	Čína	CAN	EgyptAir	1
Kuvajt	Kuvajt	KWI	Kuwait Airlines	2
Kuvajt	Kuvajt	KWI	EgyptAir	3
Kuvajt	Kuvajt	KWI	Jazeera Airways	1
Kyjev	Ukrajina	KBP	UIA	1
Lagos	Nigérie	LOS	EgyptAir	1
Larnaka	Kypr	LCA	EgyptAir	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	EgyptAir	2
Luxor	Egypt	LXR	EgyptAir	3
Luxor	Egypt	LXR	Nile Air	1
Madrid	Španělsko	MAD	EgyptAir	1
Marsá Alam	Egypt	RMF	EgyptAir	1
Maskat	Omán	MCT	Oman Air	1
Maskat	Omán	MCT	EgyptAir	1
Medína	Saudská Arábie	MED	EgyptAir	5
Medína	Saudská Arábie	MED	Saudia	2
Milán	Itálie	MXP	EgyptAir	1
Milán	Itálie	MXP	Air Italy	1
Mnichov	Německo	MUC	Lufthansa	1

Mnichov	Německo	MUC	EgyptAir	1
Nairobi	Keňa	NBO	EgyptAir	1
N'Djamena	Čad	NDJ	EgyptAir	1
Ostende	Belgie	OST	EgyptAir	1
Paříž	Francie	CDG	Joon (Air France)	1
Paříž	Francie	CDG	EgyptAir	1
Rijád	Saudská Arábie	RUH	EgyptAir	3
Rijád	Saudská Arábie	RUH	Saudia	2
Rijád	Saudská Arábie	RUH	flynas	1
Řím	Itálie	FCO	Alitalia	2
Řím	Itálie	FCO	EgyptAir	1
Suhag	Egypt	HMB	EgyptAir	1
Šardža	Spojené arabské emiráty	SHJ	Air Arabia	1
Šardža	Spojené arabské emiráty	SHJ	EgyptAir	1
Šarm aš-Šajch	Egypt	SSH	Nile Air	1
Šarm aš-Šajch	Egypt	SSH	EgyptAir	5
Šarm aš-Šajch	Egypt	SSH	Nile Air	1
Tabuk	Saudská Arábie	TUU	Nile Air	1
Tel Aviv-Jaffa	Izrael	TLV	Air Sinai	2
Tel Aviv-Jaffa	Saudská Arábie	YNB	Nile Air	1
Tunis	Tunisko	TUN	EgyptAir	1
Vídeň	Rakousko	VIE	Austrian	1
Yanbu	Saudská Arábie	YNB	Nesma Airlines	3

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 8: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Kapské Město 12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Bloemfontein	Jihoafrická republika	BFN	South African Express	3
Durban	Jihoafrická republika	DUR	South African	6
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Comair	4
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Chalair	1
East London	Jihoafrická republika	ELS	South African Express	4
Frankfurt nad Mohanen	Německo	FRA	South African	1
George	Jihoafrická republika	GRJ	Airlink	4
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	South African	21
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Comair	15
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Air Horizons	6
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Chalair	7
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	South African Express	2
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Qatar	1
Kimberley	Jihoafrická republika	KIM	Airlink	2
Londýn	Velká Británie	LHR	South African	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	1
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Airlink	1
Oranjemund	Namibie	OMD	Air Namibia	1
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	South African Express	4
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Comair	1
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Chalair	1
Upington	Jihoafrická republika	UTN	Airlink	1
Walvis Bay	Namibie	WVB	South African	1
Windhoek	Namibie	WDH	Air Namibia	2
Windhoek	Namibie	WDH	South African Express	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 9: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Kapské Město 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Addis Abeba	Etiopie	ADD	Ethiopian Airlines	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	KLM	1
Bloemfontein	Jihoafrická republika	BFN	South African Express	2
Bloemfontein	Jihoafrická republika	BFN	Mango	1
Dauhá	Katar	DOH	Qatar	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	3
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Mango	5
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Comair	5
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Safair	3
East London	Jihoafrická republika	ELS	South African Express	3
East London	Jihoafrická republika	ELS	Safair	2
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Condor	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	1
George	Jihoafrická republika	GRJ	Airlink	4
Hoedspruit	Jihoafrická republika	HDS	South African Express	1
Hoedspruit	Jihoafrická republika	HDS	CemAir	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	South African	14
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Safair	8
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Mango	7
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Comair	19
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Singapore Airlines	1
Kimberley	Jihoafrická republika	KIM	Airlink	2
Lanseria	Jihoafrická republika	HLA	Comair	7
Lanseria	Jihoafrická republika	HLA	Safair	3
Lanseria	Jihoafrická republika	HLA	Mango	4
Livingstone	Zambie	LVI	Kenya Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	1
Luanda	Angola	LAD	TAAG	1
Maun	Botswana	MUB	Airlink	1
Nelspruit	Jihoafrická republika	MQP	Airlink	2
Pietermaritzburg	Jihoafrická republika	PZB	Airlink	1
Plettenberg Bay	Jihoafrická republika	PBZ	CemAir	2
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	South African Express	5
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Comair	1
Port Elizabeth	Jihoafrická republika	PLZ	Safair	2
Pretorie	Jihoafrická republika	PRY	Airlink	4
Skukuza	Jihoafrická republika	SZK	Airlink	1
Sun City	Jihoafrická republika	NTY	South African Express	1
Upington	Jihoafrická republika	UTN	Airlink	1
Victoria Falls	Zimbabwe	VFA	South African	1
Walvis Bay	Namibie	WVB	Air Namibia	1
Walvis Bay	Namibie	WVB	South African Express	1
Windhoek	Namibie	WDH	Airlink	3
Windhoek	Namibie	WDH	Air Namibia	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 10: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Addis Abeba 12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Akkra	Ghana	ACC	Ethiopian Airlines	1
Arba Minch	Etiopie	AMH	Ethiopian Airlines	1
Bahir Dar	Etiopie	BJR	Ethiopian Airlines	3
Bangkok	Thajsko	BKK	Ethiopian Airlines	1
Bejrút	Libanon	BEY	Ethiopian Airlines	1
Bombaj	Indie	BOM	Ethiopian Airlines	1

Dire Dawa	Etiopie	DIR	Ethiopian Airlines	2
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Ethiopian Airlines	2
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	1
Entebbe	Uganda	EBB	Ethiopian Airlines	2
Entebbe	Uganda	EBB	Emirates	1
Hargeysa	Somálsko (Somaliland)	HGA	Daallo Airlines	1
Chartúm	Súdán	KRT	Lufthansa	1
Chartúm	Súdán	KRT	Ethiopian Airlines	1
Jeddah	Saudská Arábie	JED	Ethiopian Airlines	1
Jeddah	Saudská Arábie	JED	Saudia	2
Jimma	Etiopie	JIM	Ethiopian Airlines	2
Káhira	Egypt	CAI	Ethiopian Airlines	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Kigali	Rwanda	KGL	Ethiopian Airlines	1
Kigali	Rwanda	KGL	Ethiopian Airlines	1
Kilimanjaro	Tanzánie	JRO	Ethiopian Airlines	1
Lagos	Nigérie	LOS	Ethiopian Airlines	1
Londýn	Velká Británie	LGW	Ethiopian Airlines	1
Lusaka	Zambie	LUN	Ethiopian Airlines	1
Makale	Etiopie	MQX	Ethiopian Airlines	2
Nairobi	Keňa	NBO	Ethiopian Airlines	1
N'Djamena	Čad	NDJ	Ethiopian Airlines	1
Řím	Itálie	FCO	Ethiopian Airlines	2
Řím	Itálie	FCO	Ethiopian Airlines	2
San'á	Jemen	SAH	Yemenia	1
Tel Aviv-Jaffa	Izrael	TLV	Ethiopian Airlines	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 3: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Addis Abeba 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Abidžan	Pobřeží slonoviny	ABJ	Ethiopian Airlines	1
Abuja	Nigérie	ABV	Ethiopian Airlines	1
Accra	Ghana	ACC	Ethiopian Airlines	1
Aksúm	Etiopie	AXU	Ethiopian Airlines	3
Arba Míneh	Etiopie	AMH	Ethiopian Airlines	1
Asosa	Etiopie	ASO	Ethiopian Airlines	2
Awasa	Etiopie	AWA	Ethiopian Airlines	2
Bahir Dar	Etiopie	BJR	Ethiopian Airlines	7
Bahrajn	Bahrajnské království	BAH	Gulf Air	1
Bamako	Mali	BKO	Ethiopian Airlines	1
Bangkok	Thajsko	BKK	Ethiopian Airlines	1
Bejrút	Libanon	BEY	Ethiopian Airlines	2
Bombaj	Indie	BOM	Ethiopian Airlines	2
Brusel	Belgie	BRU	Ethiopian Airlines	1
Bujumbura	Burundi	BJM	Ethiopian Airlines	1
Cotonou	Benin	COO	Ethiopian Airlines	1
Čcheng-tu	Čína	CTU	Ethiopian Airlines	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	Ethiopian Airlines	1
Dessié	Etiopie	DSE	Ethiopian Airlines	2
Dillí	Indie	DEL	Ethiopian Airlines	2
Dire Dawa	Etiopie	DIR	Ethiopian Airlines	5
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Ethiopian Airlines	3
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	1
Dublin	Irsko	DUB	Ethiopian Airlines	3
Džibuti	Džibutsko	JIB	Ethiopian Airlines	1
Džibuti	Džibutsko	JIB	FlexFlight	1
Džibuti	Džibutsko	JIB	Safe Air Company	1
Džidda	Saudská Arábie	JED	Ethiopian Airlines	2

Džidda	Saudská Arábie	JED	Lufhansa	1
Džidžiga	Etiopie	JIJ	Ethiopian Airlines	4
Džuba	Jižní Súdán	JUB	Ethiopian Airlines	2
Entebbe	Uganda	EBB	Ethiopian Airlines	3
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Ethiopian Airlines	1
Gambela	Etiopie	GMB	Ethiopian Airlines	2
Gondar	Etiopie	GDQ	Ethiopian Airlines	4
Harare	Zimbabwe	HRE	Ethiopian Airlines	2
Hargeysa	Somálsko (Somaliland)	HGA	Ethiopian Airlines	2
Chartúm	Súdán	KRT	Ethiopian Airlines	3
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Jimma	Etiopie	JIM	Ethiopian Airlines	2
Jinka	Etiopie	BCO	Ethiopian Airlines	1
Johannesburg	Jihoafriká republika	JNB	Ethiopian Airlines	3
Kaduna	Nigérie	KAD	Ethiopian Airlines	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Káhira	Egypt	CAI	Ethiopian Airlines	1
Kanton	Čína	CAN	Ethiopian Airlines	2
Kapské Město	Jihoafriká republika	CPT	Ethiopian Airlines	1
Kigali	Rwanda	KGL	Ethiopian Airlines	2
Kinshasa	Demokratická republika Kongo	FIH	Ethiopian Airlines	1
Klimanjaro	Tanzánie	JRO	Ethiopian Airlines	1
Lagos	Nigérie	LOS	Ethiopian Airlines	2
Lalibela	Etiopie	LLI	Ethiopian Airlines	1
Liberville	Gabon	LBV	Ethiopian Airlines	1
Lilongwe	Malawi	LLW	Ethiopian Airlines	2
Londýn	Velká Británie	LHR	Ethiopian Airlines	1
Luanda	Angola	LAD	Ethiopian Airlines	1
Lubumbashi	Demokratická republika Kongo	FBM	Ethiopian Airlines	1
Lusaka	Zambie	LUN	Ethiopian Airlines	1
Lutych	Belgie	LGG	Ethiopian Airlines	3
Mahé	Seychely	SEZ	Ethiopian Airlines	1
Makale	Etiopie	MQX	Ethiopian Airlines	8
Malabo	Rovníkový Guinea	SSG	Ethiopian Airlines	1
Maputo	Mozambik	MPM	Ethiopian Airlines	1
Maskat	Omán	MCT	Ethiopian Airlines	1
Medína	Saudská Arábie	MED	Ethiopian Airlines	1
Mombasa	Keňa	MBA	Ethiopian Airlines	1
Moroni	Komorské ostrovy	HAH	Ethiopian Airlines	1
Nairobi	Keňa	NBO	Ethiopian Airlines	4
Nairobi	Keňa	NBO	Kenya Airways	2
Nairobi	Keňa	NBO	Saudia	1
N'Djamena	Čad	NDJ	Ethiopian Airlines	1
Niamey	Niger	NIM	Ethiopian Airlines	1
Paříž	Francie	CDG	Ethiopian Airlines	1
Peking	Čína	PEK	Ethiopian Airlines	1
Rijád	Saudská Arábie	RUH	Saudia	1
Rijád	Saudská Arábie	RUH	Ethiopian Airlines	1
Řím	Itálie	FCO	Ethiopian Airlines	1
Sao Paulo	Brazílie	GRU	Ethiopian Airlines	1
Semera	Etiopie	SZE	Ethiopian Airlines	2
Shire	Etiopie	SHC	Ethiopian Airlines	1
Šanghaj	Čína	PVG	Ethiopian Airlines	1
Šardža	Spojené arabské emiráty	SHJ	Ethiopian Airlines	1
Tel Aviv-Jaffa	Izrael	TLV	Ethiopian Airlines	2
Vídeň	Rakousko	VIE	Ethiopian Airlines	1
Windhoek	Namibie	WDH	Ethiopian Airlines	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 12: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Mohammeda V. v Casablance
12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Agádír	Maroko	AGA	Regional Air Lines	2
Agádír	Maroko	AGA	Royal Air Maroc	5
Alžír	Alžírsko	ALG	Royal Air Maroc	1
Alžír	Alžírsko	ALG	Air Algerie	1
Bamako	Mali	BKO	Royal Air Maroc	1
Barcelona	Španělsko	BCN	Royal Air Maroc	1
Bologna	Itálie	BLQ	Royal Air Maroc	1
Bordeaux	Francie	BOD	Royal Air Maroc	1
Brusel	Belgie	BRU	Royal Air Maroc	2
Brusel	Belgie	BRU	Brussels Airlines	1
Dakar	Senegal	DKR	Royal Air Maroc	3
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	1
Džidda	Saudská Arábie	JED	Saudia	1
Fes	Maroko	FEZ	Royal Air Maroc	3
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Royal Air Maroc	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Káhira	Egypt	CAI	Royal Air Maroc	1
Konakry	Guinea	CKY	Royal Air Maroc	1
Laayoune	Západní Sahara	EUN	Royal Air Maroc	1
Libreville	Gabon	LBV	Royal Air Maroc	1
Lille	Francie	LIL	Royal Air Maroc	1
Lisabon	Portugalsko	LIS	Regional Air Lines	1
Lisabon	Portugalsko	LIS	Royal Air Maroc	1
Londýn	Velká Británie	LHR	GB Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	Royal Air Maroc	1
Lyon	Francie	LYS	Air France	1
Milán	Itálie	MLA	Alitalia	1
Madrid	Španělsko	MAD	Iberia	1
Madrid	Španělsko	MAD	Royal Air Maroc	1
Marrákeš	Maroko	RAK	Royal Air Maroc	6
Marrákeš	Maroko	RAK	GB Airways	1
Marseille	Francie	MRS	Royal Air Maroc	1
Milán	Itálie	MLA	Royal Air Maroc	1
Nantes	Francie	NTE	Royal Air Maroc	1
Nice	Francie	NCE	Royal Air Maroc	1
Nuakšott	Mauretánie	NKC	Air Mauritanie	1
Ouarzazate	Maroko	OZZ	Royal Air Maroc	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	4
Paříž	Francie	ORY	Royal Air Maroc	4
Řím	Itálie	FCO	Alitalia	1
Řím	Itálie	FCO	Royal Air Maroc	1
Tanger	Maroko	TNG	Regional Air Lines	2
Tanger	Maroko	TNG	Royal Air Maroc	1
Toulouse	Francie	TLS	Royal Air Maroc	1
Tripolis	Libye	TIP	Royal Air Maroc	1
Tripolis	Libye	TIP	Qatar	1
Tunis	Maroko	TUN	Royal Air Maroc	1
Tunis	Tunisko	TUN	Tunisair	1
Udžda	Maroko	OUJ	Royal Air Maroc	3
Ženeva	Švýcarsko	GVA	Royal Air Maroc	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 13: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Mohammeda V. v Casablance
11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Alžír	Alžírsko	ALG	Royal Air Maroc	1
Alžír	Alžírsko	ALG	Air Algerie	1
Brusel	Belgie	BRU	Royal Air Maroc	1
Brusel	Belgie	CRL	TUI fly	1
Rio De Janeiro	Brázie	GIG	Royal Air Maroc	1
Sau Paulo	Brázie	GRU	Royal Air Maroc	1
N'Djamena	Čad	NDJ	Royal Air Maroc	1
Kinshasa	Demokratická republika Kongo	FIH	Royal Air Maroc	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Káhira	Egypt	CAI	Royal Air Maroc	1
Bordeaux	Francie	BOD	Royal Air Maroc	1
Lyon	Francie	LYS	Royal Air Maroc	1
Lyon	Francie	LYS	Air Arabia Maroc	1
Marseille	Francie	MRS	Royal Air Maroc	2
Montpellier	Francie	MPL	Air Arabia Maroc	1
Montpellier	Francie	MPL	Royal Air Maroc	1
Nantes	Francie	NTE	Royal Air Maroc	1
Nice	Francie	NCE	Royal Air Maroc	1
Paříž	Francie	ORY	TUI fly	1
Paříž	Francie	ORY	Royal Air Maroc	6
Paříž	Francie	CDG	Royal Air Maroc	2
Paříž	Francie	CDG	Air France	2
Toulouse	Francie	TLS	Royal Air Maroc	1
Libreville	Gabon	LBV	Royal Air Maroc	1
Konakry	Guinea	CKY	Royal Air Maroc	1
Bologna	Itálie	BLQ	Royal Air Maroc	1
Cuneo	Itálie	CUF	Air Arabia Maroc	1
Milán	Itálie	BGY	Air Arabia Maroc	1
Milán	Itálie	MLP	Royal Air Maroc	1
Řím	Itálie	FCO	Royal Air Maroc	1
Řím	Itálie	FCO	Aiitalia	1
Yaoundé	Kamerun	NSI	Royal Air Maroc	1
Montréal	Kanada	YUL	Royal Air Maroc	1
Dauhá	Katar	DOH	Royal Air Maroc	1
Bejrút	Libanon	BEY	Royal Air Maroc	1
Bamako	Mali	BKO	Royal Air Maroc	1
Agádír	Maroko	AGA	RAM Express	1
Agádír	Maroko	AGA	Royal Air Maroc	2
Agádír	Maroko	AGA	RAM Express	1
Al Hoceima	Maroko	AUH	RAM Express	1
Errachidia	Maroko	ERH	RAM Express	1
Fes	Maroko	FEZ	RAM Express	1
Goulmime	Maroko	GLC	RAM Express	1
Marrákeš	Maroko	RAK	Royal Air Maroc	3
Marrákeš	Maroko	RAK	Qatar	1
Marrákeš	Maroko	RAK	RAM Express	1
Nador	Maroko	NDR	RAM Express	1
Ouagadougou	Maroko	OUA	Royal Air Maroc	1
Udžda	Maroko	OUJ	Royal Air Maroc	3
Tanger	Maroko	TNG	Royal Air Maroc	1
Zagora	Maroko	OZG	RAM Express	1
Nuakšott	Mauretánie	NKC	Mauritania Airlines	2
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Royal Air Maroc	1
Lagos	Nigérie	LOS	Royal Air Maroc	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Royal Air Maroc	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Transavia	1

Abidžan	Pobřeží slonoviny	ABJ	Royal Air Maroc	1
Lisabon	Portugalsko	LIS	Royal Air Maroc	1
Lisabon	Portugalsko	LIS	Portugalia	1
Džidda	Saudská Arábie	JED	Saudia	1
Medína	Saudská Arábie	MED	Royal Air Maroc	1
Medína	Saudská Arábie	MED	Saudia	1
Dakar	Senegal	DSS	Royal Air Maroc	4
Abú Zabí	Spojené arabské emiraty	AUH	Etihad Airways	1
Dubaj	Spojené arabské emiraty	DXB	Emirates	1
Barcelona	Španělsko	BCN	Royal Air Maroc	3
Madrid	Španělsko	MAD	Royal Air Maroc	2
Madrid	Španělsko	MAD	Air Nostrum	1
Madrid	Španělsko	MAD	Swiftair	2
Málaga	Španělsko	AGP	RAM Express	1
Valencie	Španělsko	VLC	RAM Express	2
Ženeva	Švýcarsko	GVA	Royal Air Maroc	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	Royal Air Maroc	1
Tunis	Tunisko	TUN	Royal Air Maroc	2
Tunis	Tunisko	TUN	Tunisair	1
Istanbul	Turecko	IST	Royal Air Maroc	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Istanbul	Turecko	SAW	Air Arabia Maroc	1
New York	USA (New York)	JFK	Royal Air Maroc	1
Dulles (Washington)	USA (Virginie)	IAD	Royal Air Maroc	1
London	Velká Británie	LGW	Royal Air Maroc	1
London	Velká Británie	LHR	Royal Air Maroc	1
Dakhla	Západní Sahara	VIL	Royal Air Maroc	1
Laayoune	Západní Sahara	EUN	Royal Air Maroc	2

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 14: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Houariho Boumédièna v Alžíru
12. 4. 2006

Destinace	Stát	Zkratka	Dopravce	Počet letů
Annaba	Alžírsko	AAE	Air Algerie	3
Barcelona	Španělsko	BCN	Air Algerie	1
Batna	Alžírsko	BLJ	Air Algerie	1
Bechar	Alžírsko	CBH	Air Algerie	1
Bejaia	Alžírsko	BJA	Air Algerie	1
Casablanca	Maroko	CMN	Air Algerie	1
Casablanca	Maroko	CMN	Royal Air Maroc	1
Constantine	Alžírsko	CZL	Air Algerie	1
Damascus	Sýrie	DAM	Syrian Air	1
El Golea	Alžírsko	ELG	Air Algerie	1
Frankfurt	Německo	FRA	Air Algerie	1
Hassi Messaoud	Alžírsko	HME	Air Algerie	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Jijel	Alžírsko	GJL	Air Algerie	1
Lille	Francie	LIL	Aigle Azur	1
London	Velká Británie	LGW	British Airways	1
Lyon	Francie	LYS	Aigle Azur	1
Madrid	Španělsko	MAD	Air Algerie	1
Marseille	Francie	MRS	Air Algerie	1
Marseille	Francie	MRS	Air France	1
Milan	Itálie	MXP	Alitalia	1
Nouakchott	Mauretánie	NKC	Air Algerie	1
Oran	Alžírsko	ORN	Air Algerie	4
Ouagadougou	Burikna Faso	OUA	Air Algerie	1
Paris	Francie	CDG	Air Algerie	1

Paris	Francie	CDG	Aigle Azur	1
Paris	Francie	ORY	Air France	2
Paris	Francie	ORY	Aigle Azur	2
Paris	Francie	ORY	Air Algerie	2
Paris	Francie	CDG	Air France	1
Roma	Itálie	FCO	Alitalia	1
Tamanrasset	Alžírsko	TMR	Air Algerie	1
Tebessa	Alžírsko	TEE	Air Algerie	1
Tlemcen	Alžírsko	TLM	Air Algerie	1
Touggourt	Alžírsko	TGR	Air Algerie	1
Toulouse	Francie	TLS	Aigle Azur	1
Tripoli	Libye	TIP	Air Algerie	1
Tunis	Tunisko	TUN	Qatar Airways	1
Tunis	Tunisko	TUN	Tunisair	1
Tunis	Tunisko	TUN	Air Algerie	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 15: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Houariho Boumédièna v Alžíru
11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Adrar	Alžírsko	AZR	Air Algerie	1
Alicante	Španělsko	ALC	Vueling	1
Alicante	Španělsko	ALC	Air Algerie	1
Ammán	Jordánsko	AMM	Royal Jordanian	1
Ammán	Jordánsko	AMM	Air Algerie	1
Annaba	Alžírsko	AAE	Air Algerie	6
Bamako	Mali	BKO	Air Algerie	1
Barcelona	Španělsko	BCN	Vueling	1
Barcelona	Španělsko	BCN	Air Algerie	1
Batna	Alžírsko	BLJ	Air Algerie	1
Béchar	Alžírsko	CBH	Tassili Airlines	1
Bidžája	Alžírsko	BJA	Air Algerie	1
Biskra	Alžírsko	BSK	Air Algerie	1
Brusel	Belgie	BRU	Air Algerie	2
Casablanca	Maroko	CMN	Air Algerie	1
Casablanca	Maroko	CMN	Royal Air Maroc	1
Constantine	Alžírsko	CZL	Air Algerie	6
Constantine	Alžírsko	CZL	Tassili Airlines	1
Dauhá	Katar	DOH	Qatar Airways	1
Djanet	Alžírsko	DJG	Air Algerie	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	1
Džidda	Saúdská Arábie	JED	Saudia	1
El Bayadh	Alžírsko	EBH	Tassili Airlines	1
El Oued	Alžírsko	ELU	Tassili Airlines	1
El Oued	Alžírsko	ELU	Air Algerie	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Air Algerie	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	1
Ghardája	Alžírsko	GHA	Air Algerie	1
Hassi Messaoud	Alžírsko	HME	Air Algerie	2
In Salah	Alžírsko	INZ	Air Algerie	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	3
Istanbul	Turecko	IST	Air Algerie	2
Jijel	Alžírsko	GJL	Air Algerie	2
Káhira	Egypt	CAI	Air Algerie	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Londýn	Velká Británie	LGW	British Airways	1
Lyon	Francie	LYS	Air Algerie	1
Lyon	Francie	LYS	Aigle Azur	1

Lyon	Francie	LYS	Transavia France	1
Madrid	Španělsko	MAD	Air Nostrum	1
Madrid	Španělsko	MAD	Air Algerie	1
Marseille	Francie	MRS	Air Algerie	4
Marseille	Francie	MRS	Aigle Azur	1
Marseille	Francie	MRS	Swiftair	1
Marseille	Francie	MRS	Vueling	1
Medína	Saúdská Arábie	MED	flynas	1
Medína	Saúdská Arábie	MED	Saudia	1
Metz-Nancy	Francie	ETZ	Air Algerie	1
Milán	Itálie	MLA	Air Algerie	1
Milán	Itálie	MLA	Turkish Airlines	1
Montréal	Kanada	YUL	Air Algerie	1
Nuakšott	Mauretánie	NKC	Air Algerie	1
Oran	Alžírsko	ORN	Air Algerie	6
Oran	Alžírsko	ORN	Tassili Airlines	1
Ouagadougou	Burkina Faso	OUA	Air Algerie	1
Ouargla	Alžírsko	OGX	Air Algerie	2
Paříž	Francie	CDG	Air Francie	4
Paříž	Francie	CDG	Air Algerie	4
Paříž	Francie	ORY	Air Algerie	3
Paříž	Francie	ORY	Aigle Azur	4
Paříž	Francie	CDG	ASL Airlines France	1
Řím	Itálie	FCO	Alitalia	1
Řím	Itálie	FCO	Alitalia CityLiner	1
Tamanrasset	Alžírsko	TMR	Air Algerie	1
Tébessa	Alžírsko	TEE	Air Algerie	1
Tiaret	Alžírsko	TID	Tassili Airlines	1
Timimoun	Alžírsko	TMX	Air Algerie	1
Tlemcen	Alžírsko	TLM	Air Algerie	1
Toulouse	Francie	TLS	Aigle Azur	1
Tunis	Tunisko	TUN	Air Algerie	1
Tunis	Tunisko	TUN	Tunisair	1
Valencie	Španělsko	VLC	Vueling	1
Videň	Rakousko	VIE	Air Algerie	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 16: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Jomo Kenyatta v Nairobi 12. 4. 2006

Destinace	Stát	Zkratka	Dopravce	Počet letů
Addis Abeba	Etiopie	ADD	Ethiopian Airlines	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Kenya Airways	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	KLM	1
Asmara	Eritera	ASM	Eritrean Airlines	1
Bangkok	Thajsko	BKK	Kenya Airways	1
Bombaj	Indie	BOM	Air India	1
Bombaj	Indie	BOM	Kenya Airways	1
Bujumbura	Burundi	BJM	Kenya Airways	1
Bujumbura	Burundi	BJM	Ethiopian Airlines	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	SWISS	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	Kenya Airways	3
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	Air India	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	SWISS	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	Emirates	1
Douala	Kamerun	DLA	Kenya Airways	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	3
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Kenya Airways	2
Džuba	Súdán	JUB	Sudan Airways	1

Entebbe	Uganda	EBB	Kenya Airways	3
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Lufthansa	1
Harare	Zimbabwe	HRE	Kenya Airways	1
Chartúm	Súdán	KRT	Kenya Airways	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Kenya Airways	2
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Lufthansa	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	South African Airways	1
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	1
Kigali	Rwanda	KGL	RwandAir	1
Kigali	Rwanda	KGL	Kenya Airways	1
Kilimanjaro	Tanzánie	JRO	Precision Air	2
Kinshasa	Demokratická republika Kongo	FIH	Kenya Airways	1
Kisumu	Keňa	KIS	Kenya Airways	2
Lagos	Nigérie	LOS	Kenya Airways	1
Lilongwe	Malawi	LLW	Kenya Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	2
Londýn	Velká Británie	LHR	Kenya Airways	1
Lucemburk	Lucembursko	LUX	Cargolux	2
Malindi	Keňa	MYD	Kenya Airways	1
Mogadišo	Somálsko	MGQ	Daallo Airlines	1
Mombasa	Keňa	MBA	Corsair	1
Mombasa	Keňa	MBA	Kenya Airways	6
Moroni	Komory	HAH	Air Madagascar	1
Mwanza	Tanzánie	MWZ	Precision Air	1
Zanzibar	Tanzánie	ZNZ	Precision Air	1
Zanzibar	Tanzánie	ZNZ	Kenya Airways	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 17: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Jomo Kenyatta v Nairobi 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Addis Abeba	Etiopie	ADD	Ethiopian Airlines	4
Addis Abeba	Etiopie	ADD	Kenya Airways	1
Ahú Zabí	Spojené arabské emiráty	AUH	Etihad Airways	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Cargolux	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Kenya Airways	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	Martinair	1
Amsterdam	Nizozemsko	AMS	KLM	1
Antananarivo	Madagaskar	TNR	Kenya Airways	1
Bamako	Mali	BKO	Kenya Airways	1
Bangkok	Thajsko	BKK	Kenya Airways	1
Bangui	Středoafriická republika	BGF	Kenya Airways	1
Bombaj	Indie	BOM	Kenya Airways	2
Brazzaville	Republika Kongo	BZV	Kenya Airways	1
Bujumbura	Burundi	BJM	Kenya Airways	2
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	Kenya Airways	5
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	SWISS	1
Dar Es Salaam	Tanzánie	DAR	Precision Air	1
Dauhá	Katar	DOH	Qatar Airways	3
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	2
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Kenya Airways	2
Džibuti	Džibutsko	JIB	Kenya Airways	2
Džidda	Saudská Arábie	JED	Saudia	1
Džuba	Jižní Súdán	JUB	Astral Aviation	1
Džuba	Jižní Súdán	JUB	Badr Airlines	1
Džuba	Jižní Súdán	JUB	Kenya Airways	1
Džuba	Jižní Súdán	JUB	Fly540	1
Džuba	Súdán	JUB	Kenya Airways	1

Eldoret	Keňa	EDL	Jambojet Limited	3
Eldoret	Keňa	EDL	Fly540	3
Entebbe	Uganda	EBB	Kenya Airways	4
Entebbe	Uganda	EBB	RwandAir	2
Entebbe	Uganda	EBB	Jambojet Limited	2
Frankfurt nad Mohnem	Německo	FRA	Lufthansa	1
Harare	Zimbabwe	HRE	Kenya Airways	2
Hargeysa	Somálsko	HGA	Astral Aviation	1
Istnabul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Johannesburg	Jihoafriická republika	JNB	Kenya Airways	3
Johannesburg	Jihoafriická republika	JNB	South African Airways	1
Kigali	Rwanda	KGL	Kenya Airways	1
Kigali	Rwanda	KGL	RwandAir	2
Kilimanjaro	Tanzánie	JRO	Kenya Airways	2
Kilimanjaro	Tanzánie	JRO	Precision Air	3
Kisumu	Keňa	KIS	Kenya Airways	4
Kisumu	Keňa	KIS	Fly540	2
Kisumu	Keňa	KIS	Jambojet Limited	3
Lagos	Nigérie	LOS	Kenya Airways	1
Lilongwe	Malawi	LLW	Kenya Airways	2
Livingstone	Zambie	LVI	Kenya Airways	1
Lodwar	Keňa	LOK	Fly540	1
Londýn	Velká Británie	LHR	Kenya Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	British Airways	1
Luanda	Angola	LAD	Kenya Airways	1
Lusaka	Zambie	LUN	Kenya Airways	1
Lutych	Belgie	LGG	Qatar Airways	1
Malindi	Keňa	MYD	Fly540	1
Malindi	Keňa	MYD	Jambojet Limited	2
Maputo	Mosambik	MPM	Kenya Airways	1
Maskat	Omán	MCT	Oman Air	1
Mogadišo	Somálsko	MGQ	Fly SAX	1
Mombasa	Keňa	MBA	Kenya Airways	9
Mombasa	Keňa	MBA	Fly540	5
Mombasa	Keňa	MBA	Jambojet Limited	5
Ndola	Zambie	NLA	Kenya Airways	1
Seiyun	Jemen	GXF	African Express Airways	1
Šardžá	Spojené arabské emiráty	SHJ	Air Arabia	1
Ukunda	Keňa	UKA	Jambojet Limited	2
Zanzibar	Tanzánie	ZNZ	Precision Air	2
Zanzibar	Tanzánie	ZNZ	Kenya Airways	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 18: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Hurghada 12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Káhira	Egypt	CAI	EgyptAir	4
Luxor	Egypt	LXR	EgyptAir	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č 19: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Hurghada 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Alexandrie	Egypt	HBE	Egypt Air	1
Bělehrad	Srbsko	BEG	Air Cairo	1
Birmingham	Velká Británie	BHX	Thomas Cook Airlines	1
Brémy	Německo	BRE	Germania	1
Brusel	Belgie	CRL	TUI fly	1

Brusel	Belgie	BRU	Brussels Airlines	1
Budapešť	Maďarsko	BUD	Air Cairo	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	Edelweiss Air	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	Germania Flug	1
Düsseldorf	Německo	DUS	SunExpress Deutschland	1
Düsseldorf	Německo	DUS	Condor	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	SunExpress Deutschland	1
Frankfurt nad Mohanem	Německo	FRA	Condor	1
Hamburk	Německo	HAM	Condor	1
Hannover	Německo	HAJ	SunExpress Deutschland	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Káhira	Egypt	CAI	Egypt Air	7
Káhira	Egypt	CAI	Nile Air	1
Kolín na Rýnem	Německo	CGN	SunExpress Deutschland	1
Kyjev	Ukrajina	KBP	UIA	1
Lipsko/Halle	Německo	LEJ	SunExpress Deutschland	1
Lipsko/Halle	Německo	LEJ	Condor	1
Londýn	Velká Británie	LGW	Thomas Cook Airlines	1
Londýn	Velká Británie	LGW	easyJet	1
Lvov	Ukrajina	LWO	UIA	1
Manchester	Velká Británie	MAN	Thomas Cook Airlines	1
Mnichov	Německo	MUC	SunExpress Deutschland	1
Norimberk	Německo	NUE	SunExpress Deutschland	1
Praha	Česká republika	PRG	SmartWings	2
Praha	Česká republika	PRG	Air Cairo	1
Stuttgart	Německo	STR	SunExpress Deutschland	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 20: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Sira Seewoosagura Ramgoolama na Mauriciu 12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Antananarivo	Madagaskar	TNR	Air Madagascar	1
Bombaj	Indie	BOM	Air Mauritius	1
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Air Mauritius	1
Hongkong	Čína	HKG	Air Mauritius	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Air Mauritius	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	South African Airways	1
Londýn	Velká Británie	LHR	Air Mauritius	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	1
Paříž	Francie	CDG	Air Mauritius	1
Rodrigues	Republika Mauricius	RRG	Air Mauritius	3
Saint-Denis	Réunion	RUN	Air Mauritius	3
Saint-Denis	Réunion	RUN	Air Austral	2
Saint-Pierre	Réunion	ZSE	Air Austral	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 21: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Sira Seewoosagura Ramgoolama na Mauriciu 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Antananarivo	Madagaskar	TNR	Turkish Airlines	1
Bombaj	Indie	BOM	Air Mauritius	1
Curych	Švýcarsko	ZRH	Edelweiss Air	1
Dillí	Indie	DEL	Air Mauritius	1
Dubaj	Spojené arabské emiráty	DXB	Emirates	2
Durban	Jihoafrická republika	DUR	Air Mauritius	1

Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	Air Mauritius	1
Johannesburg	Jihoafrická republika	JNB	South African Airways	1
Kapské Město	Jihoafrická republika	CPT	Air Mauritius	1
Kolín nad Rýnem	Německo	CGN	SunExpress Deutschland	1
Londýn	Velká Británie	LHR	Air Mauritius	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	1
Paříž	Francie	CDG	Air Mauritius	1
Rodrigues	Republika Mauricius	RRG	Air Mauritius	7
Saint Denis	Réunion	RUN	Corsair	1
Saint Denis	Réunion	RUN	Air Austral	3
Saint Denis	Réunion	RUN	Air Mauritius	3
Saint Pierre	Réunion	ZSE	Air Mauritius	2
Saint Pierre	Réunion	ZSE	Air Austral	1
Singapur	Singapore	SIN	Air Mauritius	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování

Příloha č. 22: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Felixe Houphoueta Boigny v Abidžanu 12. 4. 2006

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Akkra	Ghana	ACC	Air Ivoire	1
Akkra	Ghana	ACC	Ethiopian Airlines	1
Akkra	Ghana	ACC	Emirates	1
Bamako	Mali	BKO	Air Senegal	1
Bamako	Mali	BKO	Benin Gulf Air	1
Casablanca	Maroko	CMN	Royal Air Maroc	1
Cotonou	Benin	COO	Air Ivoire	1
Cotonou	Benin	COO	Afriqiyah Airways	1
Dakar	Senegal	DKR	Air Ivoire	1
Dakar	Senegal	DKR	Air Senegal	1
Douala	Kamerun	DLA	Kenya Airways	1
Monrovia	Libérie	ROB	Air Ivoire	1
Ouagadougou	Burkina Faso	OUA	Air Ivoire	1

Zdroj: Flightstats 2006, vlastní zpracování

Příloha č. 23: Souhrnná tabulka odletů z mezinárodního letiště Felixe Houphoueta Boigny v Abidžanu 11. 4. 2018

Destinace	Stát	IATA kód	Dopravce	Počet letů
Abuja	Nigérie	ABV	Air Cote D'Ivoire	1
Akkra	Ghana	ACC	Emirates	1
Bamako	Mali	BKO	Air Cote D'Ivoire	1
Bamako	Mali	BKO	Air France	1
Bouaké	Pobřeží slonoviny	BYE	Air Cote D'Ivoire	1
Casablanca	Maroko	CMN	Royal Air Maroc	1
Cotonou	Benin	COO	RwandAir	1
Cotonou	Benin	COO	Air Cote D'Ivoire	1
Cotonou	Benin	COO	Tunisair	1
Dakar	Senegal	DSS	Camair-Co	1
Dakar	Senegal	DSS	Air Cote D'Ivoire	2
Dakar	Senegal	DSS	ASKY	1
Freetown	Sierra Leone	FNA	Air Cote D'Ivoire	1
Istanbul	Turecko	IST	Turkish Airlines	1
Konakry	Guinea	CKY	Air Cote D'Ivoire	2
Lagos	Nigérie	LOS	Air Cote D'Ivoire	1
Liberville	Gabon	LBV	Air Cote D'Ivoire	1

Lomé	Toga	LFW	Air Cote D'Ivoire	1
Niamey	Niger	NIM	Air Cote D'Ivoire	1
Ouagadougou	Burkina Faso	OUA	Air Cote D'Ivoire	1
Ouagadougou	Burkina Faso	OUA	Brussels Airlines	1
Ouagadougou	Burkina Faso	OUA	Air Burkina	1
Paříž	Francie	CDG	Air France	1
Paříž	Francie	ORY	Corsair	1
Pointe-Noire	Konžská republika	PNR	Air Cote D'Ivoire	1
Pointe-Noire	Konžská republika	ACC	Air Cote D'Ivoire	1
San Pedro	Pobřeží slonoviny	SPY	Air Cote D'Ivoire	1
Yaoundé	Kamerun	NSI	Camair-Co	1
Yaoundé	Kamerun	NSI	Air Cote D'Ivoire	1

Zdroj: Flightstats 2018, vlastní zpracování